

Vergaderjaar 2013–2014

33 888

Initiatiefnota van de leden Paulus Jansen, Hoogland en de Rouwe: «Een stap vooruit, voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk»

Nr. 2

INITIATIEFNOTA VAN DE LEDEN PAULUS JANSEN, HOOGLAND EN DE ROUWE

Waarom dit initiatief?

Nederlanders fietsen en wandelen graag. De fiets is dagelijks gebruiksartikel nummer 1. De uitrol van het fietsknooppuntennetwerk, een uitvinding van onze zuiderburen, en de opkomst van de elektrische fiets hebben de groei van het recreatief fietsen een flinke impuls gegeven. Op wandelgebied is de vierdaagse van Nijmegen internationaal befaamd, dankzij de basis die daarvoor wordt gelegd door honderden lokale wandelevenementen, waaronder vele avondvierdaagsen voor de basisscholen. Individuele wandelaars kiezen vaak voor de combinatie NS-wandeling en trein. Wandelen is de populairste recreatieve vorm van Nederlanders in de categorie «Sport en sportieve recreatie», voor binnensporten en fietsen¹. Per jaar worden 48 miljoen wandelingen en 35 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt.

Ook onder buitenlandse toeristen staat wandelen (vaak: stadswandelingen) op één, nog voor cafébezoek, bezoeken van bezienswaardige plaatsen en funshoppen. 29% van de buitenlandse toeristen stapte in 2012 ook op de fiets, waarmee deze activiteit net niet de top-10 haalt². Dat percentage was in 2009 nog maar 22%³.

Internationaal is de belangstelling voor Nederland als fietsland groot. De Fietzersbond, de Dutch Cycling Embassy en Nederlandse adviesbureaus worden in toenemende mate geraadpleegd door overheden uit andere landen. Die zien steeds meer de strategische waarde in van de fiets voor de leefbaarheid in de steden, het verbeteren van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bevolking. Zo bezocht vorig jaar een Engels/Schotse delegatie van parlementariërs en lokale overheden ons land. Zij konden met eigen ogen zien hoe een gericht ruimtelijk beleid en investeringen in voorzieningen er toe kunnen leiden dat in sommige steden voor bijna 50% van het aantal verplaatsingen de fiets gebruikt wordt.

¹ CBS, onderzoek dagrecreatie 2006/2007

² Kerncijfers 2013 Gastvrijheidseconomie, NBTC

³ Kerncijfers toerisme en recreatie, Editie 2010, NBTC.

We mogen dan enthousiaste wandelaars en fietsers zijn, tegelijkertijd gaan we behoorlijk slordig om met onze waardevolle fiets- en wandelinfrastuctuur. De landschappelijke kwaliteit van doorgaande routes wordt aangetast door oprukkende VINEX-wijken, industrieterreinen, groot-schalige veehouderij of glastuinbouw. De aanleg of verbreding van autowegen en het opheffen van spoorovergangen dwingt de wandelaar en fietser te vaak tot omwegen langs onaantrekkelijke routes. Daardoor wordt de beleving van de route als geheel aangetast. In de vorige eeuw is het recht op overpad na de verkoop van voorheen publieke grond aan particulieren niet actief gehandhaafd. Daardoor zijn delen van oude jaagpaden, kerkpaden en andere waardevolle wandel- en fietsverbindingen aan het openbare gebruik onttrokken.

Ook de toeristische mogelijkheden van onze fiets- en wandelinfrastuctuur worden onvoldoende benut. Zo besteedt de Michelin Nederland maar mondjesmaat aandacht aan de fietstoerist, en nog veel minder aan de wandeltoerist. Wandelaars en fietsers besteden relatief veel geld in de lokale bedrijven op het platteland, zoals het familiehotel, B&B, camping, dorpskroeg en -winkel. Daarmee leveren zij een bijdrage aan het behoud van waardevolle maar kwetsbare voorzieningen die ook van belang zijn voor de lokale bevolking. In krimpregio's kan het fiets- en wandeltoerisme een nieuwe bron van toeristische inkomsten vormen. Het grote voordeel van Nederland ten opzichte van de meeste andere Europese landen is dat de fietser en wandelaar onderweg veel interessante rustpunten tegenkomen: horeca, maar ook rustieke steden en dorpen, musea, interessante staaltjes waterbouwkunde. Ook het fijnmazige en relatief frequente openbaar vervoer netwerk en ons unieke aanbod aan pontjes vergroot de actieradius voor de fietser en wandelaar.

De wandel- of fietser die van klimmen houdt, komt in Nederland nauwelijks aan zijn trekken. Maar daar staat tegenover dat we een prachtige kustlijn en een keur van mooie waterwegen hebben, die ideaal zijn om er een fiets- of wandelroute langs aan te leggen. Zeker voor ouderen en gezinnen met kinderen, die geen al te grote afstanden willen afleggen, is onze mix van natuur, cultuur en voorzieningen ideaal. Nu andere EU-lidstaten volop investeren in het fiets- en wandeltoerisme is het zaak om dit goede moment te gebruiken om Nederland als fiets- en wandelland op de kaart te zetten.

Een aantrekkelijk fiets- en wandelnetwerk levert ook een belangrijke bijdrage aan de gezondheid van onze bevolking en de leefbaarheid van Nederland. De beste strategie om overgewicht tegen te gaan is volgens een advies van de Gezondheidsraad om minstens een half uur per dag te wandelen of te fietsen. In een nader advies stelde de raad dat het aannemelijk is dat verkeersveilige loop- en fietsroutes en informele speelruimte- en wandelmogelijkheden er toe leiden dat mensen meer gaan bewegen⁴. Een groei van het aantal fietsers en wandelaars en een toename van het aantal fiets/wandeluren per Nederlander kan dus een flinke besparing op de zorguitgaven opleveren.

Het aantal recreatieve autokilometers per hoofd van de bevolking neemt nog steeds toe. Dat leidt tot meer luchtverontreiniging en meer geluids-overlast. Het zou op dit gebied flink schelen als deze mensen er voor zouden kiezen om meer te gaan wandelen en fietsen in plaats van de auto te pakken.

⁴ Gezondheidsraad (2010). Beweegredenen: de invloed van de gebouwde omgeving op ons beweeggedrag. Den Haag: publicatienummer 2010/4.

Ook buitensporters, zoals hardlopers, wielrenners, ruiters, skaters en skeelers, maken gebruik van de wandel- en fietsinfrastructuur. In de Sportagenda 2016 en het Olympisch Plan 2028 staat het streven om de sportparticipatie in ons land van 65% naar 75% in 2016 te laten stijgen. De sportbonden onderstrepen in hun actieplan «Ruimte voor de buitensport»⁵ de sleutelrol van samenhangende, veilige netwerken om hun doelstellingen te kunnen halen.

Wij denken dat Nederland zijn enorme potentieel aan recreatieve wandel- en fietsmogelijkheden nog lang niet optimaal benut. Netwerken die beginnen vlakbij je voordeur in de stad verlagen de drempel om op pad te gaan, duidelijke routestructuren maken het eenvoudig om de weg te vinden. Een goede aansluiting van netwerken op het openbaar vervoer maakt het gemakkelijk om de trein of de bus te pakken.

Voor het bevorderen van het fiets- en wandeltoerisme in Nederland is het ook van belang dat de informatie op/over de routes in verschillende talen beschikbaar is. Maar ook zou er meer aandacht moeten komen voor die zaken die bepaalde routes zo bijzonder maken, of die typisch Nederlands zijn, zoals de routes langs de waterwegen.

Wij streven met dit initiatief de volgende doelen na:

- *het verbeteren van de herkenbaarheid van de routestructuren voor de dagelijkse recreant, de binnenlandse en buitenlandse toerist;*
- *het systematisch verbeteren van de kwaliteit van de routes en het verbeteren van de aansluiting van de routenetwerken op het stedelijk gebied en openbaar vervoer;*
- *het versterken van het toeristisch/recreatief medegebruik van natuurgebieden en andere groene en blauwe longen, zoals de oevers van waterlopen;*
- *het verbeteren van het herkenbare fiets- en wandelaanbod voor de buitenlandse toerist en het verhogen van de economische opbrengst van onze fiets- en wandelinfrastructuur;*
- *heldere omschrijving van publieke verantwoordelijkheden, duidelijke afspraken tussen overheden over verdeling van verantwoordelijkheden, op basis van het uitgangspunt: decentraal wat kan, centraal wat moet;*
- *structurele financiering van de taken die behoren bij de publieke verantwoordelijkheden, zoveel mogelijk aansluitend op reguliere geldstromen.*

In dit initiatiefvoorstel concentreren wij ons primair op de zaken waarbij de rijksoverheid een rol kan of moet spelen: als coördinator/aanjager, wetgever, (co)financier, eigenaar (NS), concessieverlener (openbaar vervoer). Daarbij sluiten we aan op eerdere initiatiefvoorstellen van de oud-Kamerleden Wijnand Duyvendak (Wandeloffensief, 2004) en Joop Atsma (Fietsen in Nederland, een tandje erbij, 2008). Natuurlijk kan de rijksoverheid het niet in zijn eentje. Sterker nog: in de uitwerking en uitvoering zullen provincies, gemeenten, waterschappen, ondernemers en maatschappelijke organisaties vaak een veel dominantere rol spelen. Toch denken wij dat deze partijen effectiever kunnen opereren met een stevige betrokkenheid van het Rijk.

