

Vergaderjaar 2014–2015

33 888

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

Nr. 7

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2014

Bij brief van 4 maart 2014 (Kamerstuk 33 888, nr. 1) verzocht u om een reactie van het Kabinet op de Initiatiefnota «Een stap vooruit – voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk» (Kamerstuk 33 888, nr. 2). Ik stuur u deze reactie mede namens de Staatssecretarissen van Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu.

Ik wil de initiatiefnemers bedanken voor de bijdrage die zij met hun Initiatiefnota leveren aan de discussie over het wandel- en fietsbeleid. Het is een onderwerp dat leeft in de politiek en net als de initiatiefnemers onderschrijft het Kabinet het belang van goede faciliteiten voor wandelen en fietsen. Wandelen en fietsen kan bijdragen aan het behalen van doelen op het terrein van toerisme, gezondheid en mobiliteit.

Kern Initiatiefnota

Volgens de initiatiefnemers benut Nederland zijn enorme potentieel aan recreatieve wandel- en fietsmogelijkheden nog lang niet optimaal. Met de voorstellen in de Initiatiefnota willen zij een bijdrage leveren aan het beter benutten van dat potentieel.

In deze brief schets ik eerst hoe het fiets- en wandelbeleid in Nederland is belegd. Daarna ga ik in op de bijdrage die het Rijk levert aan het bevorderen van de hoofdlijnen van de Initiatiefnota, in de bijlage geef ik een reactie op elk van de voorstellen.

Fiets- en wandelbeleid decentraal belegd

De inzet van het Rijk in 2005 was om de rijksmiddelen voor de landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen via het Investerings-

budget Landelijk Gebied (ILG) aan de provincies ter beschikking te laten komen. In 2007 is dit geëffectueerd en zijn de budgetten bij de provincies belegd.

Ook de manier waarop de regels voor wandelen en fietsen zijn vastgelegd is decentraal geregeld, vanuit de verantwoordelijkheid van decentrale overheden voor het regionale verkeer- en vervoersbesluit (en daarmee ook voor wandelen en fietsen). Het Rijk ondersteunt hen hiervoor financieel via de Brede Doel Uitkering (BDU).

Uit oogpunt van subsidiariteit zijn gemeenten (en waar het waterbeheer betreft de waterschappen) de bestuurlijke hoofdrolspelers in het omgevingsrecht. Het wetsvoorstel Omgevingswet faciliteert overheden om integraal beleid te ontwikkelen. Het is belangrijk om wandelen en fietsen integraal met de andere aspecten te bekijken, omdat wandelen en fietsen invloed kan hebben op of kan ondervinden van andere aspecten, zoals bijvoorbeeld veiligheid of natuurbescherming. Afstemming tussen overheden is nodig wanneer een route door twee gebieden loopt. Voor recreatief gebruik is dit niet anders. Vroegtijdige participatie van de omgeving bij besluitvorming over beleid en projecten is daarbij van groot belang (en bij het projectbesluit zelfs verplicht).

Ook het Rijk levert echter een bijdrage aan het bevorderen van het wandelen en fietsen. Het Rijk heeft haar fietsbeleid neergelegd in de Nota mobiliteit en de Mobiliteitsaanpak. Hierin is opgenomen wat het Rijk doet om fietsen als onderdeel van de reis van A naar B te faciliteren. Het recreatieve wandelen en fietsen is dus niet het doel van deze maatregelen, maar het heeft er wel baat bij.

Hieronder ga ik uitgebreider in op bijdrage die het Rijk levert.

