

DE WEG VAN DE MINSTE WEERSTAND

OVER INFRASTRUCTURELE BARRIÈRES
VOOR WANDELAARS, FIETSERS EN RUITERS



COLOFON

© 2010 Stichting Wandelplatform LAW

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Deze publicatie is verschenen naar aanleiding van het project Infrastructurele Barrièreverming – Recreatie. Onderdeel van dit project is de vorming van een 'Contact- en informatiepunt recreatief belang overwegen'. Dit contact- en informatiepunt brengt haar kennis en ervaring over het recreatief gebruik van overwegen in tijdens de planvorming van ProRail over overwegen. Zo wordt een kwalitatief goede afweging mogelijk tussen het belang van veiligheid op het spoor en het belang van het functioneren van het samenhangende netwerk van wegen en paden voor langzaam verkeer.

In de begeleidende stuurgroep zijn vertegenwoordigd:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
ProRail
Stichting Wandelplatform-LAW
Stichting Landelijk Fietsplatform
Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie

Het project is financieel mogelijk gemaakt door:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Stichting Wandelplatform-LAW
Stichting Landelijk Fietsplatform
Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie

Correspondentieadres (projectleiding)

Stichting Wandelplatform LAW
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
T 033-4653660; www.wandelnet.nl

Stichting Landelijk Fietsplatform
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
T 033-4563656; www.fietsplatform.nl

Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie
Postbus 3040, 3850 CA Ermelo
T 0577-408200; www.knhs.nl

Tekst

Jos Steehouder, Culemborg
www.quatekst.nl

Vormgeving

Graaf Lakerveld Vormgeving, Culemborg
www.graafalakerveld.nl

Fotografie

Cover: Sabine van den Bergh, Bienart fotografie
www.bienart.nl
Binnenwerk: KNHS, Ad Snelderwaard, Wandelplatform, FiberCore Europe, MJPO
Cartografie: Wandelplatform

Druk

Drukkerij Damen, Werkendam

Papiersoort

Houtvrij gesatineerd mc, met FSC keurmerk

Oplage

500

Mei 2010

INHOUD



VOORWOORD

IR. YTTJE FEDDES, Rijksadviseur voor het Landschap 5

1 ZICHT OP VERSNIPPERING 6

2 BEREIKBARE OPEN RUIMTE IS ESSENTIEEL 8

3 RECREATIEVE INFRASTRUCTUUR VAN ONSCHATBARE WAARDE 10

4 ERVARINGEN MET HET SPOOR OOK NUTTIG BIJ AANLEG WEGEN 12

5 STREEFBEELD HOEFT GEEN UTOPIE TE ZIJN 14

6 GEBIEDSCASES

- ROERMOND
Afgesloten van uitloopgebieden 16

- REGIO AMSTERDAM
Grote maatregelen voor kleine infra 17

- N348 RAALTE-OMMEN
Veilig is niet altijd duurzaam 18

- OVERWEGSANERING MEIERIJ
Samenhang ontbreekt 19

7 DE PROCESGANG IS NU GLASHELDER 20

8 OPLOSSINGEN IN BEELD 22

9 ONDANKS SUCCESSEN NOG NIET KLAAR 26

LITERATUURLIJST



Rijksoverheid



ProRail

VOORWOORD

Het grootste deel van de Nederlandse bevolking woont in steden en het is te verwachten dat de trek naar de stad nog toeneemt. Als College van Rijksadviseurs onderschrijven wij die trend van harte, omdat die past in de leefstijl van veel werkende mensen én omdat je alleen op die manier de doelstellingen voor een zuiniger energiegebruik en beperking van het autoverkeer kunt bereiken. Bovendien zorgt compacter bouwen in het stedelijk gebied ervoor dat onze groene ruimte niet verder wordt versnipperd. Dit dynamische stedelijk leven heeft wel een tegenwicht nodig: het gevoel van vrijheid, ruimte en rust in het landelijk gebied. De toegankelijkheid van het landschap is essentieel voor iedereen die daar te voet, per fiets of te paard wil rondzwerven.

Het netwerk van onverharde paden en kleine weggetjes is in het Nederlandse cultuurlandschap al sluimerend aanwezig. In het landschap van Laag Nederland kunnen de polderkaden, vaak in beheer bij waterschappen, een netwerk vormen van doorgaande wegen voor langzaam verkeer. Het polderlandschap wordt daardoor beleefbaar en de steden kunnen langs de dijken en boezemvaarten met het landelijk gebied worden verbonden. In Hoog Nederland is herstel van het netwerk van zandpaden noodzakelijk, nadat er daarvan veel zijn verdwenen bij ruilverkavelingen sinds de jaren vijftig.

Het activeren van dit hele sluimerende netwerk is een grote operatie, die bestaat uit de optelsom van talloze kleine maatregelen. Op veel plekken in Nederland zijn al resultaten zichtbaar van lokale initiatieven, die met enthousiasme en uithoudingsvermogen tot stand zijn gekomen. Maar met alleen uitbreiden van het padennetwerk zijn we er niet. Want vanuit de steden naar buiten toe stuiten de recreatieve routes vaak op de onneembare barrières van spoorlijnen en autosnelwegen.



Ook in het landelijk gebied lopen er landwegen en onverharde paden dood op de lijnen van de grote infrastructuur.

Het oplossen van die knelpunten is een operatie die het locale initiatief overstijgt en veel grotere investeringen vergt, in financieel opzicht en door het bedenken van innovatieve oplossingen. Door strategische plekken te kiezen waar de barrières gekruist kunnen worden en die plekken dan ook werkelijk mooi en spectaculair uit te werken ontstaan poorten naar het landschap.

Deze brochure gaat over oplossingen die zijn bedacht in de samenwerking tussen de weg- en spoorbeheerders en de platforms van wandelaars, fietsers en ruiters. Dat stemt optimistisch. Maar het laat ook zien dat er voor de komende jaren nog een forse opgave ligt om de barrièrewerking van de grote infrastructuur op het kleine netwerk te compenseren. ■

Ir. Yttje Feddes, *Rijksadviseur voor het Landschap*

1 ZICHT OP VERSNIPPERING

De zorg over de kwaliteit, bereikbaarheid en toegankelijkheid van de groene ruimte in ons land is niet van vandaag of gisteren. In de afgelopen decennia zijn over dit onderwerp in talrijke rijksnota's voorbeelden terug te vinden. Het gaat niet alleen over ecologische, landschappelijke of cultuurhistorische waarden, maar ook om de gebruiks- en belevingswaarde.

In de discussies over filebestrijding en mobiliteit lijken we soms te vergeten dat ons land ook beschikt over een kostbare en kwetsbare 'kleine' infrastructuur. Gelukkig is er een

De open ruimte versnipperd nog steeds; de bruikbaarheid ervan staat onder grote druk

kentering gaande: ministeries, wegbeheerders en de spoorwegsector hebben de laatste jaren steeds meer aandacht voor het belang van rustige landwegen en bos- en ruiterspaden die we met name gebruiken voor recreatieve doeleinden. Miljoenen Nederlanders recreëren door even een ommetje te maken vanuit huis, of ze maken een dagtocht te voet, met de fiets of te paard.

