

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. 6

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 2 oktober 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de initiatiefnemers over de 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» (Kamerstuk 33 888, nr. 2).

De initiatiefnemers hebben deze vragen beantwoord bij brief van 2 oktober 2014. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Jansma

Inleiding

De indieners danken de leden voor hun vragen. Alvorens over te gaan tot beantwoording nemen wij de ruimte in een beperkte introductie onze werkwijze toe te lichten. De nota een stap vooruit is geboren uit de ambitie het beste uit het Nederlandse netwerk van infrastructuur te halen voor wandelaars en fietsers. Het betrekken van belangen van wandelaars en fietsers bij ruimtelijk beleid kan een aanzienlijke verbetering veroorzaken voor recreanten. De kosten en baten van een dergelijke afweging zijn niet altijd volledig te kwantificeren. Door slimmer en eerder beleidskeuzes te maken waarbij rekening gehouden wordt met wandelaars en fietsers is er veel winst te halen. Betrokkenheid van de rijksoverheid is daarbij zo en dan nodig. Wij geven die betrokkenheid graag richting.

1

- a. Wat zijn de financiële consequenties van de uitvoering van dit initiatiefvoorstel?
- b. Welke dekking hebben de initiatiefnemers voor ogen?
- c. Welke verdeling wordt hierbij toegepast tussen overheden?
- d. Is er gesproken met decentrale overheden over dit initiatiefvoorstel?
- e. Zo ja, met welke en wat waren de uitkomsten hiervan?
- f. Zo nee, hoeveel draagvlak denkt u te hebben voor dit plan onder de decentrale overheden inclusief het feit dat het Rijk volgens u een stevigere betrokkenheid moet hebben?

Antwoord:

- a. *Voor de rijksoverheid: voorstel 2 kost structureel € 500.000 extra, de overige onderscheiden rijkstaken (pag.21/22) worden gedekt uit bestaande budgetten, via herschikking; voor de provincies, gemeenten en waterschappen (taken als omschreven op pag.22) uit bestaande budgetten (onder meer: Gebundelde Doel Uitkering, aanbeveling 38) en gebiedsontwikkeling.*
- b. *Zie a.*
- c. *Zie a*
- d. *Tijdens de maatschappelijke consultatie zijn gesprekken gevoerd met vier provincies en een waterschap; vier andere provincies hebben schriftelijk gereageerd.*
- e. *De belangrijkste suggestie c.q. kritiekpunt van de provincies was het afschaffen van de financiering door het Rijk van de publieke basistaken van de routestichtingen, dat was aanleiding voor aanbeveling 2; de provincie Friesland wees op het belang van het waternetwerk, dat heeft geleid tot aanbeveling 3; de provincie Drenthe wees op de negatieve effecten van het schrappen van het rijksbudget voor recreatieve taken bij Staatsbosbeheer op het onderhoud van fiets- en wandelpaden, dat heeft geleid tot aanbeveling 15. Met de waterschappen is overlegd over het medegebruik van schouw- en onderhoudspaden, en het verleiden van particuliere grondeigenaren en pachters om mee te werken aan voetpaden over hun land. Dat heeft geleid tot de aanbevelingen 17 en 18.*
- f. *Als de ontvangen reacties maatgevend zijn is het draagvlak groot.*

2

Wat kan de rol van, bijvoorbeeld, de ANWB in de voorstellen betekenen?

Antwoord:

De ANWB is van meet af aan betrokken bij het initiatiefvoorstel. Het voorstel is gepresenteerd tijdens het ANWB/NBTC congres «Nederland fietsland: fictie of feit?» tijdens de fietsvakbeurs in de RAI, op 4 maart 2014. Bij die gelegenheid is het eerste exemplaar overhandigd aan ANWB-directeur Guido van Woerkom.

3

Kan nog eens exact worden uitgelegd waarom decentrale overheden niet in staat zouden zijn om de wandel- en fietsinfrastructuur op orde te houden en wat de rijksoverheid beter zou kunnen doen om dat voor elkaar te krijgen?

Antwoord:

Decentrale overheden zijn uitstekend in staat om een groot aantal relevante taken op het gebied van de wandel- en fietsinfrastructuur uit te voeren, of uit te laten voeren. Het Rijk kan een nuttige rol spelen bij het stellen van wettelijke kaders, als opdrachtgever voor rijksinfrastructuur, als eigenaar van NS en ProRail, als subsidiënt van NBTC en de routestichtingen, als initiator van kennisontwikkeling. Onze visie op de optimale taakverdeling tussen alle overheden is te vinden in het hoofdstuk «Heldere doelstellingen, taakverdeling binnen en tussen overheden, structurele financiering publieke taken» (pag.20 e.v.)

4

Kan een overzicht worden gegeven van de bedrijven en organisaties waarmee in de aanloop tot de nota gesproken is?

Antwoord:

Fietsersbond, Fietsplatform, Fietsberaad, Wandelnet, NWN, KNBLO, ANWB, Recron, NBTC, VVV-Nederland, Hiswa, Stichting Toervaart NL, stichting Natuurkampeerterreinen, NS, ProRail, OV Fiets, acht provincies, twee waterschappen, Op Lemen Voeten, Vrienden van de voetveren, Twents Wandelnetwerk, Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, CROW, Nationaal Park De Hoge Veluwe, Prof. Jaap Schijve, Bert Sitters (fietsjournalist), Bureau Goudappel Coffeng en ca. 60 particulieren, inclusief vrijwilligers van de routestichtingen.

5

- a. Kan een overzicht worden gegeven van de activiteiten van marktpartijen op het gebied van wandelen en fietsen?
- b. Kan dat ook worden gedaan voor de voornemens die zij de komende jaren hebben?
- c. Kan dit overzicht naast uw voorstellen worden gelegd en kan daarbij de overlap worden aangegeven?

Antwoord:

- a. *marktpartijen houden zich met name bezig met de volgende activiteiten, gerelateerd aan wandel- en fietstoerisme: reisorganisatie; exploitatie horeca; verkoop uitrusting; uitgeven van gidsen, online diensten, APP's*
- b. *de initiatiefnemers hebben geen compleet overzicht van de voornemens van alle relevante marktpartijen;*
- c. *de enige potentiële overlap lijkt gevormd te worden door online informatie (aanbeveling 31). De indieners suggereren om in de subsidievoorwaarden van de routestichtingen zo nodig aanvullende eisen te stellen om kruissubsidiëring met publieke middelen op dit punt te voorkomen. Overigens wordt de digitale routeinformatie van de routestichtingen nu al als open data aan derden geleverd.*

6

- a. Is bij het opstellen van de nota rekening gehouden met de werking van de Wet Markt en Overheid?
- b. Zo ja, waar is dat terug te vinden?
- c. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De indieners zijn van mening dat hun aanbevelingen de toets van de Wet Markt en Overheid doorstaan, met in achtneming van de kanttekening bij aanbeveling 31 (antwoord vraag 5). Wel schatten zij dat de uitvoering van de 39 aanbevelingen tot een extra toeristisch-recreatieve omzet bij marktpartijen van enkele honderden miljoen euro's per jaar kan leiden.

7

- a. Klopt het dat één van de ondersteunende organisaties van het initiatief het Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen (NBTC) is?
- b. Is het niet zo dat het NBTC verantwoordelijk is voor de op meerdere plaatsen genoemde constatering dat de promotie in het buitenland van de Nederlandse fiets- en wandelmogelijkheden zwaar onder de maat is?

Antwoord:

- a. *De NBTC was een van de organisaties die gebruik gemaakt hebben van de mogelijkheid om te reageren op de startnotitie van de initiatiefnota, gepubliceerd in juni 2013. De NBTC heeft ook deelgenomen aan een stakeholdersbijeenkomst waarbij de reacties op de maatschappelijke consultatieronde besproken zijn, in november 2013. Tenslotte was de NBTC medeorganisator van het congres «Nederland Fietsland, fictie of feit?», waar het initiatiefvoorstel op 4 maart gepresenteerd is. Daar werd tevens bekend gemaakt dat het centrale thema voor de toeristische promotie van Nederland in 2014 is: Nederland fietsland.*
- b. *De sterkte-zwakte analyse over de toeristische promotie van wandelen en fietsen in binnen- en buitenland in hoofdstuk «Herkenbaar fiets- en wandelaanbod voor de toerist en verhoging toeristische omzet fiets- en wandeltoerisme» (pag. 17 e.v.) is voor verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers. Zij constateren dat het NBTC zeer geïnteresseerd lijkt om de promotie van Nederland als fiets- en wandelland te intensiveren. Overigens kun je een product pas promoten als dat aan hoge kwaliteitseisen voldoet. Juist op het behoud en verhogen van kwaliteit is de initiatiefnota gericht.*

8

Is het juist dat de non-profit routestichtingen Wandelnet en Fietsplatform op kosten van de overheid werken, terwijl dezelfde activiteiten in de markt zonder geld van de overheid functioneren?