Bijdrage Rijk aan benutten potentieel van het wandel- en fietsnetwerk

Het Rijk draagt op verschillende manieren bij aan het verder bevorderen van het fietsgebruik. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- bijdrage aan concrete maatregelen voor fietsen vanuit het programma Beter Benutten. In het lopende programma hebben 49 maatregelen betrekking op de fiets, in totaal wordt aan deze projecten € 137 mln. uitgegeven, waarbij een kostenverdeling van 50% rijk–50% regio wordt gehanteerd;
- via ProRail wordt gewerkt aan uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations. Dit gebeurt op basis van cofinanciering regio–Rijk (50%–50%), Voor de periode 2012–2020 heeft het Rijk € 221 mln. beschikbaar gesteld;
- samen met de Fietzersbond heeft het Ministerie van IenM er voor gezorgd dat regionale snelfietsroutes goed op de agenda staan bij de decentrale overheden. IenM heeft in de periode 2009–2012 € 31 mln. geïnvesteerd in regionale routes. Op dit moment zijn zo'n 25 regionale routes in aanleg of al gerealiseerd.
- andere bijdragen: verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers en subsidies aan de Fietzersbond en de Dutch Cycling Embassy.

Daarnaast ondersteunt het Rijk een aantal verschillende zaken die direct verband hebben met de voorliggende initiatieven voor wandelen en fietsen.

Zo is het Ministerie van Economische Zaken (EZ) verantwoordelijk voor de bevordering van het inkomend toerisme naar Nederland. Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen Holland Marketing besteedt in de marketing van Nederland veel aandacht aan Nederland als fietsland. Daarnaast heeft het topteam voor de gastvrijheidssector, waar het Ministerie van Economische Zaken aan deelneemt, onder andere de

actieagenda Natuur opgesteld, waar de fietsroutes onderdeel van zullen uitmaken.

Vanuit het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) zijn er verschillende initiatieven die wandelen en fietsen stimuleren. Het Ministerie van VWS verzamelt en verspreidt via het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB) kennis en goede voorbeelden over het beweegvriendelijk inrichten van de leefomgeving. Tevens zijn via de website www.gezondontwerpwijzer.nl veel praktijkvoorbeelden en instrumenten over actief transport te vinden.

Bijdrage andere partijen aan voorstellen Initiatiefnota

De Unie van Waterschappen heeft aangegeven nader te onderzoeken of en op welke manier inzicht gegeven kan worden in de voortgang van het beleid van de waterschappen om de onderhoudspaden zoveel mogelijk open te stellen voor recreanten.

NS geeft aan open te staan voor verkennende gesprekken met vervoerders die NS benaderen met concrete ideeën/plannen om de NS-wandeltochten uit te breiden tot OV-wandeltochten. Ook Rijkswaterstaat geeft aan structureel overleg aan te willen gaan met wandel- en fietsorganisaties om, naast de huidige contacten in projecten en plannen, het onderlinge overleg te verbeteren.

Begrotingsbehandeling

Tijdens de behandeling van de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Kamerlid Hoogland een amendement ingediend voor een bijdrage aan het recreatieve wandelen en fietsen (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 8). Dit amendement heb ik – hoewel ik het een sympathiek voorstel en doel vind – ontraden omdat het geen beleidsdoel is van het ministerie.

Het lid Hoogland heeft toen aangegeven hier tijdens het Notaoverleg MIRT van 24 november 2014 op terug te zullen komen.

Tot slot

Met deze brief hebben wij gereageerd op de hoofdlijnen uit de initiatiefnota. In de bijlage wordt verder ingaan op de aparte punten van de initiatiefnota. Ik vertrouw erop u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

1. Verantwoordelijkheden voor aanleg en onderhoud van bewegwijzering voor fietser en wandelaar op dezelfde manier regelen als voor de automobilist

De bewegwijzering voor fietsers, vorm gegeven door de roodwitte borden, is op dezelfde wijze geregeld als de bebording voor de automobilisten. Het ontwerp is gebaseerd op een «standaard» en wegbeheerders kunnen ervoor kiezen om de aanleg en het beheer en onderhoud bij de nationale bewegwijzeringdienst onder te brengen. De bewegwijzering van fiets- en wandelroutes, anders dan de rood witte borden, is niet uniform geregeld.