TUNNELTJES

De bruikbaarheid van het netwerk van verkeersluwe paden en wegen staat in een dichtbevolkt land als Nederland onder druk. Eén van de oorzaken is bijvoorbeeld het op grote schaal opheffen van gelijkvloerse spoorwegovergangen. Sinds 1980 zijn 1350 gelijkvloerse kruisingen verdwenen,

waarvan slechts een deel is vervangen door alternatieven zoals tunneltjes.

Ook de uitvoering van mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid zorgt voor vermindering van oversteekmogelijkheden voor het langzaam verkeer. Vele provinciale wegen in ons land staan op de nominatie te worden opgewaardeerd, om redenen van doorstroming en verkeersveiligheid. De maaswijdte tussen de overblijvende kruisingen wordt steeds groter. Uitloopgebieden van dorpen en steden worden niet zelden onbereikbaar door bijvoorbeeld de aanleg van rondwegen. De open ruimte versnipperd nog altijd.

In 2007 ging het Project 'Infrastructurele Barrièrevorming' van start onder projectleiding van het Wandelplatform, samen met het Landelijk Fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie (KNHS). Dit project werd ondersteund door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Dat gebeurde na druk vanuit de Tweede Kamer, die aanstuurde op een structurele belangenafweging voor de kleine infrastructuur. De belangenbehartigingsorganisaties, de ministeries en ProRail zijn vertegenwoordigd in de 'stuurgroep' en hebben met dit project aandacht voor dit onderwerp losgeweekt en flinke successen geboekt.

De belangenorganisaties werkten eerst nauw samen met ProRail in het project 'Recreatie en Overwegen', naar aanleiding van de genoemde opheffing van honderden spoorwegovergangen. Doel van ProRail was de halvering van het jaarlijkse aantal dodelijke slachtoffers op overwegen in 2010. Onderwijl slaagden de koepelorganisaties er in het belang van de kleine infrastructuur voor het voetlicht te brengen.



UITVOERING VAN MOBILITEITS- EN VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID ZORGT VOOR VERMINDERING VAN OVERSTEEMOGELIJKHEDEN VOOR HET LANGZAAM VERKEER

Zo is er nu een heldere procesgang voor het opheffen van overwegen, waarin de inbreng van de koepelorganisaties van wandel- fiets- en ruitersorganisaties is gewaarborgd, In hoofdstuk 7 van dit document is daarover meer informatie te vinden. Zowel recreatieve routes als overwegen zijn ingevoerd in het Geografisch Informatie Systeem (GIS), dat effectief helpt bij de recreatieve belangenafweging. Er is een complete database gemaakt van de recreatieve waarde van alle overwegen in ons land. De koepelorganisaties waren de afgelopen twee jaar verantwoordelijk voor diverse rapportages en presentaties over infrastructurele barrièrewerking.

RESULTATEN

In dit document gaan Wandelplatform-LAW, Landelijk Fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie in op de bereikte resultaten, die in hoofdstuk 8 beknopt worden samengevat. In een foto-overzicht visualiseert dit document bovendien een reeks praktische oplossingen om versnippering te voorkomen of weer ongedaan te

maken. Dit document is bedoeld om een bijdrage te leveren aan de bewustwording over barrièrevorming en compartimentering van het land, zowel bij overheden als belangenorganisaties.

VERSNIPPERING

De recreatieve belangenorganisaties willen de problematiek van versnippering ook inzichtelijk maken voor overheden en wegbeheerders die verantwoordelijk zijn voor de weginfrastructuur in ons land. De ervaringen die de koepelorganisaties, ProRail en de ministeries van V&W en LNV hebben opgedaan in dit project, kunnen van grote waarde zijn voor gemeenten en provincies, in het belang van het langzaam verkeer.

Het Wandelplatform-LAW, het Landelijk Fietsplatform en de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie doen aanbevelingen om de versnippering een halt toe te roepen. Ze stellen hun in de afgelopen jaren opgebouwde expertise graag aan derden beschikbaar. ■

2 BEREIKBARE OPEN RUIMTE IS ESSENTIEEL

Zonder goede recreatieve infrastructuur in ons land blijven wandelaars, fietsers en paardensporters feitelijk nergens. Het belang van de kleine infrastructuur in ons land is daarom evident, vinden manager Liesbeth Bronkhorst van de Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie (KNHS), en de directeuren Eric Nijland en Anja van Kooten Niekerk van respectievelijk het Landelijk Fietsplatform en het Wandelplatform-LAW.

De samenwerking van hun organisaties voor behoud, herstel en uitbreiding van het fijnmazige netwerk van kleine infrastructuur heeft het onderwerp van versnippering van ons landschap definitief op de kaart gezet. De rol van vrijwil-

ligers in de drie organisaties is daarbij cruciaal. Zij zijn de voelspriet die bedreigingen maar zeker ook kansen in hun eigen woonomgeving signaleren.

In het project spreken we over een barrière als een hinderenis of obstakel een omweg veroorzaakt van pakweg een kwartier of meer. Voor fietsers betekent dat een omweg van anderhalve kilometer, voor wandelaars 500 meter. Anja van Kooten Niekerk van het Wandelplatform betoogt dat je niet elk hekje moet verwarren met een barrière. “Als je tijdens een wandeling over een hekje moet springen, draagt dat vaak op een leuke manier bij aan het ietwat anarchistische plezier dat wandelaars beleven. Maar een hoog hek met een dubbele spoorlijn erachter, of een weg waar je met gevaar voor je leven moet oversteken, dat is echt andere koek.”

BUITEN ZIJN

Volgens Liesbeth Bronkhorst van de KNHS heeft een paardensporter veel meer nodig dan een paard en een zadel. De beoefenaars van de hippische sport noemen de omgang met het dier en de vrijheid van het buiten zijn als belangrijkste argumenten om met die sport bezig te zijn. “We willen méér dan rondjes rijden in de manege”, zegt Liesbeth. In de belangenbehartiging stond tot enkele jaren geleden bij veel betrokkenen het paard niet erg in de aandacht. De samenwerking met het Wandel- en Fietsplatform heeft daar verandering in gebracht.

Eric Nijland van het Fietsplatform constateert dat de blik van bestuurders en bouwers in ons land nog altijd vooral is gericht op de grote infrastructuur, die bijdraagt aan mobiliteit en economische ontwikkeling. De verbouwing van ons land is permanent bezig, zegt hij. Al die grote ontwikkelingen vereisen continue aandacht voor het intact

houden en herstellen van kleine recreatieve infrastructuur, om te voorkomen dat die volledig ondergeschikt raakt. “Een beetje schaamgroen is niet voldoende om kwaliteiten te behouden. Als je het mij persoonlijk vraagt, is het tijd om een Recreatie Effect Rapportage (RER) onderdeel te laten zijn van alle grootschalige bouwprojecten.”