Antwoord:

De routestichtingen hebben een totale professionele formatie van 12 FTE, met ondersteuning van enkele honderden vrijwilligers. Het ontwikkelen en beheren van de routenetwerken, inclusief de geodatabase is een publieke taak die tot en met 2013 door de rijksoverheid gefinancierd werd. De geografische data worden op basis van open data aan derden verstrekt. Er zijn geen marktpartijen die dezelfde activiteiten uitvoeren. De activiteiten die de routestichtingen uitvoeren vallen uitdrukkelijk onder publieke taken en verantwoordelijkheden. Wel zijn er een aantal marktpartijen die profiteren van de op non-profitbasis ontwikkelde routes.

9

Is er zicht op de materiële en financiële opbrengst van deze initiatiefnota, naast het verbeteren van de woonomgeving en van de volksgezondheid?

Antwoord:

De initiatiefnemers schatten de potentiële opbrengst op enkele honderden miljoenen per jaar. Enerzijds door een vergroting van het aantal inkomende toeristische overnachtingen van buitenlandse bezoekers, anderzijds door een toename van de bestedingen van binnenlandse

toeristen. De potentie kan goed worden afgemeten aan de spectaculaire ontwikkeling van routes en bijbehorende toeristische producten in andere Europese landen, en de bezoekcijfers van de jaarlijkse fiets- en wandelbeurs in de RAI.

10

Met welke bedrijven en organisaties is gesproken bij de totstandkoming van de nota en bij de consultatie?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 4.

11

Wat is de inbreng van de VVV Nederland geweest op de initiatiefnota?

Antwoord:

VVV Nederland beheert een nationale database voor cultuur en toerisme, die qua informatie een perfecte aanvulling vormt op de routeinformatie van Wandel en Fietsplatform. Zij suggereerden verder om de regionale routebureau's te betrekken bij de uitwerking van de voorstellen uit de initiatiefnota, om de Toeristische Overstap Punten een plaats te geven in de marketing. Tenslotte onderschreef VVV Nederland dat de toeristische stadswandeling beter geïntegreerd kan worden in de routenetwerken en de toeristische marketing daarom heen. Bij de buitenlandse toeristen die Nederland bezoeken is Amsterdam de topbestemming. De stadswandeling en de stadsfietstocht kan gebruikt worden als een opstapje naar meer.

12

Is bij het maken van de initiatiefnota rekening gehouden met de Wet Markt en Overheid en hoe is dat terug te vinden?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 6.

13

Ligt een centralisatie van budgets wat u betreft in de rede? En zo ja, welke en hoeveel geld is ermee gemoeid?

Antwoord:

Voor de financiële effecten van het initiatiefvoorstel, zie het antwoord op vraag 1. 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.

14

Hoe wordt het NBCT gefinancierd?

Antwoord:

Ongeveer 60% van de begroting van het NBTC (totaal: ca. € 29 miljoen) wordt gefinancierd door het Ministerie van Economische Zaken, naast 40% inkomsten uit dienstverlening (bron: Evaluatie NBTC, periode 2008–2010, Berenschot, 29 augustus 2011)

15

Hoe is volgens de indieners de ideale verhouding tussen gesubsidieerde organisaties, publieke organisaties en private organisaties (zoals route.nl) mede met betrekking tot versnippering van platformen en het aanbod voor de toerist?

Antwoord:

De indieners vinden dat helder geregeld dient te worden dat gesubsidieerde instellingen die publieke taken uitvoeren niet via kruissubsidiëring van andere activiteiten marktpartijen oneerlijk beconcurreren. Met die restrictie kan wat hen betreft iedereen toeristische informatie (online, gedrukt) aanbieden. Het zou de buitenlandse toerist wel zeer helpen als de basisinformatie over routes meertalig beschikbaar komt en er een koppeling gelegd wordt met relevante buitenlandse online platforms voor wandelaars en fietsers. Met een relatief kleine overheidsinvestering (in een activiteit waar marktpartijen geen interesse in hebben), kunnen veel toeristische inkomsten gegenereerd worden.

16

Verdient in de mening van de indieners het Franse initiatief «monsieur velo» navolging in Nederland?

Antwoord:

Sinds december 2011 heeft de Franse regering een interministeriële coördinator voor het bevorderen van het fietsgebruik aangesteld, met de informele titel «monsieur vélo». (bron: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/M-Velo.html>). Uit indirecte informatie maken de initiatiefnemers op dat deze coördinator, met een staf van ca. 10 medewerkers, inmiddels ook actief is bij het bevorderen van de samenwerking tussen centrale en decentrale overheden en overheidsbedrijven, zoals de SNCF. De rol van monsieur vélo doet denken aan die van de Deltacommissaris in Nederland. Het lijkt interessant om nader onderzoek te doen naar de bevoegdheden van monsieur vélo (die voor fietsen en wandelen bedoeld is) en de effectiviteit van deze functie.

17

Welke opvolging is volgens u gegeven aan de bevindingen van het rapport «Hindernissen voor wandelaars; een inventarisatie bij waterschappen» en wat zou nog moeten gebeuren?

Antwoord:

Genoemd rapport is vervaardigd in opdracht van de Unie van Waterschappen en het Ministerie van ELI (nu: EZ). De waterschappen zijn zich bewust van de potentie van het recreatief medegebruik van de oevers van waterlopen, maar niet alle waterschappen hebben op dit punt al concreet beleid geformuleerd. Om deze reden stellen de initiatiefnemers voor om in de tweejaarlijkse rapportage Waterschapspeil ook informatie over recreatieve waarden op te nemen (aanbeveling 17). In het afsluitende hoofdstuk over taakverdeling tussen overheden worden drie taken voor de waterschappen op het gebied van wandelpaden genoemd (pag.22).

18

Wat is er volgens de initiatiefnemers gebeurd met de aanbevelingen uit het rapport uit 2006 van De Commissie van Advies voor de Waterstaatswetgeving (CAW) over de Wegenwet? In hoeverre zijn de aanbevelingen volgens u opgevolgd en in hoeverre moet dit nog gebeuren?

Antwoord:

De Minister van VW reageerde op 9 februari 2007 met Kamerstuk 29 892, nr. 17 als volgt op de conclusies en aanbevelingen van de CAW in zijn rapport «Oude waarden, nieuwe wegen»: «Op het eerste gezicht kan ik mij

dan ook goed vinden in het advies van de CAW. Ik deel ook haar standpunt over de voorstellen van de heer Duyvendak en ik sluit mij aan bij het betoog van de commissie op dat punt (blz. 94–97). De voorstellen die de CAW zelf doet ter bescherming van het wandelbelang zijn interessant, maar behoeven nader onderzoek: heeft de voorgestelde regulering in het bestemmingsplan toegevoegde waarde naast de vermelding in de legger? Inzake het voorstel om wandelorganisaties adviesrecht te geven neig ik ertoe om de voorkeur te geven aan de algemene regeling op grond van de ABW.»

De commissie heeft in zijn advies acht aanbevelingen voor verbeteringen van de Wegenwet gedaan. Omdat het destijds aangekondigde wetsvoorstel nog niet bij de Kamer is ingediend zijn deze aanbevelingen nog niet geëffectueerd. De initiatiefnemers achten een aantal van de aanbeveling van de CAW nog steeds zeer actueel, zij het dat de implementatie afhankelijk van de toekomst van de Wegenwet ook anders vormgegeven kan worden.

19

Wat kunnen we volgens u leren van Groot Brittannië en Noorwegen betreffende wandelrecreatie en het recht op overpad?

Antwoord:

De initiatiefnemers kennen de wettelijke kaders in Noorwegen niet. In Engeland/Wales zijn de rechten van wandelaars geregeld in de Countryside and Rights of Way Act 2000 (CROW). Die wet regelt onder meer het vrije overpad (ook buiten gebaande paden) over woeste gronden. Daarnaast kent de wet een procedure voor het creëren van nieuwe paden, zij het met de nodige restricties omgeven. Dit zou mogelijk relevant kunnen zijn voor Nederland. Meer achtergrondinformatie is te vinden op http://en.wikipedia.org/wiki/Countryside_and_Rights_of_Way_Act_2000

Bevorderen van wandelen over particulier terrein is essentieel voor een samenhangend wandelnetwerk. De initiatiefnemers wensen onderzoek naar de haalbaarheid van de voorbeelden uit het buitenland op de Nederlandse situatie.

20

Zien de indieners een plek voor initiatieven zoals Oregional (<http://www.oregional.nl/NL/Erop-uit>) in het kader van de aantrekkelijkheid van het platteland, het plattelandstoerisme en de verbintenis stad-platteland?