2. Een structurele landelijke financiering van de publieke basistaken van de landelijke routestichtingen

In het verleden heeft EZ (voorheen Ministerie van LNV) subsidie verstrekt aan de landelijke routestichtingen voor wandelen, fietsen en varen voor het oplossen van knelpunten in de landelijke routenetwerken. Met het recente Natuurakkoord en Natuurpact zijn deze rijkstaken komen te vervallen. Het is aan de regio om het nu op te pakken en momenteel gebeurt dat ook. Het ligt dan ook niet in de rede en het zou ook geen goed signaal zijn om dat nu terug te draaien.

3. Rijk en provincies maken afspraken over de landelijke standaards voor het toervaart- en hippisch netwerk

Over het toervaartnetwerk zijn afspraken. Deze zijn vastgelegd in het convenant uit 1992 over het Basis Recreatie Toervaartnet (BRTN), waarin Rijk, provincies en watersportorganisaties een samenwerkingsproject startten om knelpunten in het vaarwegennetwerk voor de recreatievaart op te lossen. Bij de vaststelling van de SVIR in 2012 is bepaald dat er – na afloop van het convenant – nieuwe afspraken worden gemaakt tussen het Rijk en medeoverheden over het BRTN. Dit convenant is in 2013 afgelopen. Op dit moment zijn de provincies onder leiding van Stichting Waterrecreatie Nederland, voorheen de Stichting Recreatievaart Nederland (SRN), met deelname van het rijk bezig de nieuwe afspraken vorm te geven. Eind 2014 moeten de nieuwe afspraken door de provincies en het Rijk ondertekend worden, en het is de bedoeling dat deze 1 januari 2015 in zullen gaan.

Met betrekking tot de het hippisch netwerk, de ruiterspaden, hebben terreinbeherende organisaties een eigen verantwoordelijkheid. Zo vindt de sturing van Staatsbosbeheer plaats op hoofdlijnen, gericht op de taakomschrijving van Staatsbosbeheer die is opgenomen in de Wet verzelfstandiging Staatsbosbeheer. Hierbij past niet een gedetailleerde sturing gericht op het beheer en onderhoud van routes voor ruiters.

4. Bestaande toeristische wandelingen op te nemen in het landelijke wandelnetwerk in opbouw

Het opnemen van de bestaande toeristische wandelingen in het landelijke wandelnetwerk in opbouw kan zorgen voor meer eenduidigheid. De eigenaren en beheerders van de toeristische wandelingen en het landelijke wandelnetwerk kunnen dit oppakken.

5. Landelijk doelen vast 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

Decentrale overheden en beheerders van de routes zijn goed ik staat om met elkaar gezamenlijk afspraken te maken. Hierbij kan het ook gaan om de kwaliteit van de routes. Hiervoor is tussenkomst door het Rijk niet noodzakelijk.

6. Vergelijkbare procesafspraken zoals bij wandelnota Duyvendak en ProRail voor RWS, IPO, VNG

Rijkswaterstaat is bereid een structureel overleg aan te gaan met fiets- en wandelorganisaties. In dit overleg kan verkend worden welke mogelijkheden er zijn om, naast de huidige contacten in projecten en plannen, het onderling overleg te verbeteren. IPO en VNG gaan er zelf over of ze afspraken willen maken en zo ja, op welke wijze.

7. CROW methode wordt standaard voorgeschreven bij infrastructurele projecten waarbij kruisende wandel- of fietsverbindingen worden doorsneden

Oplossen van barrières die ontstaan door aanleg of aanpassing van infrastructuur is maatwerk, daarbij is het belangrijk dat de belangenorganisaties voor wandelen en fietsen goed betrokken worden. Ieder project is immers anders en ook de wensen van fietsers en wandelaars kunnen per project verschillen. Bij rijksinfrastructuur gebeurt dit ook, de CROW methode kan hierbij een goed hulpmiddel zijn. Bij het aanleggen van infrastructuur is de inpassing altijd maatwerk, het is daarom geen goed idee om richtlijnen wettelijk vast te leggen. Overigens is het ook belangrijk dat bij het aanleggen van wandel- of fietsverbindingen waarbij infrastructuur wordt doorsneden ook contact wordt opgenomen met de betreffende beheerder van de infrastructuur.