BEDRIJVENTERREINEN

Niet alleen ‘lijnbarrières’ zoals wegen en spoorlijnen zorgen voor problemen. Ook de ontwikkeling van bedrijventerreinen of nieuwe woningbouwlocaties heeft vaak een aanzienlijke versnippering tot gevolg. Eric Nijland: “Het is belangrijk om te beseffen dat de kwaliteit en de bereikbaarheid van de open ruimte essentieel is voor het economisch vestigingsklimaat. Dat maakt de kleine infrastructuur niet alleen voor

“Paardrijden is méér dan rondjes rijden in de manege”

het individu, maar voor de hele samenleving essentieel.” Anja van Kooten Niekerk hamert op blijvende alertheid. “De dijken rond de voormalige Zuiderzee worden opgehoogd. Op die dijken vind je wandelpaden, die zomaar onder de bulldozers kunnen verdwijnen. Tijdig signaleren in de richting van bestuurders is daarom zo belangrijk”. Soms wordt de schade rigoreus aangericht, maar meestal is het een sluipend proces. Steeds meer weggetjes worden onderbroken en daardoor minder toegankelijk vanuit de stad richting het landelijk gebied. Eric Nijland: “Het recreatief gebruik van de tweewieler is in ons land misschien wel té vanzelfsprekend geworden, zodat we vergeten dat we ons moeten inspannen om het fietsen aantrekkelijk te houden.” Belangenorganisaties moeten daarom voortdurend op hun hoede zijn. Voor de fietsliefhebbers in ons land heeft het Fietsplatform die rol samen met de Fietsersbond en de ANWB opgepakt.

Gelukkig zijn er ook successen, constateert Liesbeth Bronkhorst. Ze noemt de verdubbeling van de spoorlijn bij



STEEDS MEER
AANDACHT VOOR
DE PAARDEN-
SPORT IN
NEDERLAND

Abcoude in een verdiept spoortracé en de verbreding van de autosnelweg A2, een enorme verbouwing. “In die streek is paardrijden erg populair. Door alle werkzaamheden zijn nu bestaande en nieuwe ruiterspaden aan weerszijden van de infrastructuur barrière opnieuw met elkaar verbonden. Ook wandelaars en fietsers hebben meer bewegingsruimte gekregen. We hebben onze belangen gebundeld en kennis uitgewisseld. Dat is voor onze achterban effectief, maar ook voor onze gesprekspartners ProRail en Rijkswaterstaat.”

DIALOOG

Anja van Kooten Niekerk: “Voor de ecologische hoofdstructuur worden honderden miljoenen uitgegeven. Samen kijken we onder welke voorwaarden ecologische verbindingen ook voor mensen bruikbaar gemaakt kunnen worden. We gaan graag de dialoog aan met politici, in samenwerking met Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer. Het gaat ons er vooral om dat de bescherming van de kleine infrastructuur in ons land in besluitvormingsprocessen wordt verankerd.” ■

STANDAARD-
OPLOSSINGEN
VOOR BARRIÈRE-
VORMING:
DEZE TUNNEL
IS GESCHIKT
VOOR PAARDEN-
SPORTERS





3 RECREATIEVE INFRASTRUCTUUR VAN ONSCHATBARE WAARDE

Miljoenen Nederlanders maken dagelijks gebruik van verkeersluwe wegen en paden. Ze maken een ommetje vanuit huis, laten hun hond uit, maken in het weekeinde een fietstocht of trekken er te paard op uit. Voorop staat dat deze 'kleine' infrastructuur niet alléén wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden, maar ook voor woon- werkverkeer.

Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving ondernemen de meeste mensen hun zogeheten 'groene' recreatieve wandelactiviteiten het liefst in een cirkel van maximaal twee

kilometer rond het huis. Opmerkelijk is dat de meeste mensen wel tevreden zijn over de hoeveelheid groene ruimte in hun omgeving, maar minder over de mogelijkheid om daarvan gebruik te maken. Mensen passen hun gedrag daarop aan: de animo neemt af en ze gaan er zelfs minder op uit. Overigens geldt voor fietsers hetzelfde: bij gebrek aan aantrekkelijke mogelijkheden laten velen van hen de fiets in de schuur staan.

De bereikbaarheid van een aantrekkelijke omgeving blijkt dus van grote invloed op de menselijke activiteit. Die con-

statering onderstreept het belang van ontsnippering van de open ruimte in ons land en het belang van goed bereikbare uitloopgebieden rond steden en dorpen.

WANDELEN

Uit het Continu VrijeTijdsOnderzoek (CVTO) blijkt dat buitenrecreatie – wandelen, fietsen – al jarenlang veruit de meest beoefende vrijetijdsactiviteit is. De Nationale Wandelmonitor 2009 van het Wandelplatform-LAW laat zien dat 51 procent van de Nederlanders boven de 18 jaar aangeeft regelmatig te wandelen, dat zijn ruim 6,6 miljoen mensen. Tweederde van hen wandelt wekelijks één tot anderhalf uur. Als reden geven wandelaars op dat ze lopen voor de ontspanning (85 procent), de gezondheid (66 procent) en de natuurbeleving (53 procent). Wandelen is zeker ook populair onder de groeiende groep van 65-plussers. De Wandelmonitor laat zien dat alle wandelaars samen tijdens hun langste wandeling gemiddeld bijna 400 miljoen euro per jaar besteden.

FIETSEN

Fietsers laten zich evenmin onbetuigd. Zij maken met elkaar jaarlijks meer dan 200 miljoen recreatieve fietstochten. Uit het onderzoek 'Zicht op Nederland Fietsland' van het Landelijk Fietsplatform blijkt dat de 8,5 miljoen recreatieve fietsers met elkaar jaarlijks onderweg zo'n 750 miljoen euro besteden. Het valt trouwens op dat fietsers onderweg steeds meer uitgeven en dat ook het aantal meerdaagse fietstochten groeit. Nederlanders hielden in 2008 liefst een miljoen fietsvakanties in Nederland, een aantal dat groeit, maar wel onder de voorwaarde dat de infrastructurele mogelijkheden op orde zijn.

PAARDRIJDEN

De paardensport in Nederland kan bogen op een participatie van ongeveer 2 procent van de Nederlandse bevolking. We hebben het dan over 340.000 actieve paardensporters, die minimaal een keer per week rijden of menen. Naar schatting hebben zij tussen de 550.000 en 650.000 paarden tot hun beschikking. Jaarlijks worden minimaal 17 miljoen buitenritten gemaakt. De KNHS is de vijfde sportbond van ons land en de paardensector is in totaal goed voor een omzet van anderhalf miljard euro, een omzet die wordt gene-

reerd door zo'n 6.600 bedrijven met 12.500 werknemers. Bijzonder aan de paardensport is vooral dat die in de afgelopen jaren fors is gegroeid, met zo'n vijf procent per jaar.