In juni 2013 presenteerden wij een startnotitie, waarin wij op hoofdlijnen onze ideeën toelichtten ten behoeve van een maatschappelijke consultatieronde. Die heeft veel nuttige suggesties opgeleverd, die we gebruikt hebben om onze ideeën uit te werken en te onderbouwen. Wij willen iedereen die een bijdrage geleverd heeft aan de consultatieronde hartelijk bedanken voor zijn/haar inbreng.

⁵ Ruimte voor de buitensport, Boer & Croon in opdracht van KNHS, KNBLO-NL, KNSB, NWB, KNWU, NFTU en KNAU, januari 2014.

In de komende periode start de parlementaire behandeling van ons voorstel. Dat neemt niet weg dat wij zeer geïnteresseerd blijven in reacties van wandelaars, fietsers, hun vertegenwoordigers en andere maatschappelijke partijen op onze voorstellen.

Doel: verbetering herkenbaarheid en bekendheid routestructuren

De uitrol van een herkenbaar landelijk netwerk van landelijke fietsroutes (LF-routes) en lange afstandswandelpaden (LAW-routes), gevolgd door het fijnmaziger aanbod van het knooppuntennetwerk (fietsers) en de streekpaden (wandelaar) hebben de herkenbaarheid van routestructuren bevorderd. Het marktaandeel van deze uniforme routestructuren groeit snel en nadert voor fietsers al de 100%. De vele verouderde ad-hoc routes doen echter afbreuk aan de herkenbaarheid. Ze zorgen voor een verrommeling van het buitengebied en kosten als ze nog onderhouden worden relatief veel geld. Als ze niet meer onderhouden worden zorgen ze voor toenemende frustratie bij wandelaar en fietser, die letterlijk het bos ingestuurd worden.

Het ligt daarom voor de hand om de komende periode de vele versnipperde routestructuren, de knooppuntennetwerken en de LF- en LAW-routes op te schonen dan wel te integreren in de knooppuntennetwerken. Naast vergroting van de herkenbaarheid levert dat ook een aanzienlijke efficiencywinst in het beheer op, waardoor het budget vrijvalt voor verdere verbetering van het netwerk.

Voor deze operatie is een landelijke regie van groot belang. Die regie is op dit moment in handen van de koepelorganisaties Wandelnet en Fietsplatform. De financiering van deze landelijke taken vindt grotendeels plaats via provinciale geldstromen. Opgeteld bedragen die in 2014 ongeveer de helft van het budget in het laatste jaar van landelijke financiering: 2013. Daarmee komen basale functies in het gedrang; functies waar alle overheden, veel private partijen én recreanten/toeristen van profiteren.

In het hoofdstuk «Heldere doelstellingen, taakverdeling en financiering» werken we de analyse met betrekking tot de bestuurlijke organisatie nader uit en komen we met een aantal verbeteringsvoorstellen

Wat zijn volgens ons de belangrijkste landelijke aspecten van de routenetwerken:

Een uniforme standaard voor de borden, wegwijzers e.d., waar mogelijk met integratie van routeinformatie in utilitaire en recreatieve bewegwijzering. Maar ook: duidelijke afspraken over wie verantwoordelijk is voor de aanleg en het onderhoud van de bewegwijzering. Voor de bewegwijzering ten behoeve van de automobilist is dat wettelijk geregeld.

[1]

Wij stellen voor om verantwoordelijkheden voor aanleg en onderhoud van bewegwijzering voor fietser en wandelaar op vergelijkbare wijze te regelen als bij bewegwijzering ten behoeve van de automobilist.

Een landelijke geografische database met de relevante basisinformatie voor recreanten/toeristen, overheden, toeristische ondernemers en leveranciers van toeristische informatie (kaarten, gidsen, online diensten):

- de eigenschappen per routesegment: wel/niet onderdeel van langeafstandsroute; bij wandelen: (on)verhard, medegebruik door ander verkeer; bij fietsen: geschikt voor skaten, geschikt voor grote groepen; beheerinformatie: wie is verantwoordelijk voor onderhoud, wie is routecoördinator.

- transferpunten met het openbaar vervoer en parkeervoorzieningen auto
 - informatie over vaartijden van veerponten in de route
 - onderhoudsmeldingen, knelpunten, tijdelijke omleidingen e.d.
- Snelle online informatie over routes, horeca en bezienswaardigheden zijn nodig. De afstanden, het type route en de benodigde conditie kunnen nieuwe doelgroepen aantrekken om te gaan fietsen en wandelen. Daarnaast is informatie over accommodaties, horeca en route belangrijk om een route te typeren. Via websites en apps wordt het mogelijk ook nieuwe doelgroepen aan te spreken.

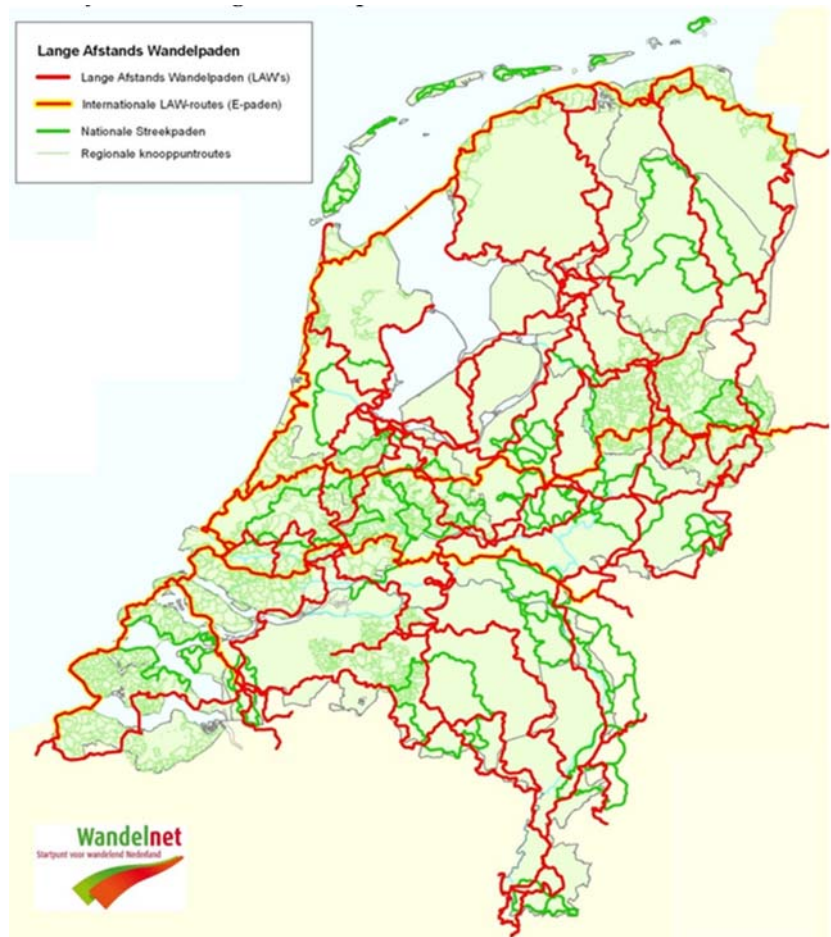
Een landelijk meldpunt voor gebreken (verdwenen borden en andere markering, geblokkeerde routes e.d.), evenals een organisatie voor het oplossen van die gebreken. Routenetwerken die niet voortdurend up-to-date gehouden worden verouderen snel. Op dit moment komen er jaarlijks 3.000 meldingen binnen, voor een belangrijk deel via de 750 lokale vrijwilligers die actief zijn voor Wandelnet en Fietsplatform.

Een landelijke routestructuurbeheerder kan ook de coördinatie verzorgen van de uitbouw van grensoverschrijdende fiets- en wandelroutes, in samenwerking met de grensprovincies.

[2]

Wij pleiten voor een structurele landelijke financiering van de publieke basistaken van de landelijke routestichtingen: landelijk netwerkbeheer en kwaliteitsbewaking, landelijke coördinatie voorlichting/promotie, kenniscentrum. Zowel gezien de feitelijke aard van deze activiteiten als de omvang van het benodigde budget (ruim € 500.000/jaar⁶) ligt versnippering van de financiering over de provincies niet voor de hand.

⁶ De totale kosten voor de basistaken bedragen ca. € 1 miljoen/jaar; daarvan heeft ca. 50% een landelijk karakter en 50% is gekoppeld aan specifieke netwerkactiviteiten, dus regio gebonden.