8. Kwaliteitsrichtlijnen van CROW met betrekking tot (beperking) barrièrewerking verankeren in een AMvB of Ministeriële Regeling onder de Omgevingswet

Zie antwoord vraag 7.

9. Rijkswaterstaat en ProRail ontwikkelen standaardconcepten voor veelvoorkomende typen passages van (spoor)wegen

ProRail en Rijkswaterstaat nemen bij aanleg van nieuwe projecten de belangen van wandel- en fietsroutes reeds mee. Het gaat hierbij juist om maatwerk. Daarnaast is er structureel overleg met ProRail met de belangenorganisaties voor de wandel- en fietsroutes en is ook Rijkswaterstaat bereid een structureel overleg aan te gaan met de fiets- en wandelorganisaties. Zie verder de reactie bij 7 en 8.

10. Het beginsel «de veroorzaker betaalt» bij doorsnijding door infraprojecten opnemen in de Omgevingswet

Bij aanleg van nieuwe infrastructuur worden andere belangen dan mobiliteit standaard meegenomen. Zowel de wijze waarop dit plaats gaat vinden in de toekomst, als de regels over welke belangen hoe meegenomen dienen te worden, wordt in de Omgevingswet en de onderliggende regelgeving verder uitgewerkt. Een discussie over één van de

belangen kan niet losgezien worden van de andere belangen en hoort dan ook thuis bij de behandeling van de Omgevingswet.

11. De uitwerking van de Omgevingswet procedures met betrekking tot verbetering van verkeersveiligheid en kwaliteit van wandel- en fietsroutes zoveel mogelijk te vereenvoudigen

De Omgevingswet probeert zoveel mogelijk procedures te vereenvoudigen en vergunningplichten te schrappen. Als er een vergunningplicht blijft, is er sprake van het uitgangspunt dat deze binnen acht weken wordt afgehandeld. Bovendien kunnen alle benodigde toestemmingen indien gewenst in één keer worden aangevraagd.

12. Alle provincies nemen de doorgaande (LF/LAW) fiets- en wandelroutes in de provinciale structuurvisie op

In de omgevingswet wordt geregeld dat alle provincies een provincie omgevingsvisie maken. Voor de uitvoering en precieze invulling daarvan zijn de provincies zelf verantwoordelijk. De Omgevingswet biedt een mogelijkheid om dit te regelen, hetgeen in de behandeling van de Omgevingswet terug kan komen.

13. Het Rijk faciliteert kennisuitwisseling met betrekking tot de ontwikkeling van stedelijke netwerken

In het Regeerakkoord staat dat de rijksoverheid samen met gemeenten wil bevorderen dat meer mensen kunnen sporten en bewegen in hun eigen omgeving en dat het van belang is dat bij de aanleg van nieuwe wijken voldoende ruimte voor sport en bewegen is. Vanuit volksgezondheid zet het Rijk in op het ondersteunen van gemeenten en lokale professionals door het verzamelen en verspreiden van kennis en goede voorbeelden over het beweegvriendelijk inrichten van de openbare ruimte en gezonde mobiliteit. Kennis en goede voorbeelden zijn onder andere beschikbaar via de website van het Nederlands Instituut voor Sport en Beweging (NISB) en via de website www.gezondontwerpwijzer.nl.

14. Bij de verdere uitrol van fietssnelwegen aandacht te besteden aan aansluitingen op het recreatieve fietsnetwerk

Een aantal jaren terug heeft I&M samen met de Fietzersbond het voortouw genomen om dit soort routes voor het woon-werkverkeer op de agenda te zetten. Nu er zo'n 25 routes in aanleg zijn of al gerealiseerd zijn, is het de verantwoordelijkheid van de regio's om dit verder uit te bouwen en meer routes te realiseren. Het is dan ook aan hen om te kijken of en hoe deze routes ook aangesloten kunnen worden op het recreatieve fietsnetwerk.