Of we nu wandelen, fietsen of paardrijden; het allerliefst recreëren we in groene gebieden dicht bij huis. Dat maakt een geschikte 'kleine infrastructuur' dus ondersteunend aan het beleid tegen files en uitstoot van emissies. Daar komt bij dat wandelen en fietsen effectief zijn tegen overgewicht, hart- en vaatziekten en tal van ander fysiek, maar ook psychisch ongemak. Een goede recreatieve infrastructuur werkt ondersteunend aan het volksgezondheidsbeleid. In 2003 al constateerde het Planbureau voor de Leefomgeving echter dat in driekwart van de vijftig grootste gemeenten een tekort is aan wandel- en fietsmogelijkheden. ■

ONTSPANNING EN
NATUURBELEVING
ZIJN DE BELANG-
RIJKSTE REDENEN
VOOR EEN FLINKE
WANDELTOCHT



4 ERVARINGEN MET HET SPOOR OOK **NUTTIG BIJ AANLEG WEGEN**



JOHAN JACOBS

Met de ervaringen en expertise die zijn opgedaan in het project Infrastructurele Barrièreforming kunnen ook wegbeheerders groot voordeel halen in het belang van de ontsnippering van ons land. Dat zegt Johan Jacobs, directeur Spoor van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hij meent ook dat de aandacht voor barrièrewerking – ook als het gaat om de recreatieve infrastructuur – nu al breed wordt opgepakt, ook bij zijn collega's van Rijkswaterstaat. “Er is daar aandacht en al veel ervaring op het gebied van interactief beleid, waarin veel en intensief wordt gecommuniceerd met de omgeving. Gelukkig resulteert dat vaak in kwalitatief goede besluitvorming.”

Johan Jacobs is zelf verwoed wandelaar. En ja: ook hij is wel eens op een barrière gestuit. “Een keer tijdens een wandeling in het Groene Hart, in de buurt van Gouda, bleek dat een onbewaakte overweg ineens was verdwenen. Dat werd omlopen.”

Volgens Jacobs heeft het Wandelplatform, later in nauwe samenwerking met fiets- en ruitersorganisaties, veel losgemaakt in het denken over barrièrewerking en het belang van de merendeels recreatief gebruikte ‘kleine’ infrastructuur in ons land. De invloed gaat verder dan de spoorwegen: er is ook effect op het denken over allerlei andere soorten barrières die ontstaan door ingrepen in het landschap.

DOORGESCHOTEN

In het streven om het aantal verkeersslachtoffers op spoorwegkruisingen terug te dringen was de spoorwegsector rond het begin van deze eeuw misschien wel een beetje doorgeschoten, erkent Jacobs. ‘De beste overweg is géén overweg’, luidde het adagium, waardoor tussen 1995 en

2005 ongeveer 400 overwegen verdwenen of beveiligd zijn, en de gebruiksmogelijkheden van de kleine infrastructuur in ons land werden beperkt. “Maar dit beleid heeft ons ook goede dingen gebracht”, wil Jacobs eerst kwijt. We hebben ons als doel gesteld om het aantal dodelijke slachtoffers – in 1985 48 per jaar – uiterlijk in 2010 te halveren. Dat is gelukt, want de laatste jaren zitten we telkens ver onder de 24 slachtoffers. Hoe je het wendt of keert: veiligheid staat voor ons voorop.”

GENUANCEERDER

Het aantal slachtoffers moet nog verder omlaag. Jacobs: “Maar tegelijkertijd beseffen onze bewindslieden dat we met veiligheid verstandiger en genuanceerder kunnen omgaan dan rücksichtslos overwegen te schrappen. Beide ministers hebben, voortvloeiend uit hun kadernota's Railveiligheid geld beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de veiligheid van overwegen en voor het opheffen van barrières, de zogeheten ‘spoorse doorsnijdingen’. Zo kunnen tunnels worden aangelegd en overwegen verbeterd. In totaal is voor al deze plannen opgeteld zo'n 740 miljoen euro beschikbaar gesteld.”

**“Gebiedsgericht en integraal,
dat zijn voor mij de sleutelwoorden”**

Kenmerkend voor de visie op het nieuwe denken over recreatief gebruik van infrastructuur en barrièrewerking is volgens Jacobs de verplichte integrale risicoanalyse die moet worden gemaakt voordat een spoorwegovergang wordt

opgeheven. “Het mooiste is dat we er met de stuurgroep ‘Infrastructurele Barrièreforming’ voor zorgen dat alle belangen, óók de recreatieve, op een transparante manier worden gewogen. Zo komen in ieder geval alternatieven voor het voetlicht. Uiteindelijk hakt ProRail in samenspraak met de wegbeheerder de knoop door, dat wel.”

Deze werkwijze kan de komende jaren nog van pas komen. Bij de weginfrastructuur spelen vergelijkbare belangenafwegingen, bijvoorbeeld de opwaardering van provinciale wegen en de aanleg van rondwegen rond dorpen en steden. Johan Jacobs: “De intensivering van het treinverkeer maakt in de toekomst de bouw nodig van inhaalsporen en complete

spoorverdubbelingen. We zullen de oplossingen moeten zoeken in allerlei slimme maatregelen, van tunneltjes tot voetgangersbruggen, iets dat je van geval tot geval moet bekijken. In het project Infrastructurele Barrièreforming hebben we alvast belangrijke stappen gezet.”

“Gebiedsgericht en integraal, dat zijn wat mij betreft de sleutelwoorden. De werkwijze met de stuurgroep bevalt goed en leidt tot een heldere besluitvorming, die we goed kunnen verantwoorden aan de Tweede Kamer”, zegt Jacobs. “Uiteindelijk draait alles om aandacht. Er is aandacht nodig voor het belang van fietsen, wandelen en paardrijden, om de kleine infrastructuur in ons land op peil te houden.” ■

INTENSIVERING
VAN HET TREIN-
VERKEER VRAAGT
OM SLIMME
MAATREGELEN



5 STREEFBEELD HOEFT **GEEN UTOPIE** TE ZIJN

Natuurlijk is een goede infrastructuur nodig voor de auto en het openbaar vervoer. Maar de mens is soms automobilist; soms ook voetganger of fietser. De infrastructuur die voor recreatieve doelen nodig is, is daarom complementair aan de grootschalige infrastructuur. Omdat Nederland zo klein is, heeft elke ingreep in de 'grote' infrastructuur gevolgen voor de 'kleine'.

Steeds meer mensen, organisaties en politici zijn overtuigd van het belang van een goed functionerende kleine infrastructuur. Dat blijkt uit initiatieven zoals 'Recreatie en Overwegen', het in 2008 gehouden symposium 'Ruim baan voor de ommetjesmaker', en het project 'Infrastructurele Barrière vorming'.

Als onderdeel van het Project Infrastructurele Barrière vorming is het rapport *Infrastructuren: levensaderen van de samenleving* verschenen in 2008 (Ir. J.L.M. van der Voet). Daarin wordt een streefbeeld geschetst dat bestaat uit twee complementaire netwerken van infrastructuur. Enerzijds het netwerk van verkeersluwe wegen en paden, dat mensen in

De mens is soms automobilist, soms ook voetganger of fietser

staat stelt om ommetjes en tochten te maken. Anderzijds het netwerk voor gemotoriseerd verkeer, ofwel de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen. Dit netwerk draagt met name bij aan mobiliteit en een aantrekkelijke en economisch welvarende ruimte.