Het lijkt uit het oogpunt van synergie en efficiency aantrekkelijk om ook de netwerken van toervaart en hippische sport in dezelfde database op te nemen. Overigens speelt ook bij de vaarrecreatie een vergelijkbare decentralisatieproblematiek als bij de wandel- en fietsnetwerken. Bij het recreatievaartnetwerk zijn provincies vrij om na het schrappen van dit thema in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) hun eigen beleid te voeren. Hier dreigt door divergerend beleid kapitaalvernietiging van investeringen in doorgaande routes.

[3]

Wij pleiten ervoor dat het Rijk met de provincies afspraken maakt over de landelijke standaards voor het toervaart- en hippisch netwerk. Daarbij zou waar mogelijk aangesloten moeten worden bij de facilitaire voorziening die al is opgebouwd door Fietsplatform/Wandelnet.

Een onderbelicht aspect van de netwerkstructuren zijn de toeristische stadswandelingen en de ommetjes voor stadsbewoners. Dit is een apart stelsel van lokale initiatieven, soms bewegwijzerd, soms gedocumenteerd in een gids of met een kaartje. Onderzoek van NBTC laat zien dat bij toeristen de stadswandeling de meest populaire (en klaarblijkelijk ook de meest laagdrempelige) vorm van wandelen is. Door dit soort wandelingen op te nemen in het wandel(knooppunten)netwerk en ze ook te ontsluiten via het landelijk internetportal kan er een extra, gebruiksvriendelijk kanaal gecreëerd worden voor de doelgroep voor korte wandelingen. Zo ontstaat er ook een natuurlijke overgang tussen de stadswandeling en de wandelingen in de stadsrand en de periferie.

[4]

Wij pleiten ervoor om bestaande toeristische wandelingen op te nemen in het landelijke wandelnetwerk in opbouw, te beginnen met de steden met de hoogste toeristische potentie.



Doel: verhogen kwaliteit van routes

Hoe de gebruiker een route beleeft zegt het meest over de aantrekkelijkheid van een route. De meest geliefde routes combineren natuur en rust met een dosis cultuur en horeca op gepaste afstand van elkaar. De volgende punten worden als negatief ervaren door gebruikers van een route: verkeersdruk, onveiligheid, omlopen/omfietsen vanwege autowegen of spoorlijnen. Ook de aantasting van het landschap door woningbouw, industrie of agrarische activiteiten zorgt voor een negatieve beleving.

Nederland is inmiddels voorzien van een landelijk dekkend LF-fietsnetwerk (4.500km), dat onderdeel is van het nog veel fijnmaziger knooppuntennet (30.000km). Voor de voetganger is er een landelijk dekkend netwerk van LAW- en streekpaden (9.000km), aangevuld met een informeel netwerk van vele lokale ommetjes en een aantal regionale knooppuntennetwerken in opbouw.

Kwantitatief is dat een mooi aanbod, maar de kwaliteit van de routes varieert. Slechts een klein deel van de routes scoort op alle kwaliteitsaspecten hoog. De meerderheid haalt een ruime voldoende, maar in

iedere doorgaande fiets- en wandelroute komen etappes voor die qua belevingswaarde onder de maat scoren. Voor een wandelaar betekent vier kilometer omlopen langs een drukke weg een uur balen. Toch blijven de zwakke schakels onderdeel van de route, zolang er geen beter alternatief is.

Wij denken dat systematisch onderzoek en gecoördineerd beleid voor verbeteringen cruciaal zijn voor het verhogen van de belevingswaarde van de fiets- en wandelroutes. Door vervolgens de zwakke schakels te verbeteren (of te vervangen door alternatieve verbindingen van hogere kwaliteit) zal de belevingswaarde van het gehele netwerk toenemen. Daarbij kunnen ook de gebruikers ingeschakeld worden, bijvoorbeeld door het mogelijk te maken om online een rapportcijfer te geven aan trajecten.

[5]

Wij stellen voor om landelijk doelen vast te stellen voor de kwaliteit van wandel- en fietsroutes, en de landelijke routestichtingen de actuele kwaliteit te laten monitoren en periodiek over de knelpunten te laten rapporteren. Daarmee wordt de basis gelegd voor een systematische verbetering van de netwerken, te vergelijken met de File-top-50 i.r.t. het MIRT.

Een van de negatieve belevingsaspecten is doorsnijding van routes door zware wegen, spoorlijnen en – in mindere mate – waterwegen. Bij aanpassingen aan infrastructuur moeten op grond van de Nota Mobiliteit⁷ de effecten op kruisende wandel- en fietsroutes in de planvorming worden betrokken:

«Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zoveel mogelijk in stand houden 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 kennisoverdracht.»

En:

«Infrastructurele maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid kunnen in een aantal gevallen ten koste gaan van belangrijke fietsroutes en recreatieve wandelroutes. Het is om die reden van belang om de effecten van infrastructurele maatregelen op de gebruiksmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van wandel- en fietsroutes te inventariseren. In veel gevallen zullen met beperkte maatregelen deze effecten kunnen worden weggenomen. Het Rijk zal zich hiertoe binnen de geldende kaders inzetten.»

Het is naar onze mening wenselijk dat deze uitgangspunten geoperationaliseerd en verankerd worden. De Staatssecretaris van Economische Zaken antwoordde⁸ in juni 2013 op vragen van de initiatiefnemers op grond van welke criteria beheerders hun «...verantwoordelijkheid voor het in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer» concretiseren: «Er zijn geen vastomlijnde criteria. Dit wordt bij ieder project apart bekeken».

Voor de proceskant zou het zeer helpen als de fiets- en wandelorganisaties proactief betrokken worden bij planvorming van infrastructuur aanpas-

⁷ Nota Mobiliteit, deel 3 (kabinetsstandpunt), september 2005, pag.126

⁸ Aanhangsel van de Handelingen 2012–2013 nr.2574, antwoorden ss-EZ dd 17 juni 2013 op vragen van de leden Paulus Jansen, Hoogland en De Rouwe over de aanleg en het beheer van wandel- en fietsroutes.

singen waarbij doorsnijding aan de orde is. Dat past ook prima bij het advies van de commissie Elverding⁹.

Een spin-off van de wandelnota Duyvendak was een structureel overleg¹⁰ van ProRail met de wandel- en fietsorganisaties, waardoor de problemen ten gevolge van het overwegenproject aanmerkelijk zijn teruggelopen. Met Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten is een dergelijk overleg in een vroeg stadium nog niet geregeld.

[6]

Wij stellen voor om vergelijkbare procesafspraken als zijn overeengekomen met ProRail vast te leggen met Rijkswaterstaat, IPO en VNG.

Het CROW ontwikkelde in het kader van het Masterplan Fiets een methode om te beoordelen of lokale verbindingen al dan niet moeten worden gehandhaafd wanneer een groot infrastructureel project deze kruist.

[7]

Wij stellen voor dat de CROW-methode¹¹ standaard wordt voorgescreven bij infrastructurele projecten waarbij kruisende wandel- of fietsverbindingen worden doorsneden.

Voor de inhoudelijke beoordeling zou beter ingekaderd moeten worden welke voorzieningen redelijkerwijs nodig zijn ten behoeve van het langzame verkeer, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de kwaliteitsnormen van CROW¹².

De barrièrewerking van infrastructuur voor langzaam verkeer wordt bepaald door drie factoren:

- de maaswijdte tussen de punten waar de barrière overgestoken kan worden; CROW beveelt aan om binnen, aan de rand en buiten de bebouwde kom maximale maaswijdtes van respectievelijk 500m, 1000m en 1500m aan te houden. Bij een maaswijdte van 1,5km is de daling van het aantal wandelaars/fietsers ten opzichte van de ongehinderde situatie nog steeds aanzienlijk: 65% respectievelijk 10%;
- de omwegfactor: dat is de verhouding tussen de langere route als gevolg van de barrière en de ongehinderde rechtstreekse verbinding tussen vertrekpunt en bestemming; CROW bestempelt een omwegfactor groter dan 1,2 als onwenselijk¹³, in dat geval zijn flankerende maatregelen wenselijk;
- de oversteekbaarheid: bij een gelijkvloerse passage van wegen zonder verkeerslichten kwalificeert CROW een wachttijd van meer dan 15 seconden als slecht, omdat bij een langere tijd voetgangers en fietsers risico's gaan nemen om tóch over te steken; een simpele manier om de wachttijd te reduceren is een middengeleider, waardoor de oversteek ook overzichtelijker wordt.

[8]

Wij stellen voor om de kwaliteitsrichtlijnen van CROW met betrekking tot (beperking) barrièrewerking te verankeren in een AMvB of Ministeriële Regeling onder de Omgevingswet. Daarmee wordt helder vastgelegd dat van dit kwaliteitsniveau alleen gemotiveerd afgeweken kan worden.

⁹ «Sneller en Beter», advies van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding), april 2008.

¹⁰ «Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor; derde kadernota railveiligheid», kamerstuk 29893-106 + bijlage, 28 juni 2010.

¹¹ «Lokale verbindingen en hoofdinfrastructuur – opheffen of handhaven?», CROW publicatie 127, Ede, 1998, in opdracht Ministerie Verkeer en Waterstaat.