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

Met de decentralisatie van het natuurbeleid naar de provincies is ook het beheerbudget voor Staatsbosbeheer overgedragen aan de provincies. De rijksbijdrage (artikel 18.3 van de EZ-begroting) voor Staatsbosbeheer is een bijdrage aan de organisatiekosten van Staatsbosbeheer en een bijdrage voor enkele specifieke projecten. Via de Subsidieverordening Natuur en Landschap (SvNL) kan Staatsbosbeheer subsidie krijgen voor

het beheer van gebieden binnen het Natuurnetwerk Nederland, inclusief een recreatietoeslag per hectare.

Aanvullende uitgaven aan recreatieve infrastructuur zal Staatsbosbeheer, net als andere beheerders, op een andere wijze moeten financieren. Het kabinet is niet voornemens hier een aparte afspraak over te maken.

16. Onderzoek welk deel van de ecoducten en faunapassages ook recreatief gebruikt wordt en of de prognoses van Alterra over probleemloze combinatie van functies in de praktijk ook gerealiseerd zijn

In het meerjarenprogramma ontsnippering (MIRT programma), waar veel ecoducten en andere faunapassages uit voortkomen, bekijken we recreatief gebruik van ecoducten/faunapassages op de volgende wijze: «Ja, mits de combinatie niet de ecologische doelstellingen onderuit haalt». Een aantal ecoducten zijn te noemen waar recreatief medegebruik aan de orde is. De hoofdfunctie is voor natuur, maar recreanten mogen in sommige gevallen medegebruiken. Het medegebruik stelt bepaalde eisen aan ecoducten. Bijvoorbeeld dat er een goede scheiding is tussen de strook voor recreatief medegebruik en de natuurstrook. Daarom bekijken we per geval of het mogelijk is om een probleemloze combinatie te realiseren.

17. In tweejaarlijkse benchmark Waterschapspeil van de Unie van Waterschappen kentallen per waterschap opnemen over de openstelling van onderhoudspaden

De waterschappen staan positief tegenover recreatief medegebruik. Echter de taken van het waterschap zijn beperkt tot de waterstaatszorg en recreatief medegebruik hoort hier officieel niet bij. Recreatief medegebruik is een verwant belang. Elk waterschap besluit voor zichzelf op welke manier het hiermee omgaat. Zo hebben sommige waterschappen specifiek beleid geformuleerd voor recreatie, andere niet. Onlangs is binnen de Unie van Waterschappen aan de orde gekomen in hoeverre de bijdrage die de waterschappen leveren aan recreatieve voorzieningen meetbaar is. Bovenstaande in acht nemende wordt aangegeven nader te onderzoeken of en op welke manier inzicht kan worden gegeven in de voortgang van beleid om de onderhoudspaden zoveel mogelijk op te stellen voor recreanten. Dit zou in 2016 plaats kunnen vinden waarbij dan gerapporteerd wordt over de cijfers van 2015.

18. Standaardbepaling voor een recht van overpad, die in relevante situaties gebruikt kan worden bij het afsluiten van nieuwe pachtcontracten

Er wordt bij een recht van overpad altijd per geval gekeken naar de gevolgen. Het gaat hierbij om maatwerk. Dit is zeker van belang omdat het rechtstreeks verbonden kan zijn aan veiligheidsvraagstukken. Een standaardbepaling is daarom niet logisch.

19. Condities van openstelling landgoederen beter uitwerken

Het overgrote deel van de landgoederen is reeds opengesteld voor publiek. Momenteel wordt een evaluatie van de Natuurschoonwet 1928 uitgevoerd. Openstelling en beleefbaarheid van het landgoed worden in deze evaluatie meegenomen. In de beleidsreactie op de evaluatie aan de Kamer zal hierop worden teruggekomen.