Antwoord:

Initiatieven als Oregional hebben als invalshoek: de promotie van activiteiten in het producten van het landelijk gebied in een regio. Een van die producten is duurzaam toerisme. Dat is een interessante invalshoek voor sommige toeristische doelgroepen, maar ook voor inwoners van het gebied, die geïnteresseerd zijn in een specifieke regio. Vaak zullen toeristen een andere invalshoek kiezen, ze willen bijvoorbeeld een rivier volgen en komen daarbij door een aantal regio's. Toeristen trekken zich bovendien zelden iets aan van organisatorische grenzen (gemeenten, provincies). De vindbaarheid van regionale informatie kan toenemen als de regioportals aansluiting zoeken bij meerdere overkoepelende portals, op basis van de doelgroepen die ze willen bereiken. Portals voor wandelen en fietsrecreatie en toerisme kunnen een goede entree vormen voor regioinformatie.

21

In welke mate hebben naar uw mening de bezuinigingen op de RODS (Recreatie om de Stad) hun weerslag op de recreatieve mogelijkheden om de stad? Hoe kan in dit kader volgens u uitvoering gegeven worden aan

de motie met Kamerstuk 32 500 XIII, nr. 24 over doorgaan met RODS waar al beloftes aan bewoners zijn gedaan of huizenprijzen dreigen te dalen?

Antwoord:

De indieners denken dat de uitvoering van het Recreatie om de Stad programma een positieve bijdrage kan leveren aan de versterking van de relatie stad/natuur, aan de recreatieve sector en op het welbevinden en woongenot van de mensen in de omgeving.

22

Denkt u dat de wegenwet onvoldoende planologische bescherming biedt aan paden, en zo ja hoe zou dit gewijzigd moeten worden?

Antwoord:

De initiatiefnemers onderschrijven de conclusies en aanbevelingen van de CAW op dit punt, zie het antwoord op vraag 18.

23

In hoeverre is volgens u uitvoering gegeven aan de motie met Kamerstuk 29 892, nr. 12 die vraagt om openstelling van oeverpaden door waterschappen, openstelling van oeverpaden door Rijkswaterstaat, 500 kilometer wandelpad over boerenland in cofinanciering met provincies, het opheffen knelpunten Pieterpad, het bestrijden van barrièrewerking rijksinfrastructuur en de veilige openstelling spoorwegovergangen voor wandelaars?

Antwoord:

De motie van de leden Kruijssen/van Gent/Sneijder-Hazelhoff verzoekt de regering om voor de behandeling van de begrotingen Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Verkeer en Waterstaat voor het jaar 2007 met een evaluatie te komen ten aanzien van de tussen najaar 2005 en het najaar 2006 extra aangelegde wandelmogelijkheden, waarbij specifiek ingegaan wordt op:

- openstelling van oeverpaden door waterschappen,*
- openstelling oeverpaden door Rijkswaterstaat,*
- 500 kilometer wandelpad over boerenland in cofinanciering met provincies,*
- opheffen knelpunten Pieterpad,*
- bestrijden van barrièrewerking rijksinfrastructuur,*
- veilige openstelling spoorwegovergangen voor wandelaars,*

De Minister van V&W heeft op 9 oktober 2006 met Kamerstuk 29 892, nr. 15 gerapporteerd over de uitvoering van de motie. Vervolgens is bij brief van 23 oktober 2006 (Kamerstuk 29 893/29 892, nr. 38) nog specifiek ingegaan op het onderdeel spoorwegovergangen uit het dictum. Daarna is niet meer direct gerefereerd aan de motie, maar de in de nota genoemde knelpunten zijn nog wel aan de orde gekomen bij een aantal vervolgedebatten en brieven in 2007.

Een procedure voor het meenemen van de belangen van fietsers en wandelaars bij het opheffen/aanpassen van overwegen is in 2010 verankerd in de derde kadernota railveiligheid. Bij de decentralisatie van de natuurgelden in 2012 is de uitvoering van de boerenlandregeling overgegaan naar de provincies.

24

Hoe verhoudt de nota zich tot het Nationaal Programma Preventie? Is er naar het voorbeeld van het Nationaal Programma Preventie een platform in te richten waar partijen ideeën en wensen kunnen voorleggen?

Antwoord:

Het Nationaal Programma Preventie is een initiatief van het Ministerie VWS, dat bewegen wil bevorderen en op die manier de gezondheid langs preventieve weg verbeteren. De initiatiefnota sluit naadloos aan bij de doelstelling van het Nationaal Programma Preventie.

Het is zinvol om te kijken naar een vorm waarin de verschillende belanghebbende departementen en de routestichtingen (bij voorkeur ook samen met de provincies) naar afstemming zoeken op landelijk niveau. Ook zou nader onderzocht kunnen worden of integratie van bestaande semi-publieke organisaties op het gebied van actieve buitenrecreatie/sport, zoals in Zwitserland in Schweiz Mobil, meerwaarde heeft.

26

Kan een relatie gelegd worden met de actie «Redt de buitenrit» waarbij met name aandacht voor mountainbiken en paardensport wordt gevraagd?

Antwoord:

De petitie van KNHS en NTFU is een reactie op het schrappen van het onderhoudsbudget voor onderhoud van recreatieve voorzieningen (zoals paden) bij Staatsbosbeheer, in het kader van de bezuinigingen op het natuurbudget in 2012.

De actie «Redt de buitenrit» is mede voortgekomen uit een initiatief van het Actieplan Buitensport. Er vindt regelmatig overleg plaats tussen Wandelnet/Fietsplatform en de buitensportbonden waar het gezamenlijke belangen betreft.

27

Is het een overweging om een coördinerende functie te benoemen zodat wandel en fiets beleid beter afgestemd wordt tussen de verschillende ministeries?

Antwoord:

Ja. Coördinatie op landelijk niveau is van belang. Het is zinvol om te kijken naar een vorm waarin de verschillende belanghebbende departementen en de routestichtingen (bij voorkeur ook samen met de provincies) naar afstemming zoeken op landelijk niveau, ook interdepartementaal.

28

Wat is het potentieel aan extra inkomen voor de toeristische sector als de toeristische mogelijkheden van onze fiets- en wandelinfrastructuur beter worden benut?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 9. Een illustratie van het potentiële van citymarketing obv combinaties van OV-fietsen-wandelen geeft het artikel «Amsterdam die gro-o-ote stad», Volkskrant 19 juni 2013. Uit de Nationale Wandelmonitor blijkt dat wandelaars jaarlijks 1,8 miljard euro besteden.

29

Wat denkt u dat de potentiële besparing zou zijn op de zorguitgaven als Nederlanders meer gaan wandelen en fietsen en wat draagt een uitvoering van deze notitie daaraan bij?

Antwoord:

Het aantal gezonde levensjaren zou aanzienlijk stijgen als mensen meer gaan bewegen, wandelen en fietsen zijn relatief laagdrempelige activiteiten. In Nederland gaven we in 2013 € 90 miljard uit aan zorgkosten, bij een BBP van € 600 miljard. Een besparing van 1% zou al € 900 miljoen minder zorgkosten per jaar betekenen.

Het is relevant om nader onderzoek te verrichten naar de effecten van wandelen en fietsen op de gezondheid en de baten voor de Nederlandse samenleving.

30

- a. Hoeveel scheelt het aan luchtverontreiniging en geluidsoverlast als de ideeën uit de notitie worden uitgevoerd?
- b. Uit welke bron blijkt dat de luchtverontreiniging en geluidsoverlast toenemen door de toename van het aantal recreatieve autokilometers?

Antwoord:

Per jaar rijden Nederlanders 5.000 recreatieve autokilometers. Dat is 44% van het totaal aantal afgelegde kilometers. Ter vergelijking: het aantal woon-werk-kilometers bedraagt 25% van het totaal (bron: SCP, «Op weg naar de vrije tijd», 2006). Als 10% van de recreatieve autokilometers worden vervangen door de combinatie openbaar vervoer en wandelen/ fietsen (aanbevelingen: hoofdstuk «verbetering samenhang tussen routestructuren en openbaar vervoer) zou dat al 4,4% aan autokilometers schelen.

31

- a. Waarop is de aanname gebaseerd dat het potentieel aan recreatieve wandel- en fietsmogelijkheden nog lang niet optimaal worden benut?
- b. Wanneer is dat potentieel optimaal benut?