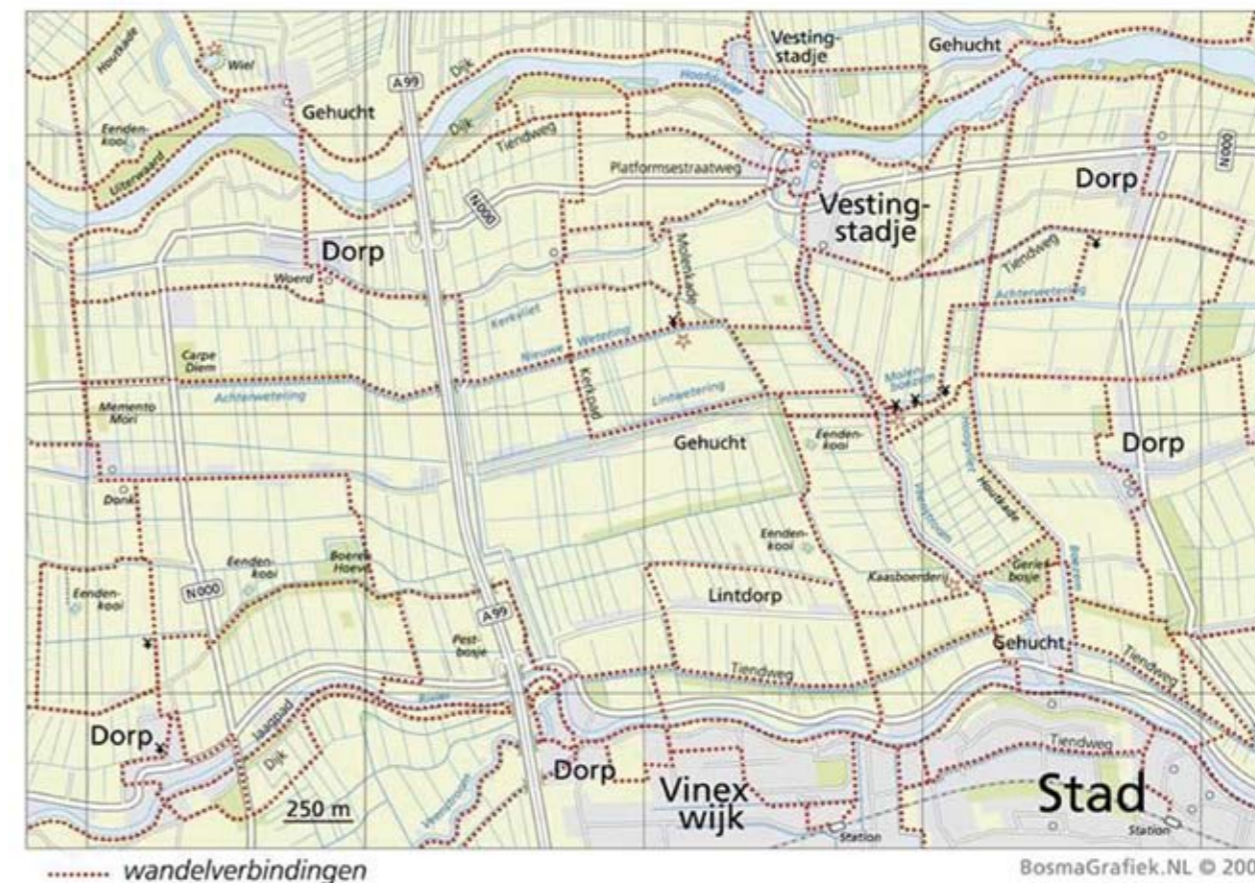
Kenmerkend voor de kwaliteit van het verkeersluwe netwerk in het streefbeeld is dat het landsdekkend is en samenhangend. Het kan bestaan uit voetpaden, fietspaden, schouwpaden en rustige verkeersluwe plattelandswegen en verbindt herkomst- en bestemmingsplaatsen met elkaar en beschikt over voldoende aantrekkelijkheid. Dit streefbeeld hoeft geen utopie te zijn, als wegbeheerders, verkeerskundigen en planologen zich bewust zijn van de gevaren én de mogelijkheden bij het aanleggen en verbeteren van infrastructuur. Het is belangrijk ervoor te zorgen dat de haarvaten van ons netwerk niet worden afgekneld, want ze zijn nodig om ons te brengen in stedelijke gebieden of in het landelijk gebied.

Het streefbeeld laat aaneengeschakelde verblijfsomgevingen zien met voldoende in- en uitgangen, waarin mensen ongehinderd kunnen bewegen op de fiets, te voet, te paard of op een andere ongemotoriseerde manier.

VERKEERSLUW

Fiets- en wandelpaden zijn verkeersluw, gescheiden en kunnen bovendien zowel recreatief als utilitair worden gebruikt. Het is belangrijk om alle andere infrastructuur veilig, regelmatig en aantrekkelijk te kunnen kruisen. Paden in het netwerk zijn sociaal veilig en sluiten aan op de paden naar het buitengebied.

In feite is de strikte scheiding die wordt gemaakt tussen gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer één van de belangrijkste oorzaken van de problematiek van versnippering in ons land. Vroeger beslisten we als mensen zelfstandig waar we een drukke verkeersweg wilden oversteken. Nu is die keuzevrijheid steeds vaker beperkt; we hebben



HET STREEFBEELD VAN EEN NETWERK VAN VERKEERSLUWE WEGEN EN PADEN

dat gezien bij het opheffen van spoorwegovergangen, maar ook bij het opwaarderen van erftoegangswegen tot gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen in het kader van het programma Duurzaam Veilig. De nieuwe wegenhiërarchie zadelt ons ook op met een probleem, deels ingegeven door geldgebrek: waar we vroeger tien oversteekplaatsen hadden, kosten de alternatieven veel geld en is er slechts ruimte voor één tunnel of viaduct. De maaswijdte wordt groter, de bewegingsvrijheid en de keuzemogelijkheid van de mens steeds kleiner.

Die scheiding is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid begrijpelijk. Veilig oversteken is immers in ieders belang, maar niet zelden worden die oversteekplaatsen beredeneerd

vanuit het perspectief van de auto, niet vanuit het gezichtsveld van de wandelende of de fietsende mens.