¹² «Barrièrewerking van lijninfrastructuur», CROW publicatie 299, 2011 en «Recreatieve stadlandverbindingen», CROW-publicatie 301, 2011.

¹³ CROW publicatie 301, p.56 en «Ontwerpwijzer fietsverkeer», CROW publicatie 230, Ede 2006.

Weg- en spoorontwikkelaars hebben de neiging om bij doorsnijding van een langzaam verkeersroute standaard te kiezen voor een riante, maar dure, ongelijkvloerse kruising. Vervolgens is er geen budget om voor alle doorsneden routes zo'n luxe tunnel aan te leggen en worden een aantal wenselijke verbindingen geschrapt. Door bij minder drukke langzaam verkeersroutes voor eenvoudiger, goedkopere oplossingen te kiezen, kunnen met de beschikbare middelen méér routes intact blijven. Uiteraard wordt hierbij ingeleverd op kwaliteitsaspecten, zoals passeerbaarheid of sociale veiligheid, maar dat is voor routes die slechts enkele keren per dag gebruikt worden geen groot bezwaar.

Een aantal recente onderzoeken¹⁴ heeft aangetoond dat vooral wandelpaden vaak kunnen meeliften met kruisingen van wegen en waterwegen, mits dit voldoende vroeg in het planproces wordt ingebracht. Dat kan de kosten van een kruising met een factor tien verlagen. Ook het medegebruik van ecoducten – na een motie¹⁵ van de Kamer toegestaan «tenzij zwaarwegend en aantoonbaar natuurbelang zich ertegen verzet» – en faunatunnels kan een bijdrage leveren om de doorsnijding door infrastructuur op een betaalbare manier te beperken.

[9]

Wij stellen voor dat Rijkswaterstaat en ProRail standaardconcepten ontwikkelen voor veelvoorkomende typen passages van (spoor)wegen, met inbegrip van een eenvoudige/ compacte voetgangerspassage voor rustige wandelroutes.

Maatregelen om versnippering van wandel- en fietsroutes tegen te gaan kosten geld. Toch is het mogelijk om met een slimme aanpak van standaardisatie of integratie van functies bij kruisingen, goedkoper te werken dan nu gebeurt. In de Nota Mobiliteit is het principe vastgesteld dat de veroorzaker betaalt». Hiermee wordt de belangenafweging tussen nieuwe infra en het behoud van ons fiets- en wandelnetwerk geborgd.

[10]

Wij stellen voor dat het beginsel «de veroorzaker betaalt» bij doorsnijding ten gevolge van infraprojecten opgenomen wordt in de Omgevingswet.

Een specifiek en zeer concreet aspect van de beleving is de verkeersveiligheid van een (bestaande) route. Vooral voor gezinnen met kinderen is belangrijk dat de hoeveelheid autoverkeer op de route beperkt is en de snelheden gelimiteerd. In onder meer Denemarken zijn specifieke kindvriendelijke routes ontwikkeld die aan hoge veiligheidseisen voldoen.

Het grootste deel van de LF- en LAW-routes bestaat uit vrij liggende fiets- en wandelpaden, waarbij alleen gelijkvloerse kruisingen met wegen en spoorlijnen een punt van aandacht zijn. Een substantieel deel van de fietsroutes die deel uitmaken van het landelijke knooppuntennet maakt gebruik van het onderliggend wegennet. Daar komen regelmatig knelpunten voor bij medegebruik. Het CROW heeft aanbevelingen opgesteld voor wegen met gemengd verkeer. De provincie Friesland heeft onlangs besloten om landbouwverkeer op parallelwegen zoveel mogelijk te verplaatsen naar de hoofdrijbaan, om daarmee de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren.

Lagere overheden hebben verschillende mogelijkheden om de verkeersintensiteiten en snelheden op binnenwegen met fietsroutes te beperken. In

¹⁴ Een aantal voorbeelden worden behandeld in «Langs het Pelgrimspad van Den Bosch naar Weert; hoe omgaan met 20 barrières op 125km wandelroute», Han van der Voet, stichting Wandelnet, 2012.

¹⁵ Motie Jacobi-Van Gent 32 123 XIV-95 d.d. 3 december 2009

veel gevallen kunnen de procedures om een maatregel door te voeren – bijvoorbeeld een knip om doorgaand autoverkeer te weren – lang duren.

In 2012 is het wetgevingstraject van de Omgevingswet gestart, waarin een breed pakket wetten op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer, milieu, natuur en water zal worden geïntegreerd.

[11]

Wij vragen de Minister van Infrastructuur en Milieu om bij de uitwerking van de Omgevingswet procedures met betrekking tot verbetering van verkeersveiligheid en kwaliteit van fiets wandel- en fietsroutes zoveel mogelijk te vereenvoudigen.

Routenetwerken maken gebruik van bestaande paden en wegen, ze hebben als zodanig geen aparte wettelijke status. Juist het gegeven dat routes een grotere afstand overbruggen, over het grondgebied van veel gemeenten, maakt ze gevoelig voor aantasting door een lokale ingreep. Het opnemen van de doorgaande wandel- en fietsroutes in provinciale structuurvisies¹⁶ waarborgt dat gemeenten de effecten van een lokale ingreep moeten meewegen, en zo nodig moeten compenseren als een ingreep desondanks doorgezet wordt.

[12]

Wij bepleiten dat alle provincies de doorgaande (LF/LAW) fiets- en wandelroutes in de provinciale structuurvisie opnemen.

Doel: versterking relatie stad/natuur en toeristisch/recreatieve medegebruik van natuurgebieden

Het grootste deel van de bevolking woont in de steden. Daar is de drempel om 's avonds of in het weekend een wandeling of fietstocht te maken groter dan op het platteland, omdat de meeste steden omgeven zijn door een aantal infrastructurele barrières, en de historische radialen naar het buitengebied in de loop van de jaren zijn heringericht voor het autoverkeer.

Op dit moment zijn er 6,6 miljoen regelmatige wandelaars en 8,5 miljoen recreatieve fietsers. Dat betekent dat 60% van de bevolking zelden of nooit wandelt en de helft zelden of nooit fietst.

In 2005 pleitte de coalitie Nederland Actief! (ANWB, NOC/NSF, Zorgverzekeraars Nederland en Staatsbosbeheer) in een gezamenlijk manifest voor beter bereikbare en toegankelijke groene gebieden dichtbij onze woonomgeving. De studie Ruimte voor de Wandelaar¹⁷ werkte een concept uit met groene, rustige wandelroutes, met voorbeelden in o.m. Amsterdam, Apeldoorn, Alkmaar en Castricum. Die voorbeelden tonen aan dat het mogelijk is om vanuit een bestaande situatie stapsgewijs een stedelijk wandelnetwerk te ontwikkelen.

[13]

De ontwikkeling van stedelijke netwerken is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wij pleiten ervoor dat het Rijk wel kennisuitwisseling bevordert, zodat goede voorbeelden zo snel mogelijk verspreid worden. Strategische allianties van het Rijk met maatschappelijke organisaties op het gebied van recreatie, sport, zorg en onderwijs kunnen een belangrijke

¹⁶ Gelderland heeft als eerste provincie de hoofdstructuur voor de wandelaar en fietser in de Omgevingsvisie Gelderland 2013 opgenomen.

¹⁷ «Ruimte voor de wandelaar; de ommetjesmaker en zijn habitat», Th.de Bruin en J.Burger, Op Lemen Voeten, 2004.

rol spelen om beweging te promoten bij groepen die dat nu niet of te weinig doen.

Door de stedelijke wandel- en fietsnetwerken te laten aansluiten op routes in het buitengebied zal er een natuurlijke overgang ontstaan tussen het aanbod aan kleinschalige ommetjes in de directe woonomgeving en de langere tochten in het ommeland van de stad.

Op dit punt is er de afgelopen jaren al vooruitgang geboekt door de uitrol van het knooppuntennetwerk. Het ligt voor de hand om ontbrekende schakels in aantrekkelijke uitvalroutes vanuit het stedelijk gebied met voorrang aan te pakken. Bijkomend voordeel is dat hierdoor ook de aansluiting van stations op de routenetwerken verbetert.

Als uitvloeisel van de Fietsnota van Joop Atsma is door het Rijk geld beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van fietssnelwegen. Hoewel deze primair een utilitaire functie hebben kunnen ze ook heel nuttig zijn om de barrières tussen (grote) stad en ommeland te verkleinen.

[14]

Wij pleiten ervoor om bij de verdere uitrol van fietssnelwegen aandacht te besteden aan aansluitingen op het recreatieve fietsnetwerk.

De afgelopen twintig jaar zijn veel publieke middelen besteed aan de ontwikkeling van een robuuste ecologische hoofdstructuur. In veel gevallen kan die EHS ook bijdragen aan de landschappelijke belevingswaarde voor de recreant. Wij pleiten ervoor om de nieuwe natuur, zeker in de omgeving van steden, meer te ontsluiten voor extensieve recreatie. Doorgaande wandelroutes worden alleen nog benut door natuurliefhebbers, zodra de afstand tot de dichtstbijzijnde parkeerplaats meer dan een kilometer is. Deze natuurliefhebbers lopen graag wat verder in ruil voor rust en ongerept uitzicht.