Antwoord:

- a. *De helft van de Nederlanders maakt regelmatig een fietsdagtocht. 670.000 Nederlanders ondernemen 900.000 binnenlandse fietsvakanties (bron: CVO 2013, CVO 2012). Er is dus nog veel ruimte voor groei van het aantal regelmatige recreatieve fietsers (dagtochten). Op dit moment onderneemt ruim 8% van de regelmatige fietsers ook binnenlandse meerdaagse fietsvakanties. Ook daar is nog veel potentieel aanwezig, met name in het segment korte vakanties van 2–4 dagen. Inkomend toerisme is in Nederland goed voor een omzet van € 8,1 miljard. Bijna 30% van de internationale vakantiegangers fietst tijdens de vakantie in Nederland. Voor zo'n 12% is het zelfs de belangrijkste ondernomen activiteit. Duitsland, België en Groot-Brittannië zijn de belangrijkste herkomstlanden van fietsers in Nederland. (bron: Kerncijfers gastvrijheidseconomie 2013, NBTC). Bij buitenlandse toeristen staat wandelen als recreatieve activiteit bovenaan (61%). In veel gevallen betreft het stadswandelingen. Het ligt voor de hand om bij het ontwikkelen van wandel- en fietsaanbod aan te sluiten bij de typische Nederlandse thema's: de rivieren, kanalen, het IJsselmeer, de Zeeuwse Delta, waddeneilanden en de Hollandse kust en de historische dorpen en steden.*
- b. *de omvang van het resterende potentieel is lastig te schatten, maar gezien de ontwikkeling van wandel- en fietstoerisme elders in Europa lijkt er nog veel ruimte te zijn voor groei.*

32

- a. Is het verbeteren van de herkenbaarheid van de routestructuren voor de dagelijkse recreant, de binnenlandse en buitenlandse toerist naar uw mening een taak van het Rijk?
- b. Zo ja, waarom?

Antwoord:

Een uniform, herkenbaar systeem levert een grote stimulans voor het gebruik. De beste illustratie is het fietsknooppuntennetwerk een uitvinding van onze zuiderburen. Het heeft geleid tot een grote stijging van het recreatieve fietsgebruik. Bij de wandelaars zijn de GR/LAW paden met de

uniforme rood-witte markering veel populairder dan de vele smaken lokale routes die daarnaast bestaan.

Voor een verhoging van het maatschappelijk rendement (gezondheid, toeristische omzet, verbetering luchtkwaliteit) van het wandel- en fietswerk is standaardisatie onontbeerlijk. Bij decentralisatie zonder coördinatie ontstaat er versnippering, die de herkenbaarheid aantast. De uitvoering van de routestructuren kan overigens prima decentraal geregeld worden. Bij het onderhoud van routenetwerken zijn veel vrijwilligers actief (onder coördinatie van de routestichtingen) die zorgen voor een groot multiplier-effect.

33

- a. Is 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 naar uw mening een taak van het Rijk?
- b. Zo ja, waarom?

Antwoord:

- a. *de verbeteringen van de kwaliteit van netwerken, inclusief de aansluiting op het openbaar vervoer is naar de mening van de initiatiefnemers een taak voor de gezamenlijke overheden. Een voorstel voor de taakverdeling tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen is uitgewerkt in hoofdstuk «Taakverdeling binnen en tussen overheden, structurele financiering publieke taken». Veel uitvoerende taken (bv. het verharden van fietspaden, aanbrengen van bewegwijzering e.d.) zullen overigens door overheden uitbesteed worden bij marktpartijen.*
- b. *deze taak zal in het algemeen niet door marktpartijen worden opgepakt, omdat het grootste deel van de investeringen plaats vindt in de openbare ruimte. Dat betekent dat iedereen ervan kan profiteren zonder ervoor te betalen. Een uitzondering is het Nationaal Park de Hoge Veluwe, waar fietsers en wandelaars (ook als ze op doortocht zijn) slechts toegang krijgen tegen betaling.*

34

- a. Is het versterken van toeristisch/recreatief medegebruik van natuurgebieden en andere groene en blauwe longen, zoals de oevers van waterlopen naar uw mening een taak van het Rijk?
- b. Zo ja, waarom?
- c. Denkt u dat men bereid is de natuurbeschermingswetten hierop aan te passen?

Antwoord:

- a. *Het Rijk heeft daarin een belangrijke verantwoordelijkheid: als wetgever, als grootgrondbezitter, als financier van infrastructuur (inclusief voorzieningen voor kruisende wandelaars, fietsers, paardrijders, toervaarders).*
- b. *Met deze taak zijn een aantal maatschappelijke doelen gediend: verhogen gezondheid; verhogen omzet gastvrijheidssector; verbeteren leefbaarheid (ruimtegebruik, luchtkwaliteit).*
- c. *de initiatiefnemers wachten vol belangstelling de reactie van de Kamer af en zijn optimistisch gestemd over het gezonde verstand van onze volksvertegenwoordiging.*

35

- a. Is het verbeteren van het herkenbare fiets- en wandelaanbod voor de buitenlandse toerist en het verhogen van de economische opbrengst van onze fiets- en wandelinfrastructuur naar uw mening een taak van het Rijk?
- b. Zo ja, waarom?

Antwoord:

- a. *De gastvrijheidssector is gebaat bij een aantrekkelijke omgeving, met voldoende groen, goed onderhouden en veilige wandel- en fietspaden. Daar zorgt de overheid voor. Het bedrijfsleven kan daar vervolgens gebruik van maken door toeristische producten te ontwikkelen die geld in het laadje brengen.*
- b. *De omzet van de Nederlandse gastvrijheidssector is ca. € 30 miljard. Er is een negatieve toeristische betalingsbalans, omdat Nederlanders per saldo meer in het buitenland besteden dan buitenlanders in Nederland. De initiatiefnemers vinden het een uitdaging om de toeristische betalingsbalans beter in evenwicht te brengen.*

36

Wat is er volgens u momenteel mis met de omschrijving van publieke verantwoordelijkheden en de afspraken tussen overheden van verantwoordelijkheden op basis van het uitgangspunt «decentraal wat kan, centraal wat moet», dat maakt dat u van mening bent dat de rijksoverheid een stevigere betrokkenheid moet krijgen bij de fiets- en wandelinfrastuctuur?

Antwoord:

Het laatste hoofdstuk «Taakverdeling binnen en tussen overheden, structurele financiering publieke taken» geeft aan hoe een taakverdeling er uit zou moeten zien, gebaseerd op het subsidiariteitsbeginsel. Als het Rijk taken niet opneemt die logischerwijs op nationaal niveau geregeld moeten worden kunnen lagere overheden dat in een aantal gevallen overnemen, maar wel ten koste van een grotere overheid en een minder herkenbaar aanbod. Dit vereist bovendien goede samenwerking en coördinatie.

38

Betekent het aansluiten van de eerdere initiatiefvoorstellen (Duyvendak en Atsma) dat ideeën uit deze voorstellen ook uitgevoerd zouden moeten worden?

Antwoord:

Wij hebben veel waardering voor de initiatieven van de oud-leden Duyvendak en Atsma, en onderschrijven op hoofdlijnen ook de aanbevelingen uit hun initiatiefnota's. De nota Duyvendak richtte zich specifiek op de wandelaar, de nota van Atsma op de utilitaire fietser. Beide nota's hadden geen focus op de toeristisch-economische invalshoek van wandelen en fietstoerisme, noch op de aansluiting openbaar vervoer/wandelen-fietsen.

39

- a. *Op basis van welke wetten en verantwoordelijkheden zijn de indieners ervan overtuigd dat de voorstellen en de financiering daarvan structureel moet zijn?*
- b. *Hoe deze zouden moeten aansluiten op de reguliere geldstromen?*
- c. *Op welke reguliere geldstromen wordt gedoeld?*

Antwoord:

- a. *zie het antwoord op vraag 1.*
- b en c. *Het betreft budgetten voor de aanleg en onderhoud van infrastructuur, natuur en recreatieve voorzieningen en toeristische promotie, zowel op nationaal als op decentraal niveau. Zie ook de aanbevelingen 37 en 38.*

40

Kunt u de stelling onderbouwen dat het niet meer onderhouden van routes leidt tot frustratie bij wandelaar en fietser?

Antwoord:

De petitie «Redt de buitenrit» (antwoord vraag 26) is een illustratie van de frustratie die de bezuinigingen van Staatsbosbeheer op onderhoud wegen-paden veroorzaakt. Lange-afstand-routes worden jaarlijks door een miljoen mensen gebruikt; zou het wegvallen van deze routes tot tevredenheid stemmen?

41

Hoe groot is het vermeende probleem van de vele verouderde ad-hoc routes voor de herkenbaarheid ervan?

Antwoord:

Een woud van verschillende routeaanduidingen ondermijnt de herkenbaarheid. Routes waarvan de bebording door slecht onderhoud deels ontbreekt zijn een bron van frustratie voor degene die ze probeert te volgen. Om die reden verdient het aanbeveling om oude routes te saneren, dan wel te integreren in een generiek systeem, zoals het knooppuntennetwerk.

42

Waarom ligt het voor de hand om de komende periode de vele versnipperde routestructuren, de knooppuntennetwerken en de Landelijke Fiets- en Lange Afstand Wandelroutes op te schonen dan wel te integreren in de knooppuntennetwerken?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 41.