KANSEN

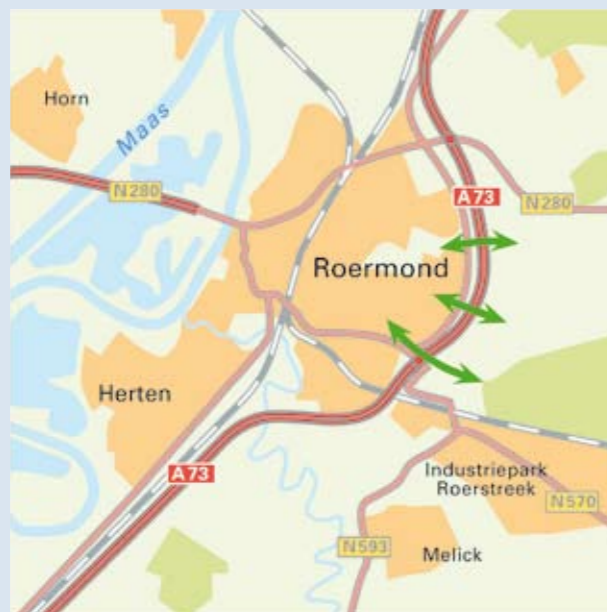
In het streven naar deze ideale omgeving, liggen er kansen tijdens het uitvoeren van stedenbouwkundige projecten, zoals nieuwbouw, bedrijfsontwikkeling of stadsvernieuwing. Dat zijn momenten om de structuur van een woonwijk of stadsdeel onder de loep te nemen, ontbrekende schakels zichtbaar te maken en nieuwe verbindingen te leggen. Verkeerskundige oplossingen, zoals het aanleggen van fietsbruggen en vrij liggende paden, hebben de beste kans van slagen als ze kunnen 'meeliften' bij reconstructies of onderhoudsprojecten van de 'grote' infrastructuur. ■

6 GEBIEDSCASES

ROERMOND AFGESLOTEN VAN UITLOOPGEBIEDEN

Tussen spoorlijnen en provinciale wegen ten oosten van Roermond zijn grotere en kleinere compartimenten ontstaan. Het was al moeilijk om te voet of met de fiets van het ene in het andere gebied te komen, maar na de aanleg van de A73, de uitbreiding van provinciale wegen en het opheffen van gelijkvloerse spoorwegovergangen is de omgeving van Roermond sterk verhoekt.

Het effect is dat het uitloopgebied van Roermond – met rivierduinen, beekdalen, landgoederen en boscomplexen – sterk



aan toegankelijkheid heeft verloren. De laatste 'aanwinst' voor het gebied is de recent geopende snelweg A73. De kaart laat zien dat deze snelweg de stad Roermond nagenoeg afsluit van het uitloopgebied. Tussen Swalmen en de plaats waar de A73 de Roer in een tunnel passeert, waren vroeger dertien kruisingen, nu nog vier. Tegelijkertijd werd de N280 tussen Roermond en de Duitse grens uitgebreid tot vierbaans autoweg. Hier bleef nog één van de tien passeermogelijkheden over. De grootschalige projecten hebben de haarvaten van de infrastructuur rond Roermond doorgesneden. Voor inwoners van Roermond is het onaantrekkelijk geworden om een ommetje in het buitengebied te maken. Zelfs voor een wandeling met de kinderen of een stukje joggen in de open ruimte zijn ze nu aangewezen op de auto.

Wandelaars van het Pieterpad doen het stadshart van Roermond nu niet meer aan. Voor doorgaande wandelroutes zijn overigens bijna altijd alternatieven te vinden, desnoods over Duits grondgebied. Maar voor inwoners van de stad en de regio is dat geen oplossing. Roermond verliest een bron van inkomsten én een samenhangend uitloopgebied. ■

REGIO AMSTERDAM GROTE MAATREGELEN VOOR KLEINE INFRA

Soms kun je schade die door de jaren heen is ontstaan, nog slechts met kostbare oplossingen herstellen. Zo ook in en rond Amsterdam, Diemen en IJburg. De stedenbouwkundigen uit de jaren dertig van de vorige eeuw hadden al een duidelijke visie op de gewenste ontwikkeling van Amsterdam. De agglomeratie Amsterdam, met omliggende plaatsen als Amstelveen en Diemen, moest een stad worden waar groene 'wiggens' en buffers tot diep in het stedelijk gebied zouden doordringen. Op deze manier wordt een toegankelijke groene ruimte gewaarborgd voor alle Amsterdammers.

Economie en mobiliteitsgroei waren sinds de jaren dertig aanleiding voor het aanleggen van kanalen, spoorlijnen en autowegen. Weliswaar zijn de groene ruimten op de kaart nog herkenbaar, maar de samenhang is verdwenen. De verkeersaders hebben de ruimte versnipperd tot een onsaamhangende lappendeken.

Met aanvullende maatregelen achteraf is de samenhang te herstellen tussen de groene ruimte en de kleine infrastructuur. Een fraai voorbeeld daarvan is de bouw van de Nesciobrug over het Amsterdam-Rijnkanaal, de langste fietsbrug van ons land, die Diemen en Amsterdam met het Diemerpark en IJburg verbindt. Deze brug symboliseert in dit gebied de weg naar ontsnippering. Ook



andere maatregelen om te komen tot meer samenhang in de parken zijn in de maak. Dergelijke kostbare oplossingen zijn vaak onnodig als bij de aanleg van nieuwe 'grote' infrastructuur meer aandacht is voor de 'kleine' infrastructuur. Toenemende mobiliteit en bijbehorende infrastructuur zijn vaak een bedreiging voor het recreatieve gebruik van de groene ruimte, maar kunnen in de toekomst bij nieuwe bouwplannen wellicht zorgen voor nieuwe kansen. ■

N348 RAALTE-OMMEN VEILIG IS NIET ALTIJD DUURZAAM

De provinciale weg N348 tussen Raalte en Ommen voert door landelijk gebied met aan weerskanten één samenhangend netwerk van verkeersluwe wegen en paden. Dat is een ideale omgeving voor recreatief gebruik, ware het niet dat de aanpassing van de provinciale weg N348 roet in het eten dreigt te gooien.

De N348 wordt opgenomen in het 'robuuste' wegennet voor het autoverkeer, waarin verkeersveiligheid en doorstroming centraal staan. Aanvankelijk was de maximum snelheid op deze weg 100 kilometer per uur, wat om verkeersveiligheidsredenen werd aangepast tot 80 kilometer per uur, gecombineerd met een inhaalverbod. Het aantal ongelukken verminderde, de doelstelling voor verkeersveiligheid werd gehaald. Nu is het plan om de weg de status 'stroomweg' toe te kennen, zodat er weer 100 kilometer per uur kan worden



gereden. Om de verkeersveiligheid te waarborgen zal langzaam verkeer niet meer gelijkvloers kunnen kruisen. Er zullen dure – en dus minder – ongelijkvloerse kruisingen worden gebouwd. De maaswijdte voor kruisend recreatief verkeer zal daardoor vergroten.

Deze weg staat daarmee model voor de landelijke trend, waarbij begrippen als doorstroming, intensiteit en veiligheid voorop staan. De bestaande vijftien gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen verdwijnen om plaats te maken voor acht ongelijkvloerse, die worden verbonden door middel van parallelwegen. De parallelstructuur zal op de overblijvende aansluitingen en kruisingen voor meer verkeersintensiteit zorgen, wat leidt tot toenemende onveiligheid voor recreatieve gebruikers.

De afstanden tussen de overblijvende kruisingen worden groter. Dat betekent dat wandelaars lang – een half uur, soms meer – moeten omlopen. Een ometje maken zonder over dezelfde weg heen- en terug te lopen is dan niet langer mogelijk. Overigens is de studie naar mobiliteit, verkeer, ruimtelijke ordening en natuur en landschap ten aanzien van deze weg, minder integraal dan die lijkt. Bij het maken van de plannen bleven de effecten van het afsnijden van de 'haarvaten' van het wegennet onderbelicht. ■

OVERWEGSANERING MEIERIJ SAMENHANG ONTBREEKT

Een integrale gebiedsgerichte netwerkstudie in de spoorwegdriehoek tussen Boxtel, Vught en Tilburg, moest leiden tot een verbetering van de mobiliteit in De Meierij, zoals dit gebied ook wel wordt aangeduid.