Dan moeten de natuur beherende organisaties natuurlijk wel middelen hebben voor de aanleg en het beheer van dergelijke voorzieningen. Bij de decentralisatie van natuurbudgetten naar de provincies in 2011 is het budget ten behoeve van recreatieve voorzieningen in natuurgebieden van Staatsbosbeheer (2010: € 19 miljoen/jaar) geschrapt. Uit dit budget werd onder meer de aanleg en het onderhoud van fiets- en wandelpaden betaald. Alleen al aan fietspaden gaat het om honderden kilometers, voor een groot deel onderdeel van LF-routes of het knooppuntennetwerk. Via de provincies lijkt er ongeveer € 5,5 miljoen/jaar beschikbaar gesteld te worden voor deze taak, een vermindering van een factor drie. Omdat er geen zicht is op alternatieve dekking dreigt de kwaliteit van deze voorzieningen in snel tempo te verslechteren. De resterende rijksmiddelen t.b.v. Staatsbosbeheer zijn qua bestedingsmogelijkheden verkokerd: ze kunnen niet besteed worden aan recreatieve voorzieningen in de natuurgebieden. Dat staat haaks op de bij vele gelegenheden uitgesproken ambitie dat de recreatieve meerwaarde van natuurgebieden versterkt moet worden.

[15]

Wij pleiten ervoor om de rijksmiddelen t.b.v. Staatsbosbeheer te ontkokeren, de recreatieve taak te integreren in het basis-natuurpakket en afspraken te maken over de structurele financiering van het onderhoud van wandel- en fietsvoorzieningen op gronden van Staatsbosbeheer.

Medegebruik van ecoducten en faunapassages is een goedkope manier om het aantal aantrekkelijke wandel- en fietsroutes door groene longen te verhogen. Onderzoek van Alterra¹⁸ heeft aangetoond dat dit, mits goed

¹⁸ «Recreatief medegebruik van ecoducten», E.van der Grift, J.Dirksen, F.Ottburg, R.Pouwels, Alterra, 2010.

ingepast, niet ten koste hoeft te gaan van de ecologische functie. Na een motie van de Tweede Kamer zijn met de natuur beherende organisaties afspraken gemaakt dat de ecodeucten mede gebruikt kunnen worden voor wandel- en fietsroutes op basis van het «ja, mits»-principe. Hoewel er de laatste jaren een grote stroom ecodeucten is opgeleverd, is de indruk dat het medegebruik van recreatieve routes nog minimaal is.

[16]

Wij stellen voor om vanuit het Rijk te onderzoeken welk deel van de ecodeucten en faunapassages ook recreatief gebruikt wordt en of de prognoses van Alterra over probleemloze combinatie van functies in de praktijk ook gerealiseerd zijn. Als dat het geval is moeten er hardere afspraken met de natuur beherende organisaties gemaakt worden over de naleving van het «ja, mits»-principe.

Voor de wandelaar hebben paden die niet gebundeld zijn met wegen of drukke fietspaden grote meerwaarde. Als gevolg van de Wandelnota Duyvendak hebben de waterschappen en Rijkswaterstaat besloten om de onderhoudspaden langs waterlopen open te stellen voor de wandelaar op basis van het principe «ja, tenzij». Dat is een grote stap vooruit.

Een mooi voorbeeld is het 162km lange Regge & Dinkelpad, aangelegd door het waterschap Regge & Dinkel (2009), in samenwerking met de provincie Overijssel en de regio Twente. De route maakt grotendeels gebruik van onverharde jaagpaden en werd door de bezoekers van de wandel- en fietsbeurs verkozen tot wandelpad van het jaar 2011.

Uit het rapport «Waterschappen aan de wandel»¹⁹ bleek dat er grote verschillen zijn tussen waterschappen. Dit onderzoek bleef wel beperkt tot een steekproef van acht waterschappen, waarbij zes provincies geheel buiten beschouwing bleven. Het rapport deed zes aanbevelingen aan de waterschappen, waarvan de belangrijkste waren: eigen beleid formuleren voor recreatief medegebruik; proactieve omgang met aangrenzende grondeigenaren; samenwerking met provincie en recreatieve belangenbehartigers om netwerkeffecten te versterken.

[17]

Wij stellen voor dat de Unie van Waterschappen in zijn tweejaarlijkse benchmark Waterschapspeil voortaan kengetallen per waterschap opneemt over de openstelling van onderhoudspaden. Ook moet er worden nagegaan hoe het staat met de uitvoering van de aanbevelingen uit 2008.

Overheden (Rijkswaterstaat, waterschappen, Staatsbosbeheer) en particuliere natuur beherende organisaties verpachten veel grond die een rol kan spelen bij het wegwerken van zwakke schakels in bestaande routes.

[18]

Wij stellen voor dat er een standaardbepaling wordt ontwikkeld voor een recht van overpad, die in relevante situaties gebruikt kan worden bij het afsluiten van nieuwe pachtcontracten.

Ook particuliere grond kan een belangrijke rol spelen bij het versterken van de relatie tussen stad en platteland. Daarbij moet onderscheid gemaakt worden tussen landgoederen en boerenland.

¹⁹ «Waterschappen aan de wandel; recreatief medegebruik nu en in de toekomst», Kenniscentrum Recreatie i.o.v. Ministerie LNV en Unie van Waterschappen, 2008

Eigenaren van landgoederen kunnen, onder voorwaarden, een aantal financiële tegemoetkomingen krijgen op grond van de Natuurschoonwet 1928. Drie tegemoetkomingen (successierecht, schenkingsrecht, recht van overgang) zijn gekoppeld aan de openstelling van het landgoed. De voorwaarden van openstelling voor wandelaars en fietsers zijn niet erg specifiek, waardoor de waarde van deze bepaling voor de recreant vaak teleur stelt.

[19]

Wij stellen voor om de condities van openstelling beter uit te werken, zodat aanwezige logische doorgaande routes benut kunnen worden voor de wandelaar en de fietser. Ook mag niet langer volstaan worden met een vorm van openstelling die de toegankelijkheid nodeloos beperkt.

Voor boerenland is er naar aanleiding van de wandelnota Duyvendak een regeling boerenlandpaden gekomen, waarbij de financiering van 1.000 kilometer nieuwe wandelpaden over boerenland voor een periode van zeven jaar (2007–2013) geregeld is via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG). Het betrof een exploitatievergoeding van € 0,45 per meter wandelpad per jaar, de aanlegkosten moesten uit andere middelen gefinancierd worden.

Het ILG is in het kader van de bezuinigingsoperatie in het kader van het regeerakkoord Rutte-I vervroegd beëindigd per 1-1-2012. Daarmee is de continuïteit van de al gerealiseerde boerenlandpaden hoogst onzeker geworden. Er is ook geen financiële basis voor het wegwerken van resterende zwakke of ontbrekende schakels in bestaande netwerken.

[20]

Wij stellen voor dat het Rijk met de provincies, agrarische sector en eigenaren van landgoederen in overleg treedt over een structurele en uniforme regeling van de financiering van paden over particulier land, bijvoorbeeld ingepast in bestaande regelingen voor agrarisch natuurbeheer en/of Gemeenschappelijk Landbouw Beleid.

Landgoedeigenaren en boeren zijn vaak huiverig om hun grond open te stellen voor recreanten, omdat zij vrezen voor aansprakelijkheid bij ongevallen op hun land en voor schade, aangericht door loslopende honden van wandelaars.

Wij stellen voor om de wettelijke aansprakelijkheid bij ongevallen op paden over particulier land te beperken tot situaties waarin de eigenaar evident nalatig is geweest. In beginsel dient er van te worden uitgegaan dat wandelaars en fietsers zelf het risico dragen dat ze struikelen of een tak op hun hoofd krijgen. Voor loslopende honden zou bekeken moeten worden of de handhaving kan worden verbeterd door BOA's in het landelijk gebied een bredere bevoegdheid te geven, eventueel in combinatie met aanscherping van de sanctie. De pakkans is immers erg klein.

Doel: verbetering samenhang tussen routestructuren en openbaar vervoer

Frequente wandelaars en fietsers prefereren een tocht van A naar B boven een «rondje om de kerk». Met de auto als vervoermiddel is dat lastig, met het openbaar vervoer gaat dat prima. Het beste voorbeeld daarvan zijn de NS-wandelingen, tussen twee verschillende stations. In 2012 zijn ze 160.000 keer gedownload, waarbij de meeste wandelingen door twee mensen gelopen worden. Dat zorgde voor meer dan € 3 miljoen extra omzet voor NS op een tijdstip waarop er meestal heel veel lege stoelen rondrijden.

[21]

Wij stellen voor om het concept van de NS-wandelingen uit te bouwen tot OV-wandelingen, hierbij ook vervoerders op de regionale spoorlijnen en de «dikke» buslijnen te betrekken.