Daarnaast is er een substantiële besparing mogelijk op het onderhoudsbudget als versnipperde routestructuren opgaan in een landelijk uniform systeem voor landelijke en regionale routenetwerken.

43

Wat is er naar uw mening mis met de regierol die de koepelorganisaties Wandelnet en Fietsplatform op dit moment vervullen?

Antwoord:

Binnen de kaders van de sterk gekrompen financiële middelen die de routestichtingen beschikbaar hebben doen ze hun werk zo goed mogelijk. Maar door de halvering van de middelen kan er minder dan gewenst gedaan worden aan de oplossing van knelpunten. Bovendien moeten beschikbare middelen voor een deel ingezet worden voor overleg met meer decentrale overheden in plaats van een landelijk aanspreekpunt. Voor innovatie en doorontwikkeling is helemaal geen ruimte.

44

Wat kost een uniforme standaard voor bewegwijzering en wat levert het precies op?

Antwoord:

De initiatiefnemers hebben geen MKBA van standaard bewegwijzering gemaakt. Het ligt voor de hand dat dezelfde overwegingen die geleid hebben tot standaardisatie van de bewegwijzering van wegen, in stations en dergelijke, ook gelden voor de bewegwijzering ten behoeve van de fietser en de wandelaar. Standaardisatie leidt bovendien tot integratie in één systeem, waardoor op termijn de hoeveelheid bebording zal dalen.

45

Wat kost een landelijke geografische database en wat levert het precies op?

Antwoord:

De kosten bedragen ca. € 500.000 per jaar, inclusief de benodigde organisatie voor mutatieonderhoud. De baten zijn vergelijkbaar met die van basisregistraties: uniform gestructureerde gegevens, die gebruikt op basis van open data gebruikt kunnen worden door alle overheden en marktpartijen.

46

Waarom is het belangrijk voor een wandelaar om te weten of een route onverhard is of verhard en wat is naar uw mening de rol van de rijks-overheid hierin?

Antwoord:

Wandelaars en fietsers zijn geen homogene doelgroep. Bij de fietsers zijn er solitaire fietsers en groepsfietsers, snelle en langzame fietsers, gewone en elektrische fietsers. Ook zijn er skaters en rolstoelers die gebruik maken van fietspaden. Gezinnen met jonge kinderen stellen zwaardere eisen aan de verkeersveiligheid. Maar niet ieder fietspad is geschikt voor ieder gebruik. Bij wandelaars zijn er (binnen Nederland) minder uitgesproken verschillen, maar bekend is dat veel wandelaars een grote voorkeur hebben voor onverharde paden. Dat is dus een interessant marketingaspect.

Door routes te labelen voor specifieke doelgroepen wordt de gebruikswaarde verhoogd. Ook kan met specifieke toeristische formules worden aangesloten op de labeling. Schweiz Mobil is een goed voorbeeld van marketing op basis van labelen.

47

Wie moet in de ogen van de indieners verantwoordelijk zijn voor de bewegwijzering van fiets- en wandelpaden?

Antwoord:

Bij fietspaden: lagere overheden. Bij wandelpaden: lagere overheden of vrijwilligersorganisaties.

48

Waarom is snelle online informatie over routes, horeca en bezienswaardigheden beslist nodig?

Antwoord:

Online is nu al de belangrijkste informatiebron voor de toerist, het marktaandeel groeit nog steeds snel. Dagelijks vinden wijzigingen plaats in het terrein, waardoor actuele (online) informatie onontbeerlijk is.

49

Waarom hebben de initiatiefnemers bij het behandelen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het schrappen van het thema vaarrecreatie hier geen melding van gemaakt of dit voorkomen?

Antwoord:

De initiatiefnemers hadden ten tijde van de behandeling van de SVIR nog niet de relevante informatie waarover zij nu beschikken. De Stichting Recreatietoervaart Nederland is groot voorstander van een vorm van centrale regie op doorgaande routes.

50

- a. Hoeveel gaat een natuurlijke overgang tussen de stadswandeling en de wandelingen in de stadsrand en de periferie aan wandelaars volgens u opleveren?
- b. Wat moet er gebeuren om dit te realiseren en wat gaat dat kosten?

Antwoord:

- a. *De baten van een goede aansluiting tussen stad en ommelanden zijn tweeledig: voor de stedeling wordt het aantrekkelijker om te kiezen voor deze gezonde, schone vorm van recreatie. Voor de toerist wordt het te verkennen gebied vergroot, waardoor het aantrekkelijk is om langer in een stad te verblijven of er vaker terug te keren.*
- b. *De initiatiefnemers denken dat voor de hand ligt dat gemeentebesturen bij de herziening van de lokale structuurvisie ruimte en infrastructuur de ruimtelijke reservering voor de langzaam verkeer netwerken verankeren. De realisatie van deze netwerken en het wegwerken van de zwakke schakels kan naar keuze snel (duur) of langzaam (goedkoop) plaatsvinden.*

52

Waarom is er gekozen voor de formulering «het lijkt uit oogpunt van synergie en efficiency aantrekkelijk om ook netwerken van toervaart en hippische sport in dezelfde database op te nemen»?

Antwoord:

Er wordt al een database gemaakt. Als vergelijkbare gegevens in dezelfde database worden opgenomen, leidt dat tot synergie en efficiency.

53

Worden de toervaart en de hippische sport nu wel of niet meegenomen in de database en waar is dat van afhankelijk en wat zijn de voor- en nadelen?

Antwoord:

Wij zijn daar voorstander van, maar de initiatiefnemers kunnen dat niet zelf besluiten. Dat is afhankelijk van de opstelling van andere partijen en de inzet van de Ministers.

54

Hoe kan het ontstaan van goede recreatiepaden voor skeeleraars bevorderd worden?

Antwoord:

Dat kan door in specifieke gebieden bij beheerders/eigenaars van dergelijke paden, daar expliciet aandacht voor te vragen. Het zal vraaggestuurd moeten zijn en het is slechts mogelijk in bepaalde gebieden.

56

- a. Wat kost het en wat levert het concreet aan aantallen wandelaars en fietsers op als er landelijke doelen worden gesteld voor de kwaliteit van wandel- en fietsroutes, en de landelijke routestichtingen de actuele kwaliteit gaan monitoren en periodiek gaan rapporteren over knelpunten?
- b. Aan wie rapporteren deze routestichtingen?
- c. Hoe verhoudt een «knelpunten top 50» zich tot een «file top 50» als de economische schade van die knelpunten en files worden meegewogen?

Antwoord:

- a. *Het inschatten van het aantal wandelaars en fietsers is schier onmogelijk. Daarvoor spelen zoveel factoren, dat een oorzakelijk verband amper te leggen is.
Door het scheppen van goede randvoorwaarden wordt wel de mogelijkheid gecreëerd dat een verdere groei kan plaats vinden.*
- b. *De Routestichtingen rapporteren aan hun eigen bestuur en aan de subsidiegevers.*
- c. *De economische schade van de file top 50 is vanzelfsprekend vele malen groter. Dat neemt niet weg de winst van het oplossen van de knelpunten top 50, niet onderschat moet worden. Die winst ligt meer in de sfeer van zaken als gezondheid, milieu, natuurbeleving en recreatie.*

57

- a. *Waarom is het niet goed dat er geen vastomlijnde criteria zijn voor het verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer en dat in plaats daarvan dit per project apart wordt bekeken?*
- b. *Prefereren de initiatiefnemers vastomlijnde, starre criteria boven het flexibel omgaan met- en oplossen van problemen?*

Antwoord:

- a. *Omdat dan een toetsingskader ontbreekt en de situatie naar willekeur wordt aangepakt.*
- b. *Natuurlijk willen we geen starre regels en de nodige flexibiliteit. Teveel flexibiliteit biedt gebruikers en eigenaren geen duidelijkheid en zekerheid. Transparantie over de spelregels is daarom nodig.*

58

Waarom past proactieve betrokkenheid van fiets- en wandelorganisaties bij planvorming van infrastructuuraanpassingen waarbij doorsnijding aan de orde is bij het advies van de Commissie Elverding die juist versnelling van procedures nastreeft?

Antwoord:

Het een spreekt het ander niet tegen. Ook (of zelfs juist) met betrokkenheid van fiets- en wandelorganisaties kan versnelling nagestreefd worden zoals Elverding dat voorstaat.

59

- a. *Welk systematisch onderzoek wordt voorgesteld voor het verhogen van de belevingswaarde van de fiets- en wandelroutes?*
- b. *Door wie wordt dat uitgevoerd en welke dekking is daarvoor?*
- c. *Wie is in deze verantwoordelijk voor gecoördineerd beleid?*

Antwoord:

- a. *Er is nog geen concreet beeld van welk systematisch onderzoek wordt voorgesteld voor het verhogen van de belevingswaarde. Dat is meer een kwestie van uitvoering.*
- b. *Ná de behandeling van deze nota kan het ministerie een en ander ter hand nemen. Tot dekking uit landelijk budget kan de Kamer besluiten in het kader van de begrotingsbehandeling.*
- c. *Zie p35–36 van de nota over de verdeling tussen taken en bevoegdheden*

60

Hebben de initiatiefnemers, in het kader van het nastreven van uniformiteit tussen gemeenten, gedacht aan het oormerken van een bepaald percentage van het gemeentefonds aan fiets-, wandel-, – en routenetwerken?