Bij het project waren de Provincie Noord-Brabant, ProRail, gemeenten en Rijkswaterstaat betrokken. Alle verkeersmodaliteiten – wegverkeer, trein en overig openbaar vervoer, zouden in beeld komen, en vooral in onderlinge samenhang worden bekeken en verbeterd. Omdat het aspect van de 'kleine infrastructuur' in deze studie onvoldoende werd meegewogen, kwamen bewoners en belangenorganisaties in verzet, wat uiteindelijk leidde tot stopzetting van het project.

De Meierij is onder de naam 'Het Groene Woud' één van de Nationale Landschappen, wat het recreatieve belang illustreert. Het gebied wordt omsloten door steden, met daartussen intensieve verkeersstromen. De wegen en spoorlijnen worden bovendien steeds drukker. Het verbeteren van de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid vraagt om een duidelijke hiërarchie van wegen en het verbeteren van de veiligheid op overwegen.

Op de kaart is te zien hoe dit plan zou leiden tot het schrappen van een groot aantal kleinere en vaak onbewaakte



spoorwegovergangen. Het stelsel van kleine rustige wegen in het gebied zou worden gefragmenteerd. Tegenstanders hiervan kwamen in verzet met het argument dat ondanks de integraal bedoelde aanpak weinig tot geen aandacht was geweest voor langzaam en recreatief verkeer en de recreatieve effecten.

Uiteindelijk heeft dat geleid tot het stopzetten van dit aanvankelijk zo veelbelovende initiatief, wat niet nodig was geweest bij een echt integrale aanpak voor alle modaliteiten. ■

7 DE PROCESGANG IS NU GLASHELDER



JEROEN NEDERLOF

De focus op veiligheid bij de spoorwegovergangen leidde in het verleden af en toe tot slordige besluitvorming over op te heffen spoorwegovergangen bij ProRail. Dat zegt Jeroen Nederlof, systeemmanager overwegen van spoorwegbeheerder ProRail. Nederlof is verantwoordelijk voor het veiligheidsbeleid bij spoorwegovergangen en kreeg daarbij de problematiek van 'afknellende' recreatieve infrastructuur cadeau.

Hij heeft nu nog de verantwoordelijkheid voor 2700 spoorwegovergangen, terwijl dat er in het verleden minstens 3500 geweest zijn. Nederlof: "In de afgelopen jaren hebben we er enkele honderden opgeheven en hebben we in veel gevallen alternatieven, zoals tunnels gerealiseerd. Er zullen er nog veel volgen, want spoorwegen worden steeds intensiever gebruikt en vaak verbreed tot vier sporen, waarbij geen gelijkvloerse overwegen meer passen."

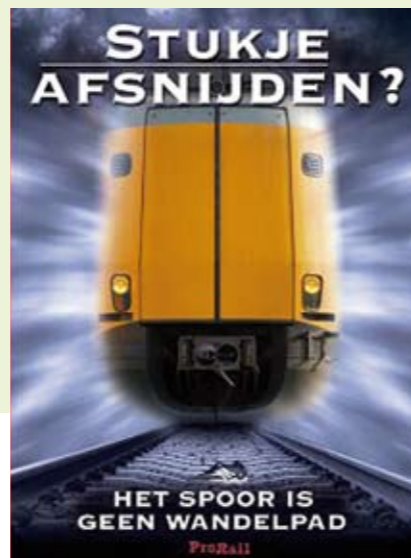
We hebben allemaal de intentie om goede en betaalbare oplossingen mogelijk te maken

Lang niet altijd ging het mis in de besluitvorming, maar als dat één keer gebeurt, is het mis met je imago, zegt Nederlof. "Misschien hadden we eerder structureel aandacht moeten schenken aan het belang van de onderliggende recreatieve infrastructuur. Maar de materie was complex en we hadden de wens om snel resultaat te boeken op het gebied van veiligheid. In dat laatste zijn we zeker geslaagd." "Punt is dat een spoorwegovergang juridisch gezien ingewikkeld is, zo niet een gedrochtje. De grond en het spoor zijn van

ProRail, maar de grond op de overweg sluit aan op een weggenet. We moeten daarbij rekening houden met de belangen van de wegbeheerder. Er geldt een soort recht van overpad, zeg maar. We hebben dus altijd te maken met een intensieve belangenbehartiging van de kant van de wegbeheerder, die zelf ook weer te maken heeft met belangenbehartigers."

RECHTSZAKEN

Nederlof vertelt dat in dat krachtenspel het belang van de 'kleine' infrastructuur wel eens ondersneeuwde. Dat leidde tot besluiten die soms achteraf werden aangevochten. Enkele keren leidde dat tot rechtszaken. "Natuurlijk heeft iedereen het recht een ander te dagen, maar mogelijk



betekent het dat je je huiswerk niet goed hebt gedaan. In dat geval snijden we onszelf in de vingers omdat het leidt tot vertraging. Overigens kunnen er ook redenen zijn om juist een uitspraak van de rechter te vragen als de standpunten van belanghebbenden te ver uiteen liggen. In dat geval scheidt de rechter juist duidelijkheid. "

LOBBY

Een goede lobby van de koepelorganisaties, politieke druk en daarop volgende ministeriële uitspraken hebben geleid tot nieuwe waarborgen voor een gedegen afweging van het recreatieve belang van spoorwegovergangen en de kleine infrastructuur, zegt Nederlof. Daarvoor is een heldere procesgang afgesproken binnen de stuurgroep, die er als volgt uitziet:

- ProRail meldt voorgenomen opheffing aan stuurgroep;
- Koepelorganisaties stellen recreatieve waarde vast;
- ProRail maakt integrale risicoanalyse;
- Toets Inspectie Verkeer en Waterstaat;
- Informatie aan stuurgroep Infrastructurele Barrièrevorming.

Dat leidde in de stuurgroep tot intensievere contacten met de wandel- fiets- en ruiterorganisaties die ProRail al kende van het project 'Recreatie en Overwegen'. Nederlof: "Als we nu het plan hebben om een overweg te sluiten, dan stellen we een risicoanalyse op en leggen we onze plannen standaard voor aan de 'barrièregroep', zoals we die informeel noemen. Het maakt niet uit wat voor overweg het is, want ook overwegen die geheel op particuliere grond liggen, blijken soms intensief voor wandeldoeleinden te worden gebruikt. We komen gemiddeld een keer per kwartaal samen, dan bespreken we de zaken. Wat mij betreft is dit een heel nette en glasheldere procesgang."