[22]

Het verdient ook aanbeveling om een landelijke kortingsformule te ontwikkelen (geldig bij alle OV-vervoerbedrijven), die het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijk maakt voor huishoudens en andere groepjes die nu om financiële redenen de auto nemen. In het weekend en tijdens vakanties is er immers een zee van ruimte in het openbaar vervoer.

Op het platteland zijn veel busdiensten omgezet in reis-op-afroep-systemen. Als wandelaars op een gebruiksvriendelijke manier een bus kunnen bestellen op een kruispunt met een wandelroute wordt het aantal aantrekkelijke wandelingen die per openbaar vervoer bereikbaar zijn een stuk groter.

[23]

Wij stellen voor om OV9292 uit te breiden met een gebruiksvriendelijke koppeling voor het bestellen van belbussen.

Voor de fietser die van A naar B fietst, is van belang dat hij zijn eigen fiets mee kan terugnemen in de trein, dan wel zijn op station A gehuurde fiets kan inleveren op station B. Het meenemen van de fiets in intercitytreinen is tijdens een mooi weekend vaak lastig, vanwege het beperkt aantal plaatsen. Bovendien is het meenemen van de fiets over kortere afstanden relatief duur.

[24]

Wij stellen voor om fietsvervoer in stoptreinen buiten de spits en in de weekends gratis te maken. Het moderne stoptreinmaterieel is zeer geschikt voor fietsvervoer en de bezettingsgraad van het materieel is buiten de spits betrekkelijk laag.

Met deze maatregel wordt het fietsvervoer op een klantvriendelijke manier afgeleid van de intercity's. Voor de NS en de regionale vervoerders is dit bovendien een manier om een nieuwe reizigersdoelgroep aan te boren. Arriva heeft bij de Merwede-Linge-lijn, ook in de spits, gratis fietsvervoer ingevoerd. Volgens een eerste evaluatie²⁰ levert dat per werkdag 1.500 fietsreizigers op, waarvan een substantieel deel extra klanten. De auteurs suggereren om in de spits een bescheiden vergoeding te vragen, eventueel ook in abonnementsvorm, om het enige (lichte) knelpunt bij het fietsvervoer op te lossen.

In de regio Kopenhagen kan de reiziger met regionale spoorvervoerder S-Tog sinds 2010 gratis zijn fiets meenemen. Het systeem functioneert naar grote tevredenheid²¹.

In de vakantieperiode neemt de behoefte aan fietsvervoer naar enkele populaire bestemmingen (m.n. kust, Waddeneilanden) drastisch toe. In de concessie van Arriva voor de dienst naar Harlingen is een bepaling over extra fietscapaciteit in de zomermaanden opgenomen. Die wordt

²⁰ «Gratis fietsvervoer kan ook té succesvol zijn; leerervaringen uit evaluatie van de Merwede-Linge-lijn», H.Bouwknegt (Goudappel Coffeng) en T.Zoontjens (NHTV), in: Verkeer in Beeld, september 2013.

²¹ Het aantal fietsplaatsen bedraagt 32 per S-Tog treinstel; Van de 99 miljoen reizigers die de jaarlijks in de S-Tog worden vervoerd neemt 6,2% een fiets mee. Dit houdt in 6,4 miljoen fietsen per jaar en gemiddeld 17.000 per dag (onderhandse informatie S-Tog); er loopt een experiment om het aantal fietsplaatsen uit te breiden naar 64/treinstel.

betrekkelijk eenvoudig gecreëerd door een deel van het meubilair te verwijderen.

[25]

Wij suggereren om in de vervoerconcessies voor NS en de streekvervoerders een bepaling op te nemen over extra fietsvervoercapaciteit op de toeristische bestemmingen in de vakantie maanden, volgens hetzelfde concept als nu al prima functioneert in Friesland.

Een deel van de recreatieve fietsers en het grootste deel van de buitenlandse toeristen willen voor een fietstocht gebruik maken van een huurfiets. Het OV-fiets concept op de grotere stations is de afgelopen jaren uitgebouwd tot een uitstekend aanbod voor de utilitaire fietser. De recreatieve waarde van de OV-fiets zou met sprongen stijgen als de mogelijkheden om de fiets op een ander station in te leveren worden verruimd. De bestaande fietsen zijn ook prima geschikt voor recreatieve fietstochten van 25–30km, dat is de afstand die veel recreanten willen afleggen.

[26]

Wij stellen voor dat de OV-fiets – tegen een hoger tarief – ook op een ander station kan worden ingeleverd dan waar deze is gehuurd.

Er zijn ook buitenlandse fietstoeristen die hun fiets mee wil nemen naar Nederland en Nederlandse fietsers die in het buitenland op vakantie willen. Voor hen is van belang dat er voldoende mogelijkheden zijn op grensoverschrijdende trajecten om je fiets mee te nemen met de trein waarin je zelf reist.

Een voorbeeld hoe het moet is de IC Amsterdam-Berlijn, met een ruim bagagerijtuig met fietsrekken. Een negatief voorbeeld is de Thalys, die alleen de mogelijkheid biedt om fietsen gedemonteerd in een hoes mee te nemen. In Frankrijk is het grootste deel van de TGV's inmiddels voorzien van fietsvoorzieningen, tegen een tarief van € 10 per reis.

[27]

Wij stellen voor dat bij concessieverlening voor grensoverschrijdende trajecten voortaan eisen gesteld worden aan de aanwezige gebruiksvriendelijke²² faciliteiten voor fietsvervoer.

In Duitsland is door een aantal deelstaten een Ov-kaart ontwikkeld waarmee de verblijfsrecreant gratis gebruik kan maken van alle bussen en regionale treinen in de deelstaat (bv. Bayerncard). De gebruiksduur van de kaart is gekoppeld aan het verblijf in een hotel, vakantiepark of camping binnen de deelstaat. De kaart wordt door de toeristen vaak gebruikt als voor- en natransport voor wandelingen en fietstochten. Dit lijkt een krachtig marketinginstrument, met beperkte opbrengstenderving en meerkosten:

- de doelgroep zou normaal niet of nauwelijks gebruik maken van het openbaar vervoer
- de stoptreinen en bussen hebben in de vakantietijd voldoende capaciteit om zonder extra materieel deze reizigersgroep te bedienen.

²² In ieder geval: onverpakt, niet gedemonteerd, in- en uitladen door de reiziger.

[28]

Wij stellen voor om te onderzoeken of een dergelijke OV-formule ook in Nederland ingevoerd kan worden, in combinatie met het boeken van hotel- en vakantieparkovernachtingen.

Door de invoering van de OV-chipkaart is voor de buitenlandse toerist de drempel naar het Nederlandse openbaar vervoer groter geworden. De toerist heeft nu de keus tussen:

- de anonieme OV-chipcard: kost € 7,50, geen kortingsproducten beschikbaar
- de eenmalige OV-chipcard: nog duurder in het gebruik.

Het openbaar vervoergebruik door deze groep zou een grote stimulans krijgen als er een OV-chipcard op naam voor toeristen komt, die ter plekke kan worden afgegeven op basis van legitimatie met een creditcard. De fietshuurfunctie van OV-fiets wordt hierbij automatisch geactiveerd. Het aanvullen van het saldo en de borgstelling bij beschadiging of diefstal van de fiets zijn via de koppeling aan de creditcard waterdicht geregeld, terwijl de toerist een gebruiksvriendelijke toegang geboden wordt tot het openbaar vervoer en aanverwante diensten.

[29]

Wij pleiten voor laagdrempelige toegang tot het openbaar vervoer (en daarmee verbonden diensten, zoals fietshuur) voor buitenlandse toeristen. Dit kan via de landelijke en regionale vervoerconcessies afgedwongen worden.

Ook als de aansluiting van het openbaar vervoer op wandel- en fietsnetwerken verbetert zal een groot deel van de dagrecreanten gebruik blijven maken van de auto als voor- en natransport. De provincies hebben voor deze doelgroep Toeristische Overstap Punten (TOP's) ontwikkeld. Bij sommige TOP's zijn ook fietsen te huur.

[30]

Wij stellen voor dat de informatie over de TOP's geïntegreerd wordt in de landelijke meertalige portal met alle routeinformatie.

Doel: herkenbaar fiets- en wandelaanbod voor de toerist en verhoging toeristische omzet fiets- en wandeltoerisme.

Toerisme is niet alleen leuk, het is ook belangrijk voor Nederland: jaarlijks zorgen toerisme en recreatie voor ruim € 37 miljard aan bestedingen in ons land. Tevens levert de gastvrijheidssector werk en inkomen aan zo'n 410.000 mensen. Dit vertegenwoordigt ruim 4,5% van de beroepsbevolking. Met de jaarlijkse groei van het aantal buitenlandse gasten (2012: 3% meer buitenlandse gasten) biedt deze sector ook voor de toekomst veel potentie.

Wandelen is de populairste recreatievorm van Nederlanders in de categorie «Sport en sportieve recreatie», voor binnensporten en fietsen*. Per jaar worden 48 miljoen wandelingen en 35 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt.