Antwoord:

Ja, maar daar willen wij geen voorstellen toe doen. De autonomie van gemeenten en het recht om eigen afwegingen te maken is een groot goed voor gemeenten.

61

Hoe en door wie zouden de landelijk doelen voor de kwaliteit van wandel- en fietsroutes moeten worden geborgd?

Antwoord:

Niet anders dan dat nu voor overige wegen en paden gebeurt. Een eerste verantwoordelijkheid bij de eigenaar of beheerder en bij voorkeur controle door een publiekrechtelijke orgaan.

62

- a. Wat is de consequentie voor de werkdruk als er extra procesafspraken worden gemaakt met Rijkswaterstaat, IPO en VNG?
- b. Welke procesafspraken zijn er hierover met ProRail gemaakt en kan per afspraak worden aangegeven of die ook met Rijkswaterstaat, IPO en/of VNG moet worden gemaakt in de ogen van de initiatiefnemers?

Antwoord:

De werkdruk zal amper toenemen, er worden immers al dergelijke procesafspraken gemaakt voor andere infrastructuur. De initiatiefnemers hebben geen afspraken gemaakt.

63

- a. Zijn publicaties en methoden van CROW-voorschriften of CROW-richtlijnen?
- b. Kan dit worden voorgeschreven?

Antwoord:

De CROW-voorschriften zijn «slechts» richtlijnen en ze kunnen niet direct bindend worden voorgeschreven. Wel hebben CROW-richtlijnen een zeker gezag en handelen veel overheden conform deze richtlijnen. De indieners vinden het wenselijk om de CROW-richtlijn te verankeren.

De CROW-richtlijnen zijn dus op dit moment niet voorgeschreven, maar dat is wel aanbevelenswaardig. Mogelijk biedt de nieuwe Omgevingswet daar ruimte voor. zie aanbeveling 7 en 8 in de nota.

64

- a. Wat zijn de kosten van het doorvoeren van de CROW kwaliteitsnormen voor fiets- en wandelverkeer?
- b. Wat zijn de gevolgen van het doorvoeren van deze kwaliteitsnormen voor de doorstroming van het overige verkeer?

Antwoord:

a. *De kosten zijn ons niet bekend. In de regel zullen deze bij renovatie en onderhoud beperkt zijn omdat het werkenderweg meegenomen kan worden. De veiligheid zal erdoor toenemen en onveilige situaties hebben ook hun prijs.*

b. *De inschatting is dat de doorstroming erdoor niet zal verminderen. Sterker nog: daar waar fietspaden en wegen bijvoorbeeld ongelijkvloers gaan kruisen, zal de doorstroming toenemen*

65

- a. Strookt het verankeren van extra regelgeving en richtlijnen naar uw mening met de doelstelling van de Omgevingswet, namelijk regelgeving verminderen en procedures versnellen?
- b. Zo ja, hoe dan?
- c. Zo nee, wat is de concrete meerwaarde?

Antwoord:

De indianers denken een gebalanceerde afweging te hebben gemaakt tussen de wens om de regeldruk te verminderen, het belang om een aantal zaken in naam van het «wandel- en fietsbelangen» te regelen en de meerwaarde die dit heeft voor economie, gezondheid en recreatie. Doordat dit in de mening van de indianers een gebalanceerde afweging is, zien zij geen tegenspraak met de nieuwe omgevingswet. Bij de totstandkoming van de omgevingswet is immers ook een afweging gemaakt tussen de meerwaarde danwel de noodzaak van het regelen van zaken en de wens om de regeldruk te verminderen.

66

Wat wordt bedoeld met het «opschonen van LF en LAW routes»?

Antwoord:

Dubbelingen eruit halen en een check op de mate van feitelijk gebruik.

67

Suggesteren de initiatiefnemers dat bij tunnelpassages die niet veel worden gebruikt sociale veiligheid geen belangrijk onderwerp is?

Antwoord:

Nee. Sociale veiligheid kan dan een factor van betekenis zijn.

68

Hoeveel sobere tunnels kunnen er gerealiseerd worden voor het bedrag van een nieuwe tunnel?

Antwoord:

Dat valt nu nog niet te zeggen, vaak valt met mee te nemen in een ander groot werk en het is afhankelijk van aanbesteding.

69

- a. Waarom moeten er standaardconcepten ontwikkeld worden voor veelvoorkomende typen passages van (spoor)wegen?
- b. Is maatwerk in dat verband niet beter?
- c. Waar past het opstellen van standaardconcepten voor veelvoorkomende typen passages van (spoor)wegen in de discussie over de taken van ProRail?

Antwoord:

- a. *Standaardconcepten kunnen efficiënter en goedkoper werken.*
- b. *Maatwerk is meestal duurder.*
- c. *De discussie met ProRail kan aan de hand van dit initiatiefdocument starten.*

71

- a. Kan een nadere toelichting worden gegeven over het toepassen van het beginsel «de veroorzaker betaalt» bij wandel- en fietspaden?
- b. Wat levert dit concreet, uitgedrukt in euro's, op?
- c. Welk effect heeft toepassing van dit beginsel op infrastructuuropdrachten?

Antwoord:

Als een wandelpad doorsneden wordt door een nieuwe weg, zal de initiatiefnemer van de nieuwe weg aangemerkt kunnen worden als veroorzaker. De veroorzaker zal de «reparatie» van het wandelpad moeten meenemen in de totale kosten van zijn plan. Daarbij geldt uiteraard dat er door de verantwoordelijke partijen eerst een afweging gemaakt dient te

worden op welke wijze de doorkruising van de fiets of wandel infrastructuur gecompenseerd dient te worden.

72

Is de mogelijkheid voor het oprichten van een fonds voor het onderhoud en beheer van verwijsborden, waar horecaondernemers, gemeenten, provincies of ondernemers uit de toerismebranche aan mee kunnen doen, onderzocht? En hoe wordt deze mogelijkheid ingeschat?

Antwoord:

De ANWB heeft veel ervaring met (onderhoud) van verwijsborden. Doel is eenduidigheid en het voorkomen van een wildgroei van allerlei verschillende verwijsborden. Dat belang dient alle betrokkenen, daarom wordt het kansrijk geacht.

73, 74

75

Hoe wordt bij een systeem van «de veroorzaker betaalt» deze veroorzaker geprikkeld om een zo gebruiksvriendelijk mogelijke doorgang te creëren, in plaats van de meest goedkope?

Antwoord:

Indieners hopen uiteraard dat voor een zo gebruikersvriendelijke doorgang gekozen wordt. De kwaliteitseisen van SWOV in deze zijn niet verplicht, maar hebben veel navolging.

76

Wie betaalt er in de huidige situatie voor doorsnijdingen door nieuwe infrastructuur?

Antwoord:

Veelal worden doorsnijdingen niet gecompenseerd, soms (ten dele) door de veroorzaker en in uitzonderingen door derden.

77

- a. Hoe verhoudt de verankering van CROW richtlijnen in de Omgevingswet op dit thema zich tot voorstel 11 waarin wordt gevraagd om in het kader van die Omgevingswet procedures met betrekking tot het verbeteren van verkeersveiligheid en kwaliteit van fiets wandel- en fietsroutes zoveel mogelijk te vereenvoudigen?
- b. Wat willen de initiatiefnemers precies in de Omgevingswet verankerd zien?

Antwoord:

Zie vraag 65. De achtergrond van onze suggestie is dat de vrijblijvendheid die nu heerst niet goed is. We willen dat basisvereisten globaal geregeld worden.

In de Omgevingswet zouden de nationale routenetwerken voor wandelen en fietsen geborgd moeten worden, zou de definitie van infrastructuur inclusief infrastructuur voor langzaam verkeer moeten zijn en zou in een AMvB de CROW-maaswijdte beschreven moeten worden.

78

Waarom mogen de provincies niet zelf weten of zij fiets- en wandelroutes in de provinciale structuurvisie opnemen?

Antwoord:

Omdat we het ongewenst zouden vinden als provincies daar geen aandacht aan besteden. Als één provincie dat immers niet doet, is de aansluiting met buurprovincies immers verloren.