20. Rijk in overleg met de provincies, agrarische sector en eigenaren van landgoederen over een structurele en uniforme regeling van de financiering van paden over particulier land

Zoals gemeld in de Voortgangsrapportage Gastvrijheidseconomie (Kamerstuk 26 419, nr. 58) van 23 juni jl. zijn er velerlei initiatieven bij provincies, waterschappen, landschapsbeheer en anderen over wandelen over boerenland. Soms wordt een specifieke regeling gemaakt voor boerenlandpaden zoals in Noord-Holland. Bij andere provincies wordt het gecombineerd met andere routestructuren, zoals het Klompenpadennetwerk in Utrecht, het Groen Blauw Stimuleringskader in Noord-Brabant, het Wandelnetwerk Zeeland en het Provinciaal Wandelroutenetwerk van Zuid-Holland. Provincie Fryslân richt zich vooral op het Waddenwandelen. De provincies zijn zelf goed in staat om te bepalen of er meer wandelpaden gerealiseerd moeten worden in hun provincie. Zij werken daarin goed samen met andere organisaties zoals waterschappen, gemeenten en agrarische natuurverenigingen. Daarbij wordt niet alleen naar boerenlandpaden gekeken, maar ook naar andere wandelgebieden en andere buitensporten zoals fietsen, varen, mountainbiken en paardrijden. Van belang is hierbij dat het creëren van recreatieve paden op particulier land enkel mogelijk is na overeenstemming met de betreffende grondeigenaren. Een (nieuw) overleg over een structurele regeling voor de financiering van paden is derhalve niet nodig.

21. NS-wandelingen uitbouwen tot OV-wandelingen

NS biedt in samenwerking met de Stichting Wandelnet verschillende dagwandelingen en wandeltochten aan. Jaarlijks wordt het aanbod van wandelingen vernieuwd. NS besteedt jaarlijks bijna 90.000 euro aan promotie en vernieuwing van dit wandelnet. NS is bereid om verkennende gesprekken met vervoerders aan te gaan om de NS-wandeltochten uit te breiden tot OV-wandeltochten.

22. Landelijke kortingsformule (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

Voor het organiseren van de landelijke interoperabele samenwerking tussen de OV bedrijven, overheden en consumentenorganisaties is het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) ingericht. In dit verband overleggen partijen binnen de werkgroep producten- en tarievenhuis onder andere over de uitbreiding met nieuwe producten om openbaar vervoer aantrekkelijk te maken voor huishoudens en andere groepjes die nu vaak de auto nemen.

23. OV9292 uitbreiden met een gebruiksvriendelijke koppeling voor het bestellen van belbussen

Er zijn meerdere marktpartijen actief op het gebied van het maken van reisplanners en mobiele applicaties. Er zijn in het kader van Beter Benutten vorig jaar 7 consortia geweest die een multimodale reisplanner hebben ontwikkeld. Deze vraag om een gebruiksvriendelijke mobiele applicaties voor het bestellen van belbussen te ontwikkelen zou dan dus uit moeten worden gezet bij deze 7 consortia, en niet alleen bij OV9292.

24. Fietsvervoer in stoptreinen buiten de spits en in de weekends gratis maken

NS biedt de mogelijkheid om een fiets mee te nemen in de trein. In de concessie met NS is ook opgenomen dat NS tegen redelijke voorwaarden dit moet aanbieden. Dit kan alleen buiten de spitsuren op werkdagen. In de maanden juli en augustus kan de gehele dag, ook tijdens de spitsuren, de fiets mee worden genomen. Een Dagkaart fiets kost € 6 ongeacht het aantal te reizen kilometers. De meeste klanten neem hun fiets mee voor een langere afstand. In de afgelopen 5 jaar is er een forse groei geweest van het aantal verkocht fietskaartjes, met ruim 15%. Dit is meer dan de groei van het aantal reizigerskilometers en laat zien dat de prijs geen belemmering vormt voor het meenemen van de fiets. Ter vergelijking: de prijs voor een dagkaart voor een fiets ligt in onze buurlanden op een vergelijkbaar niveau (België € 5, Frankrijk € 10 en Duitsland € 6–9). Verder stimuleert NS het huren van de OV fiets. Dit is vaak een goed alternatief voor het meenemen van de fiets in de trein.