Ook onder buitenlandse toeristen staat wandelen (vaak: stadswandelingen) op één, nog voor cafébezoek, bezoeken van bezienswaardige plaatsen en funshoppen. 22% van de buitenlandse toeristen stapt ook op de fiets, waarmee deze activiteit net niet de top-10 haalt*.

Ook gemeenten en provincies zien steeds meer de waarde van wandel- en fietstoerisme in hun gebied. Zo investeert de provincie Noord-Brabant fors in het Vrijtijdshuis Brabant en daarmee ook in routerecreatie. Een

goed voorbeeld uit dit gebied is de Van Gogh-route. Een thema-fietsroute door de wereld van Vincent van Gogh, een tocht van 335 km, verdeeld in vijf unieke routes. Vincent van Gogh is zeker voor de buitenlandse toerist zeer aansprekend. Door het verdelen in vijf unieke routes kunnen toeristen voor een langere periode het gebied verkennen.

De kwaliteit van de Nederlandse fiets- en wandelinfrastructuur is in veel opzichten uitstekend. De bekendheid ervan bij de buitenlandse toerist is echter uiterst beperkt.

Het aanbod richt zich voornamelijk op de verblijfsrecreant en de stedenhopper die Amsterdam aandoet. In andere Europese landen is de laatste jaren de marketing gericht op de wandel- en fietstoerist geïntensiveerd en gekoppeld aan het inrichten van doorgaande routes. Dat leidt tot een duidelijk groei aan toeristische omzetten op basis van deze doelgroep.

Internet is de belangrijkste oriëntatiebron, zowel voor de binnenlandse (80%) als voor de buitenlandse (85%) toerist²³. Om deze reden is het cruciaal dat het toeristisch-recreatief aanbod dat gekoppeld is aan de wandel- en fietsnetwerken (en wellicht ook de toervaart- en hippische netwerken) verkend kunnen worden via een goed uitgerust meertalige informatiescherm. Vanuit de behoefte van de verschillende toeristische doelgroepen moet het scherm toegang bieden tot:

- de short stay bezoekers van Amsterdam (en in mindere mate, de andere steden),
- de binnenlandse en buitenlandse markt voor korte vakanties,
- de verblijfsrecreanten aan de kust, op de eilanden, de Veluwe,
- fietsers en wandelaars vanuit huis een kortere of langere wandeling of fietstocht willen maken, al dan niet in combinatie met gebruik van het openbaar vervoer of het huren van een fiets.

Een effectieve communicatiewijze zouden korte filmpjes²⁴ kunnen zijn. Daarin krijg je in enkele minuten te zien wat je bijvoorbeeld te voet en per fiets kunt meemaken als je een lang weekend in Amsterdam verblijft. Daarbij kunnen een aantal highlights van het culturele aanbod en de waterwegen aan bod komen. Of voor de lange afstand wandelaar: een filmpje over het rondje IJsselmeer, inclusief het Zuiderzeemuseum en de pont van Enkhuizen naar Stavoren. Enzovoort.

Natuurlijk geeft het informatiescherm ook informatie over interessante openbaar vervoerproducten voor de fietser en de wandelaar, binnenlands en grensoverschrijdend. Verder een beschrijving van de samenhangende bewegwijzeringssystemen voor de woon-werkfietser, de recreatieve fietser en wandelaar op de korte en de lange afstand.

Aanbieders van horecafaciliteiten, musea en andere dienstenleveranciers voor de recreant kunnen via het informatiescherm (betaald) hun product aanbieden, gekoppeld aan informatie over hun locatie en hoe daar te komen.

Een thematische benadering, bundeling van krachten en duidelijke marketing leveren een enorme meerwaarde. De Duitse fietsersbond ADFC presenteert jaarlijks op de ITB in Berlijn, de grootste vakbeurs voor toerisme ter wereld, een Radreiseanalyse. In de Radreiseanalyse komt ook de populariteit van fietsroutes naar voren. Op de lijst staat niet één Nederlandse fietsroute. Terwijl andersom Nederland het belangrijkste land is voor Duitsland voor inkomende toeristische fietsers vanuit het buitenland.

De reden is dat Duitsland internationaal bekende fietsroutes als de Mosel Radweg, Elbe Radweg en Donau Radweg als totaalconcept promoot,

²³ Kerncijfers 2013 gastvrijheidseconomie, NBTC.

²⁴ Een voorbeeld is het filmpje over de Vélodyssée in ZW-Frankrijk, in 2013 fietsroute van het jaar: <http://vimeo.com/43886762>

inclusief alle toeristische highlights van de betreffende regio's. Iedereen werkt mee aan aansprekende arrangementen: fietsen van hotel naar hotel en de bagage wordt vervoerd. Dat alles werkt als een magneet.

[31]

Nederland moet een inhaalslag maken om de bekendheid van ons wandel- en fietsaanbod voor de buitenlandse toerist te vergroten. Online informatie over alle LAW- en LF-routes, de gebruiksaanwijzing voor de knooppuntennetwerken, inclusief relevante toeristische highlights dient zo snel mogelijk – en bij voorkeur via één informatiescherm – in de belangrijke toeristische talen beschikbaar te zijn.

[32]

Het is geen automatisme dat potentiële buitenlandse toeristen het Nederlandse toegangsscherm voor wandel- en fietstoerisme vinden. Er dient gericht onderzocht te worden welke buitenlandse toegangsschermen het meest relevant zijn voor de doelgroep. Via banners of crosslinking kunnen belangstellenden vervolgens worden doorgeleid naar het meertalige toegangsscherm.

[33]

Reisgidsen zijn voor 26% van de buitenlandse toeristen een informatiebron²⁵. De kwaliteit van de fiets- en wandelinformatie over Nederland in de buitenlandse reisgidsen is vaak ver onder de maat. Wij stellen voor om een goede briefing te maken over de essentiële fiets- en wandelinformatie ten behoeve van de uitgever van de reisgidsen en via een actieve lobby de kwaliteit te verbeteren.

Een andere belangrijke informatiebron voor de toerist zijn de gedrukte media en de toeristische Tv-programma's. De redacties van deze media kunnen systematisch benaderd worden met interessante formules voor hun doelgroep, bijvoorbeeld de ronde van Texel, de Elfstedentocht op de fiets, rondje IJsselmeer, architectuurwandelingen in Amsterdam, vaar-fiets-wandel-vakanties met een oud binnenvaartschip. Ook de vele wandel- en fietsevenementen in Nederland dienen beter bekend gemaakt te worden bij buitenlandse gasten. Evenementen zijn voor veel potentiële gasten een eerste kennismaking met het Nederlands fiets- en wandelproduct.

Een andere manier om het inkomende fiets- en wandeltoerisme te bevorderen is de uitbouw van het aantal grensoverschrijdende doorgaande routes, die ook voorzien worden van het label Europees langeafstandsroute. Dergelijke EU-routes worden door de toerist als logisch geheel beschouwd, waardoor ze ook eerder als geheel gefietst of gewandeld worden.

[34]

Wat ons betreft komt er daarom een gericht programma om de integratie van Nederlandse, Duitse en Belgische wandel- en fietsroutenetwerken af te ronden.

In vergelijking met andere landen is er in Nederland nog slechts een beperkt aanbod van touroperators van geheel verzorgde wandel- en fietsreizen, waarbij accommodaties onderweg en het vervoer van bagage en de huur van een (evt. elektrische) fiets zijn inbegrepen. Voor dergelijke producten is er een grote markt onder de 50+ doelgroep, zo leert het doorslaande succes van all-in fietsvakanties op relatief eenvoudige, vlakke

²⁵ Kerncijfers 2013 Gastvrijheidseconomie, NBTC.

routes als de Donau tussen Passau en Wenen. Nederland heeft een overvloed aan routes die geschikt zijn voor die doelgroep.

[35]

Wij bepleiten een gericht programma om de combinatie fietsen/wandelen en openbaar vervoer te bevorderen, gericht op de buitenlandse toerist, met inbegrip van een offensief in de buitenlandse media gericht op de verschillende doelgroepen die belangstelling hebben voor dit type vakanties: de rustzoeker, de cultuurzoeker, de stedentripper, de gezinsfietser. Dit programma wordt ontwikkeld in overleg met brancheorganisaties uit de sectoren toerisme-horeca-recreatie, de wandel- en fietsorganisaties, gespecialiseerde touroperators en -dienstverleners.

De rijksoverheid onderhoudt met verschillende organisaties op het terrein van recreatie en toerisme een subsidierelatie. In de prestatieafspraken met deze organisaties zouden in het kader van de subsidiebeschikking specifieke afspraken over marketing van fiets- en wandeltoerisme gemaakt moeten worden. Ook zou overwogen kunnen worden om de bestaande samenwerkende landelijke route-organisaties voor wandelen en fietsen te laten uitgroeien tot een geïntegreerde organisatie voor toeristische netwerkrecreatie. Een goed voorbeeld van hoe het kan is Schweiz Mobil²⁶, dat netwerken beheert, diensten aanbiedt en promotie verzorgt voor wandelen, fietsen, skaten en kanoën.