79

- a. Betekent het opnemen van de doorgaande fiets- en wandelroutes in de provinciale structuurvisie dat alle routes ook daadwerkelijk compleet moeten worden gemaakt?
- b. Zo ja, wat zijn daar de gevolgen van en moet dat dan ook daadwerkelijk gerealiseerd worden?
- c. Zo ja, wat zijn de financiële consequenties daarvan?
- d. Wat kost het om de fiets- en wandelroutes volledig te vervolmaken zoals de initiatiefnemers dat voor ogen hebben?

Antwoord:

Een provinciale structuurvisie is toelatingsplanologie. Pas als er een uitvoeringsprogramma aan gekoppeld is, is daadwerkelijke realisatie veilig te stellen. Dat zou in onze visie wel logisch zijn. Boter bij de vis. Anderzijds moeten provincies hun eigen (politieke) afweging maken of geld gestoken wordt in wandel en fietspaden. Uiteindelijk kan daarover in provinciale staten een debat plaats vinden.

80

- a. Waarom is de drempel om 's avonds of in het weekend een wandeling of fietstocht te maken in steden groter dan op het platteland?
- b. Wat is het percentage op het platteland wonende mensen dat 's avonds en in het weekend daadwerkelijk gaat fietsen of wandelen?
- c. Wat is het percentage in steden wonende mensen dat 's avonds en in het weekend daadwerkelijk gaat fietsen of wandelen?

Antwoord:

Sociale veiligheid zal in stedelijk gebied anders beleefd worden. Percentages zijn ons niet bekend.

81

- a. Wat zijn de redenen dat 60% van de bevolking zelden of nooit wandelt en de helft zelden of nooit fietst?
- b. Wat is de rol van de overheid hierin in de ogen van de drie initiatiefnemers?

Antwoord:

- a. *Wij hebben geen empirisch onderzoek verricht naar de beweegredenen van personen om zelden of nooit te wandelen. Het lijkt logisch dat intrinsieke motivatie, fysieke beperkingen en een gebrek aan tijd hier een rol spelen.*
- b. *De rol van de overheid is het wegnemen van drempels en het stimuleren van beweging en ontspanning.*

82

- a. Hoe moet de genoemde kennisuitwisseling vorm gaan krijgen?
- b. Wat gaat dat kosten?

Antwoord:

- a) *Landelijke routestichtingen hebben ervaring met het organiseren van landelijke kennisuitwisseling en monitoring. Zij bundelen en verrijken kennis en voorkomen daarmee versnippering.*
- b) *Dit vormt onderdeel van de basistaken van de landelijke routestichtingen, zie punt 1 en 13.*

83

Hoe worden gemeenten gestimuleerd om zich aan te sluiten bij het landelijk netwerk in opbouw?

Antwoord:

Dat zou bij voorkeur via de VNG moeten gebeuren.

84

Hoe wordt gestimuleerd dat «verborgen schatten» in gemeenten bloot komen te liggen of bereikbaar worden voor binnen- en buitenlandse toeristen?

Antwoord:

Gemeenten hebben daar het voortouw. Zij kunnen dat in samenwerking doen met lokale VVV's en historische verenigingen.

85

- a. Waarop wordt voorrang gegeven bij de zin «Het ligt voor de hand om ontbrekende schakels in aantrekkelijke uitvalsroutes vanuit het stedelijk gebied met voorrang aan te pakken»?
- b. Wat wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen daardoor minder prioritair geacht?

Antwoord:

- a. *Er wordt dan voorrang gegeven op andere ontbrekende schakels. De aantrekkelijke uitvalsroutes vanuit stedelijk gebied dus het eerst.*
- b. *De factor «aantrekkelijke uitvalsroutes» is prioritair.*

86

- a. *Waarom moet iedereen in de ogen van de initiatiefnemers een natuurliefhebber zijn?*
- b. *Wat is er mis mee dat natuurliefhebbers meer over hebben voor een wandeling dan een gemiddeld ander mens?*

Antwoord:

Niet iedereen moet een natuurliefhebber zijn. De initiatiefnemers denken wel dat de natuur ons veel waardevols te bieden heeft en dat daarom het voor ieder mens niet onnodig moeilijk moet zijn om een wandeling te maken door de natuur.

87

- a. *Waar worden naar uw mening de rijksmiddelen ten behoeve van Staatsbosbeheer nu aan besteed?*
- b. *Betekent het voorstel van de initiatiefnemers dat de rijksmiddelen daar dan niet meer aan moeten worden besteed?*

Antwoord:

Staatsbosbeheer is een zelfstandig onderdeel van de Staat. Qua financiering is het rijk verantwoordelijk voor een deel van de eigenaarslasten en voor de continuïteit van Staatsbosbeheer. Daarnaast is het Rijk opdrachtgever op het gebied van publieksvoorlichting en educatieve activiteiten. Wij denken dat het goed is dat dat zo geregeld is. Doordat het budget van Staatsbosbeheer ten behoeve van recreatieve voorzieningen in natuurgebieden (€ 20 miljoen/jaar), bij de decentralisatie is geschrapt, dreigt de kwaliteit van deze voorzieningen in snel tempo te verslechteren. Uit het budget werd onder meer de aanleg en het onderhoud van honderden kilometers fiets- en wandelpaden betaald, 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 en omdat de recreatieve sector voor

profijt danwel schade kan hebben van het open houden dan wel sluiten van wandel- en fietspaden, vinden de indieners het wenselijk dat aanvullende financiering hiervoor wordt gevonden.

88

- a. Wat draagt het opnemen van kengetallen per waterschap in de tweejaarlijkse benchmark Waterschapspeil over de openstelling van onderhoudspaden bij aan het verbeteren van de structuur van fiets- en wandelpaden?
- b. Weet u of de waterschappen hierover zijn geconsulteerd?
- c. Zo ja, wat was hun mening?

Antwoord:

Benchmarkgegevens stimuleren de onderlinge waterschappen. Een goed voorbeeld doet goed volgen. De waterschappen zijn niet geconsulteerd.

89

Wat zijn de consequenties van een standaardbepaling voor een recht van overpad met betrekking tot eigendomsrecht?

Antwoord:

De consequentie is dat uniformering ontstaat en in heel Nederland (min of meer) dezelfde regels gelden.

90

- a. Wie betalen de financiële tegemoetkomingen voor eigenaren van landgoederen om openstelling van hun landgoed te realiseren?
- b. Willen de initiatiefnemers eigenaren van landgoederen verplichten om hun landgoederen open te stellen?

Antwoord:

- a. *In de regel is er een subsidierelatie tussen overheid en landgoedeigenaar. In die gevallen kan het een onderdeel van de subsidieafpraak zijn.*
- b. *Eigenaren van landgoederen die geen subsidierelatie hebben en waar geen wettelijke regels zijn die openstelling regelen, kunnen niet verplicht worden.*

91

- a. Om hoeveel geld gaat het bij aanbeveling 20 waarin een uniforme regeling van financiering van paden over particulier land wordt voorgesteld?
- b. Welke dekking hebben de initiatiefnemers voor ogen?

Antwoord:

- a. *De beëindiging van de regeling boerenlandpaden in 2012 heeft geleid tot een verscheidenheid aan situaties in de provincies en recreatieschappen. Het aflopen van de regeling zorgt ook voor afsluiting van paden. De vergoeding was 45 cent per jaar per strekkende meter. In overleg met provincies en recreatieschappen, landeigenaren en de agrarische sector kan er een nieuwe regeling tot stand komen.*
- b. *Daarbij voorzien wij inpassing in bestaande regelingen van agrarisch natuurbeheer.*

92

- a. Wat zijn de redenen om de wettelijke aansprakelijkheid bij ongevallen op paden over particulier land te beperken tot situaties waarin de eigenaar evident nalatig is geweest?
- b. Zijn de initiatiefnemers niet van mening dat de wandelaars en fietsers zelf verantwoordelijk zijn voor waar zij lopen of wandelen, helemaal als

zij de keuze maken om over opengesteld particulier terrein lopen of fietsen?

Antwoord:

Hetgeen wij beogen is een beroep te doen op het gezonde verstand van de recreant en de eigenaar van het land. Juist omdat aansprakelijkheid heden ten dage steeds vaker een reden is voor particulieren om hun terrein voor recreanten af te sluiten kiezen wij ervoor om aansprakelijkheid te beperken. De recreant is inderdaad zelf verantwoordelijk voor waar hij of zij loopt of wandelt.

93

- a. Is het concept van NS-wandelingen een onderdeel van de vervoerconcessie?
- b. Zo nee, vinden de initiatiefnemers dat dit een onderdeel van een concessie zou moeten zijn?
- c. Zo ja, vinden de initiatiefnemers dit een kerntaak van de NS?
- d. Willen de initiatiefnemers de regionale vervoerders verplichtingen dit voorbeeld te volgen?