De fietsen nemen in de trein ruimte in en er worden dan ook kosten gemaakt. Deze kosten moeten ergens betaald worden en kunnen daarom niet gratis gemaakt worden.

25. In de vervoerconcessies voor NS en de streekvervoerders een bepaling over extra fietsvervoercapaciteit op de toeristische bestemmingen in de vakantie maanden

Dit is een goed idee en wordt opgepakt. Op diverse trajecten, onder andere het baanvak Zwolle – Leeuwarden, van en naar Schiphol en Zandvoort, is in de zomermaanden extra capaciteit beschikbaar voor fietsvervoer en bagage. Daarnaast onderzoekt NS nu of bij de modernisering van de ICR treinstellen de capaciteit van fietsvervoer kan worden uitgebreid.

Tegelijkertijd hebben ook de vergroting van het aantal zitplaatsen in treinstellen en toegankelijkheid voor mindervalide tot de treinen een belangrijke prioriteit.

Overigens is in de concessie voor het Hoofdrailnet in artikel 29: fiets en P+R, lid 4 opgenomen: «NS biedt reizigers de mogelijkheid om in alle binnenlandse treindiensten, niet zijnde HSL-Zuid diensten, tegen redelijke voorwaarden een fiets mee te nemen en spant zich in om de vraag naar en het aanbod van het fietstransport in de trein tijdens de zomermaanden beter op elkaar af te stemmen».

26. OV-fiets – tegen een hoger tarief – ook op een ander station kan worden ingeleverd dan waar deze is gehuurd

Het inleveren van een OV-fiets op een ander station dan waar deze is gehuurd, is mogelijk. De klant betaalt hiervoor een vergoeding van € 10,- voor logistieke kosten.

27. Bij concessieverlening voor grensoverschrijdende trajecten voortaan eisen gesteld worden aan de aanwezige gebruiksvriendelijke faciliteiten voor fietsvervoer

In de concessie voor het Hoofdrailnet is in artikel 29: fiets en P+R, lid 5 opgenomen: «NS zorgt ten aanzien van grensoverschrijdend vervoer, niet zijnde HSL-Zuid diensten, voor adequate afspraken met betrokken partijen om het meenemen van de fietsen in de trein zoveel mogelijk te faciliteren».

In artikel 29: fiets en P+R, lid 6 van de concessie voor het Hoofdrailnet is: «NS biedt ten aanzien van HSL-Zuid diensten de mogelijkheid om tegen redelijke voorwaarden een fiets mee te nemen, voor zover dit op

verantwoorde wijze mogelijk is. NS voert hiertoe een onderzoek uit.» Met deze bepalingen is reeds invulling gegeven aan de suggestie verwoord in de Initiatiefnota.

28. Onderzoeken of een OV-formule zoals de Bayerncard in Duitsland ook in Nederland ingevoerd kan worden, in combinatie met het boeken van hotel- en vakantieparkovernachtingen

Dit is een goed initiatief; er bestaan reeds ook diverse regionale initiatieven waarbij er sprake is van een combinatiekaart van vervoer en culturele, sportieve en/of culinaire activiteiten.

29. Laagdrempelige toegang tot het openbaar vervoer (en daarmee verbonden diensten, zoals fietsuur) voor buitenlandse toeristen

Dit sluit aan bij punt 27.