De Europese Unie heeft de laatste jaren substantiële bedragen uitgetrokken voor het realiseren van grensoverschrijdende fietsverbindingen. Dat heeft een flinke impuls gegeven aan de uitbouw van routenetwerken in een groot aantal EU-lidstaten.

[36]

Wij stellen voor om gericht gebruik te maken van EU-co-financiering bij de uitbouw van grensoverschrijdende routes tot een internationale EU-route. Een eerste prioriteit zou daarbij een Maasroute van Nederland naar Frankrijk kunnen zijn.

Heldere doelstellingen, taakverdeling binnen en tussen overheden, structurele financiering publieke taken

Bij de decentralisatie van het natuurbeheer naar de provincies via het Bestuursakkoord Natuur zijn een aantal landelijke beheertaken met betrekking tot fietsen en wandelen impliciet mee gedecentraliseerd. Ook heeft de Rijksoverheid zich in hoge mate teruggetrokken uit het domein van ruimtelijke ordening met betrekking tot wandelen en fietsen. Tenslotte zijn er al jaren geen expliciete samenhangende sector overstijgende ambities geformuleerd met betrekking tot wandelen en fietsen.

Het gebrek aan sturing zadelt provincies en gemeenten, maar ook de non-profit routestichtingen Wandelnet en Fietsplatform met een probleem op. De recreant/toerist is gebaat bij netwerken met een helder landelijk concept, een consistente kwaliteit, betrouwbare routeinformatie, en het snel signaleren en verhelpen van onderhoudsproblemen. Voor de lagere overheden hebben de routestichtingen bovendien een belangrijke ondersteuningsfunctie, met gespecialiseerde kennis die op regionaal niveau meestal niet aanwezig is. De routestichtingen zijn via hun besturen 100% verankerd in de toeristische branche en de recreantenorganisaties

²⁶ PPS, met als stakeholders: Het Zwitserse parlement; De Zwitserse spoorwegen; Schweiz Tourismus ST; Schweizer Tourismus-Verband STV; Touring-Club Schweiz TCS (de Zwitserse ANWB); De Zwitserse fietsersbond; De vereniging van Zwitserse fabrikanten, importeurs en groothandels in de fietsenbranche.

en hebben een – in vergelijking met overheden – uiterst lean & mean karakter, waarbij veel lokale signalerings- en onderhoudstaken door vrijwilligers worden uitgevoerd.

Na de decentralisatie van de natuurbudgetten zijn de middelen voor de basisfuncties van de routestichtingen gehalveerd. Ook wordt door afspraken per provincie de uniformiteit van de netwerkconcepten bedreigd en is de overhead, zowel aan de zijde van routestichtingen als provincies, gegroeid. Tenslotte bepaalt door deze financieringsgrondslag de zwakste schakel de kwaliteit van het netwerk.

Wij stellen voor om op korte termijn een aanvullende afspraak te maken op het Bestuursakkoord Natuur, zodat er weer voldoende continuïteit en kwaliteit gegarandeerd wordt voor de systeemfuncties, tegen lagere kosten bij een versnipperde aanpak.

Binnen de Rijksoverheid houden minstens vier bewindspersonen en evenveel directoraten zich bezig met taken die raken aan de belangen van wandel- en fietsrecreatie en toerisme:

- de Minister van Infrastructuur en Milieu gaat over de middelen die ingezet worden voor investeringen en diensten ten behoeve van de fietser; ook stuurt zij Rijkswaterstaat aan en is het bestuurlijk aanspreekpunt voor de waterschappen;
- de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gaat over de landelijke openbaar vervoerconcessies, die van groot belang zijn voor de wandelaar en de fietser;
- de Minister van Economische Zaken is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de toeristische (gastvrijheids)sector, die in Nederland goed is voor een jaaromzet van € 30 miljard;
- de Staatssecretaris van EZ is verantwoordelijk voor onder meer landbouw en natuur en de groene economie in het buitengebied, met inbegrip van openluchtrecreatie.

Daarnaast is de Minister van VWS verantwoordelijk voor programma's ter bestrijding van obesitas en kwalen die samenhangen met een gebrek aan gezonde beweging.

Het ontbreken van duidelijk omschreven integrale doelstellingen en daarvan afgeleide specifieke verantwoordelijkheden voor de betrokken directoraten is een belangrijke verklaring voor de onderbenutting van het toeristisch en recreatief potentieel van onze wandelinfrastructuur. Wat er gebeurt, gebeurt verkokerd met als gevolg: een té laag maatschappelijk rendement.

Het is ook hoog tijd voor een heldere expliciete taakverdeling tussen rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen, waarbij tevens aandacht wordt besteed aan de rol van het particulier initiatief. Uitgangspunten daarbij zijn:

- decentraal wat kan, centraal wat moet (subsidiariteitsbeginsel)
- particulier wat kan, publiek wat moet.

Hieronder werken we deze uitgangspunten nader uit.

Rijksoverheid

- na het Masterplan Fiets (jaren 90) is het nu tijd voor een masterplan wandelen/fietsen om heldere doelen vast te stellen de problemen met verkokering en versnippering op te lossen;
- benoemen ambities m.b.t. wandelen/fietsen in rijksstructuurvisies, waarbij relevante aspecten zijn: omschrijven ambitieniveau netwerken, definiëren
- verankering belangen wandelaars/fietsers in regelgeving, waarbij relevante aspecten zijn: veiligheid, continuïteit/doorsnijding, belevings-

- kwaliteit, samenhang groene/blauwe functies en wandel-/fietsrecreatie, kwaliteitsstandaard bewegwijzering
- standaard meenemen fiets- en wandelbelangen bij infraprojecten door RWS en ProRail (voorkomen nieuwe doorsnijding, oplossen bestaande knelpunten in combinatie met nieuwe infraprojecten)
 - optimalisering toeristisch recreatieve openbaar vervoerproducten NS via concessie
 - verlaging drempel buitenlandse toerist om gebruik te maken van binnenlands openbaar vervoer
 - financieren nationale taken netwerkbeheer (geodatabase, landelijke portal, meertalige ontsluiting, bewaken kwaliteitsstandaard, grensoverschrijdende projecten)
 - bevordering toeristische marketing van fiets- en wandelformules in Nederland via NBTC
 - bevordering kennisexport rond het fietsen, waarbij impliciet ook meer aandacht besteed kan worden aan toeristische potentie voor fietsen in NL.

Provincies

- ruimtelijk beschermen van netwerken (wandelen en fietsen, maar ook voor de waterrecreatie en hippische sport)
- actief beleid voor het completeren van netwerken en het wegwerken van zwakke schakels
- standaard meenemen fiets- en wandelbelangen bij provinciale infraprojecten
- versterking samenhang tussen beleid m.b.t. landbouw, natuur, water, recreatie, toerisme, plattelandseconomie, waardoor economische potentie wandel- en fietstoerisme beter benut worden.
- optimalisering toeristisch recreatieve openbaar vervoerproducten regionale vervoerders via concessie

Gemeenten

- standaard meenemen van fiets- en wandelbelangen bij (inter)gemeentelijke infraprojecten
- actief beleid voor het versterken van aantrekkelijke wandel- en fietsroutes tussen stad en ommeland, bij voorkeur in combinatie met groene/blauwe vingers
- goede aansluiting fiets- en wandelroutes op openbaar vervoerknooppunten
- medebenutting van de Gebundelde Doel Uitkering voor verbetering van routestructuur en het wegwerken van barrières.

Waterschappen

- formuleren van ambities voor recreatief medegebruik en waar mogelijk samenwerking met regionale partners (decentrale overheden, agrarisch en toeristisch bedrijfsleven)
- ontsluiten oevers waterlopen voor recreatief medegebruik wandelaars.
- actieve opstelling richting aangrenzende grondeigenaren en pachters om routeketens te sluiten.

Ter afsluiting nog drie aanbevelingen over de financiering.

[37]

Investerings in infrastructurele voorzieningen voor fietser/wandelaar dienen bekostigd te worden uit het MIRT als ze veroorzaakt worden door doorsnijding door rijkswegen, spoorlijnen of kanalen.

[38]

Investerings in infrastructurele voorzieningen voor fietser/wandelaar dienen bekostigd te worden uit Gebundelde Doel Uitkering of uit

gebiedsontwikkeling indien er géén relatie is met doorsnijding door zware infrastructuur.

[39]

Bij de kruising met waterwegen is een voetveer vaak de goedkoopste en aantrekkelijkste oplossing voor kruisende wandel- en fietsroutes. Omdat de financiering van voetveren (exploitatie) anders geregeld is dan bij bruggen/tunnels (investering) wordt deze optie niet altijd gelijkwaardig afgewogen. Het verdient aanbeveling om een standaardmodel te ontwikkelen voor het afwegen van de keuze voetveer of vaste verbinding.

Paulus Jansen
Hoogland
De Rouwe