STANDAARDISEREN

Als het opheffen van de betreffende overweg op bezwaren stuit voor de recreatieve infrastructuur, dan wordt gekeken naar andere oplossingen, waarmee zowel de veiligheid als de kwaliteit van de kleine infrastructuur is gediend. "Het is mooi om naar gestandaardiseerde oplossingen te kijken, maar vaak blijkt toch maatwerk noodzakelijk. Het vervelende van een spoorlijn is dat

je er vrijwel altijd alleen maar onderdoor kunt. Eroverheen is door de hoogte van de bovenleiding vaak geen optie." De individuele organisaties uit de Stuurgroep behouden hun wettelijke mogelijkheden om alsnog tegen de onttrekking van een spoorwegovergang in beroep te gaan.

"De werkwijze voldoet zo goed dat die wellicht ook toepasbaar is voor projecten van weginfrastructuur. "We hebben binnen de werkgroep allemaal dezelfde intentie om goede en betaalbare oplossingen mogelijk te maken, is mijn gevoel." ■

STANDAARD-
OPLOSSINGEN
BIEDEN DEELS
UITKOMST,
MAATWERK
BLIJFT DE VOOR-
KEUR HOUDEN



8 OPLOSSINGEN IN BEELD



KRUISEN KAN GELIJKVLOERS | SELECTIEF AFSLUITEN EN BEVEILIGEN



KRUISEN KAN GELIJKVLOERS | ATTENTIE VERHOGEN EN GELEIDEN



VEILIG ER LANGS | PASSAGE ACHTER VANGRAILS



VEILIG ER LANGS | IN DE WEGBERM



22 KRUISEN KAN GELIJKVLOERS | AFSCHERMEN EN WAARSCHUWEN



KRUISEN KAN GELIJKVLOERS | ATTENDEREN



OVERSTEKEN IN TWEE DELEN | MET HULP VAN MIDDENGELEIDER



OVERSTEKEN IN TWEE DELEN | TUSSENBERM IN COMBINATIE MET VERKEERSREGULATIE 23



ONDERDOOR KRUISEN | EEN PREFAB TUNNETJE



ONDERDOOR KRUISEN | SAMEN MET EEN WATERLOOP



OVERBRUGGEN | BRUG VOOR LANGZAAM VERKEER



OVERBRUGGEN | VIADUCT DELEN MET WEGVERKEER



24 ONDERDOOR KRUISEN | BRUG-IN-BRUG-PRINCIPE



OVERBRUGGEN | GEBRUIK MAKEN VAN ECODUCT



OVERBRUGGEN | COMPOSITIEBRUG: STERK, LICHT EN ONDERHOUDSVRIJ



OVERBRUGGEN | ZOEKEN NAAR DE WEG VAN DE MINSTE WEERSTAND

9 ONDANKS SUCCESSEN **NOG NIET KLAAR**

Met het verschijnen van dit document over de bereikte resultaten met het project Infrastructurele Barrièreforming, is dit project nog niet ten einde. Evenmin zijn de samenwerkende partners in dit project 'klaar' met het ongedaan maken en voorkomen van de verhoging van ons land. Integendeel, want uit de voorgaande hoofdstukken is gebleken dat in de afgelopen jaren weliswaar successen zijn geboekt, maar ook dat er nog heel veel werk aan de winkel is.

Daarom zullen het Wandelplatform-LAW, het Landelijk Fietsplatform en de Koninklijke Hippische Sportfederatie (KNHS) de komende jaren aandacht blijven vragen voor oplossingen in de barrièreproblematiek. Het blijft immers een actueel thema,

Concrete resultaten van het project Infrastructurele Barrièreforming

- Formele werkafspraken met ProRail in processchema geformaliseerd;
- Advisering recreatieve belangen van overwegen;
- Website www.overbruginfra.nl met kennisdocumenten;
- Database met recreatieve gegevens van alle overwegen in Nederland;
- Rapport 'levensaderen van de samenleving';
- Politieke en maatschappelijke aandacht voor barrièreforming;
- Zienswijzen en inspraak in diverse casussen;
- Diverse artikelen en persberichten;
- Agendering infrastructurele barrièreforming bij CROW;
- Integrale aanpak van beleidsvelden LNV en V&W;
- Aanzet dialoog over recreatief medegebruik ecoducten;
- Database voorbeelden en casussen spoor- en wegbarrières;
- Loket voor vragen en advisering recreatie en barrières;
- Op verzoek advisering en bijdragen aan onderzoek.

gezien vanuit het mobiliteitsvraagstuk, maar ook gezien vanuit het oogpunt van de stad-landverbindingen.

Samen met ProRail willen de drie samenwerkende koepelorganisaties volgens het eerder beschreven processchema blijven samenwerken en adviseren om te komen tot een afgewogen besluitvorming omtrent spoorwegkruisingen. In de komende jaren willen de koepelorganisaties een brug slaan naar de diverse wegbeheerders in het land, in de hoop ook met gemeenten, waterschappen, provincies en de Rijksoverheid tot samenwerkingsvormen te komen. Daarbij ambiëren de koepelorganisaties een vergelijkbare adviserende positie, zodat het belang van de recreatieve infrastructuur op een doeltreffende en constructieve manier kan worden zeker gesteld.

Overall in ons land wordt gewerkt aan verbetering, verbreding of opwaardering van de infrastructuur. Voorkomen moet worden dat daardoor de recreatieve infrastructuur nog meer wordt ondermijnd dan in het verleden gebeurde. De koepels streven dan ook naar een 'compensatieregeling'. Op plaatsen waar in de komende jaren grootschalige ingrepen plaatsvinden in de hoofdinfrastructuur, zou ons inziens in het kader van zo'n compensatieregeling geld beschikbaar moeten komen voor de bescherming of opwaardering van de kleine infrastructuur. Het project Infrastructurele Barrièreforming heeft mede geleid tot een studie van het CROW naar het belang van de recreatieve infrastructuur in ons land. Het CROW, het kenniscentrum voor verkeer, vervoer in infrastructuur, wil komen tot kwalitatieve richtlijnen. De in het project opgedane kennis wordt aan het CROW beschikbaar gesteld.

Uiteraard willen de drie koepelorganisaties graag blijven functioneren als kennis- en adviescentrum op het gebied van recreatieve infrastructuur. Altijd geldt daarbij: hoe eerder ze bij het maken van plannen worden betrokken, hoe groter de kans op creatieve en innovatieve oplossingen. ■

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

- Activiteitenverslag 2007/2008 – Infrastructurele Barrièreforming – Recreatie
- Infrastructuren: levensaderen van de samenleving – Ir. J.L.M. van der Voet 2008
- Paper 'Kom mee naar buiten' – CROW, 2007
- 'Als een ommetje een omweg wordt' – Project Recreatie en Overwegen, 2006
- Zicht op Nederland Fietsland – Stichting Landelijk Fietsplatform, 2009
- Ruim baan voor de ommetjesmaker, congresbundel 2008 – De Habitat Coalitie
- Recreatiecijfers bij de hand 2008 – Kenniscentrum Recreatie
- Feiten & Cijfers Paardensport – KNHS
- Nationale Wandelmonitor 2009, trendbox in opdracht Wandelplatform
- Planbureau voor de Leefomgeving: "Realisatie van stedelijk groen blijft achter", Martin Woestenburg

VOOR MEER INFORMATIE

- www.overbruginfra.nl