30. Informatie over de TOP's geïntegreerd wordt in de landelijke meertalige portal met alle route-informatie

De beheerder van de meertalige portal met alle route-informatie is verantwoordelijk voor de informatie die hierop wordt geplaatst. Dus ook met betrekking tot informatie over TOP's. Informatie over TOP's en routenetwerken is te vinden op de site <http://www.toproutenetwerk.nl/>

31. Inhaalslag om de bekendheid van ons wandel- en fietsaanbod voor de buitenlandse toerist te vergroten

NBTC Holland Marketing is verantwoordelijk voor de branding en marketing van Nederland in binnen- en buitenland. NBTC geeft in het buitenland veel aandacht aan Nederland als fietsland. Het thema fietsen is in alle programma's en activiteiten geïntegreerd en krijgt speciale aandacht op holland.com. In België en Duitsland loopt de campagne Nederland Natuurlijk. Beleef het zelf! waarmee het Nederlandse fietsaanbod wordt gepromoot. Verder is er ook in Scandinavië, Spanje, Italië, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, Rusland en Japan tijdens evenementen speciale aandacht voor fietsen in Nederland.

32. Gericht onderzoek welke buitenlandse toegangsschermen het meest relevant zijn voor de doelgroep

NBTC Holland Marketing doet onderzoek t.b.v. de branding van Nederland.

Per doelgroep en doelland wordt gekeken welke marketingbenadering het meest effectief is.

33. Goede briefing over de essentiële fiets- en wandelinformatie ten behoeve van de uitgevers van reisgidsen en via een actieve lobby de kwaliteit te verbeteren

De rol van reisgidsen is door de opkomst van sociale media afgenomen. Toeristische informatie voor de inkomende toerist is te vinden in 12 talen op www.holland.com. Specifieke informatie over fietsen is bijvoorbeeld te vinden in drie talen op www.nederlandfietsland.nl, een initiatief van het Nederlands Fietsplatform.

34. Gericht programma om de integratie van Nederlandse, Duitse en Belgische wandelen fietsroutenetwerken af te ronden

Het staat private en regionale partijen vrij om zo'n initiatief vorm te geven.

35. 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

Zie antwoord 31

36. Gericht gebruik te maken van EU-cofinanciering bij de uitbouw van grensoverschrijdende routes tot een internationale EU-route

Het is een goed idee als partijen gebruik maken van EU-cofinanciering voor grensoverschrijdende routes. De Europese Commissie heeft in 2011 bijgedragen aan het ontwikkelen van de EuroVelo.com portal, wat als doel heeft de bekendheid van EuroVelo netwerk van fietsroutes te vergroten en te promoten. De portal bevordert ook de promotie en ontwikkeling van duurzamer fietstoerisme. EuroVelo is een netwerk van 14 lange afstand fietsroutes die het Europese continent verbindt. De routes kunnen zowel door fietstouristen worden gebruikt als voor dagelijkse ritten. De EuroVelo bestaat momenteel uit 14 routes en het is de bedoeling dat het netwerk in 2020 nagenoeg voltooid zal zijn.

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

Uit de nota mobiliteit en de SVIR komt naar voren dat alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur medeverantwoordelijkheid zijn voor het zo veel 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. Wanneer het Rijk medeverantwoordelijk is, kan samen met decentrale overheden worden overlegd hoe de financiering geregeld moet worden. Dit wordt echter altijd per geval bekeken. Vanaf 2007 zijn de rijksgelden voor de landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen met ingang van 2007 via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) aan de provincies ter beschikking gekomen.

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

In het verleden heeft het rijk subsidies verstrekt aan de routestichtingen voor het oplossen van knelpunten in de landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen. Vanaf 2007 liep deze subsidiestroom gebundeld met andere subsidies via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) naar de provincies en zijn hierover prestatieafspraken gemaakt met de provincies. Bij het opheffen van het ILG en het daarover overeengekomen Natuurakkoord zijn de Rijksdoelen voor wandelen, fietsen en varen echter komen te vervallen. Het is thans aan de regio's om dit verder gebiedsgericht op te pakken.

39. Het verdient aanbeveling om een standaardmodel te ontwikkelen voor het afweging van de keuze voetveer of vaste verbinding

De keuze van een voetveer of een vaste verbinding is bij uitstek een keuze die op basis van maatwerk genomen moet worden. Een standaardmodel ligt in dit geval dan ook niet voor de hand.