Antwoord:

- a) *Nee*
- b) *Gezien het feit dat het voortbestaan van NS-wandelingen (van station naar station) nu jaarlijks ter discussie staat, is het wenselijk dat dit in de concessie benoemd wordt. Het gaat om 46 NS-wandelingen waar jaarlijks een half miljoen mensen gebruik van maakt.*
- c) *Dit idee sluit aan op andere activiteiten die NS onderneemt om het recreatief gebruik van de trein te bevorderen. Wat ons betreft wordt dit in de concessie benoemd, maar dit kan ook onderdeel uitmaken van een breder palet aan diensten en recreatie die nu al worden aangeboden. De regionale vervoerders en concessieverleners kunnen daarbij uiteraard een rol spelen. Wij stellen voor om het onderwerp stimuleren en faciliteren van wandelingen en fietsen gecombineerd met de trein ook regelmatig te laten agenderen in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB).*
- d) *Ja, het is zeer wenselijk dat de NS-wandelingen in de concessie opgenomen worden, bij alle vervoerders. Het effect dat nu door meerdere aanbieders optreedt, is dat het populaire NS-wandelproduct uitgekleeft wordt en in sommige regio's zelfs niet meer wordt aangeboden.*

94

- a. Betekent voorstel 22 dat men korting bij OV-bedrijven moet krijgen als men gaat wandelen?
 - b. Zo ja, hoe wordt dat getoetst?
 - c. Zo nee, wat wordt er dan bedoeld?
 - d. In hoeverre willen de indieners dit verplichtend opgenomen willen zien in alle nationale, regionale en lokale concessies?
 - e. Hoe verhoudt dit zich tot het recht van vervoerders om de kosten van een regeling af te wegen tegen het aantal gebruikers?
- a. b. *Neen.*
 - c. *Inmiddels heeft NS een groepsretour ingesteld waarmee deels in het aanbod wordt voorzien. Vooral de reizigers op langere afstanden zijn hierbij gebaat.*
 - d. *De mate van tariefvrijheid van vervoerders is geregeld in de verschillende concessies.*
 - e. *Het lijkt ons vanzelfsprekend dat er altijd een degelijke kosten baten afweging gemaakt dient te worden bij het introduceren van nieuwe producten.*

95

- a. Waarom zou fietsvervoer in stoptreinen buiten de spits gratis moeten worden?
- b. Geldt dat ook voor bakfietsen, ligfietsen, et cetera?
- c. Zijn de initiatiefnemers niet bang dat als al hun voorstellen worden doorgevoerd de vervoerders materieel tekort zullen komen?

Antwoord:

- a. Wij vinden dat het meenemen vaneen fiets in de trein buiten de spits aangemoedigd dient te worden. Een effectief mechanisme hiervoor is het mechanisme van de prijs.
- b. Neen
- c. De initiatiefnemers zijn hiertoe een mogelijkheid buiten de spits in het bestaande materiaal met de huidige capaciteit.

96

Is het voorbeeld van fietsenvervoer bij Arriva volgens de drie initiatiefnemers een mooi voorbeeld dat door regionale aanbesteding tot stand is gekomen?

Antwoord:

Ja

97

Betekent meer ruimte voor fietsvervoer in de trein minder ruimte voor zitplaatsen?

Antwoord:

Nee, buiten de spits niet.

98

- a. Wat is naar uw mening de rol van het Rijk bij het bepalen dat men de OV-fiets op een ander station kan inleveren dan waar deze is gehuurd?
- b. Wat zijn de gevolgen hiervan voor de business case die de NS hanteert?
- c. Is de NS hierover geconsulteerd?
- d. Zo ja, wat vindt de NS hiervan?
- e. Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

De initiatiefnemers hebben met NS gesproken. Een van de nadelen aan het door ons voorgestelde model is dat er sprake kan zijn van een toename van fietsen die van de ene stalling naar de andere moeten worden gebracht per vrachtauto. De gevolgen voor de business case zijn slechts voor NS inzichtelijk. Wij hebben aangegeven dat het mogelijk moet worden de fiets in te leveren op een ander station tegen een meerprijs. Daarmee kunnen de kosten gedekt worden.

99

Hoeveel mensen willen hun fiets meenemen in treinen op grensoverschrijdende trajecten?

Antwoord:

Exacte cijfers over de behoefte zijn ons niet bekend.

100

- a. Waarom moeten eisen in de concessieverlening moeten worden opgenomen voor gebruiksvriendelijke faciliteiten voor fietsvervoer?
- b. Is het in de ogen van de initiatiefnemers ook mogelijk om gebruiksvriendelijke faciliteiten voor fietsvervoer als wens op te nemen en

daarmee de inschrijvende partij voor een voordeel op hun concurrent te kunnen laten kiezen?

Antwoord:

Wij zijn voorstander van het bevorderen van het fietsgebruik. Door het openbaar vervoer beter aan te laten sluiten op de behoefte van de fietser kan er synergie ontstaan in deze modaliteiten. Indieners zien het opnemen in de vervoersconcessie als de meest effectieve vorm.

101

Waarom is alleen gekozen voor grensoverschrijdende projecten bij het voorstel om in de concessie voorwaarden op te nemen over aanwezigheid van gebruiksvriendelijke fietsfaciliteiten?

Antwoord:

Wij staan open voor het oplossen van dergelijke problemen binnen Nederland. Nu was er sprake van acute problemen met name in het grensoverschrijdende treinverkeer. Binnen Nederland is het mogelijk de fiets per trein te vervoeren.

102

- a. Wat kosten de voorstellen voor de laagdrempelige toegang tot het openbaar vervoer voor buitenlandse toeristen?
- b. Hoe moet dat bekostigd worden?

Antwoord:

Zie het antwoord op vraag 1. De initiatiefnemers hebben geen doorrekening van de Nederlandse situatie. In de exploitatie is het principe waar wij ons op baseren dat de bijdrage van toeristen via de toeristenbelasting afdoende is om de kosten te dekken. Vaak gaat het immers om gebruik buiten de spits. Er zijn natuurlijk varianten denkbaar waarbij hogere exploitatiekosten worden doorberekend aan de gebruiker.

103

- a. Om welke landelijke meertalige portal met routeinformatie gaat het in voorstel 30?
- b. Wat is het primaire doel van deze portals en valt de voorgestelde informatie daaronder?

Antwoord:

Zie voorstel 1 en 31 van de initiatiefnota.

104

Hoe zien de kindvriendelijke routes er in Denemarken ongeveer uit en wat is er concreet in Nederland nodig om een dergelijk kwaliteit te kunnen hebben?

Antwoord:

De routes komen vaak langs uitkijkpunten, speelplekken en kindvriendelijke horeca. Het zijn routes waar kinderen zich kunnen vermaken met meer dan alleen de route zelf. Het ontsluiten van informatie over routes en het duidelijk aangeven welke routes leuk zijn voor kinderen is nodig. Op sommige plekken kan er in de ruimtelijke ordening rekening gehouden worden met fiets- en wandelroutes bij het plaatsen van speelplekken en andersom kan er bij het uitzetten van routes rekening worden gehouden met recreatieve mogelijkheden voor de kleintjes.

105

Kunnen de initiatiefnemers voorbeelden noemen van de vereenvoudiging van procedures met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid en de kwaliteit? En hoe werkt dit door op lokaal niveau?

Antwoord:

Een voorbeeld is het snel en efficiënt kunnen melden van onveilige situaties en het snel opvolging geven aan meldingen. Op lokaal niveau vraagt dit alertheid van de betrokken en verantwoordelijke partijen.

106

- a. Waarom vindt u het vergroten van de bekendheid van fiets- en wandelroutes een taak van de rijksoverheid?
- b. Waarom kan dit geen onderdeel zijn van marketing van provincies en gemeenten?
- c. Wat kost de voorgestelde marketingcampagne?
- d. Wat is de rol van de markt als het gaat om communicatie via reisguiden, etc.?

Antwoord:

De aantrekkingskracht van recreatie op toeristen is een taak van nationaal, regionaal en lokaal belang. Juist de rijksoverheid kan krachten bundelen. Door marketing en campagne kan de lokale economie een impuls krijgen en kunnen regio's hun aantrekkingskracht op toeristen vergroten. De opzet van de marketingcampagne is hier niet uitgewerkt, afhankelijk van de omvang kunnen de kosten bepaald worden. Daarbij is de constatering dat ook de markt een rol moet spelen terecht. Uiteraard kunnen provincies en gemeenten zich ook inzetten voor marketing van fiets- en wandelroutes.

107

- a. Zijn Duitsland en België benaderd door de initiatiefnemers als het gaat om het tot stand laten komen van een gericht programma om integratie van Nederlandse, Duitse en Belgische wandel- en fietsroutenetwerken af te ronden?
- b. Zo ja, wat vond men er in deze landen van?

Antwoord:

De rijksoverheid kan deze suggestie in samenwerking met de regio's die grensoverschrijdend werken oppakken.

108

Is overwogen om transferpunten voor auto-wandel te stimuleren?

Antwoord:

Ja

109

- a. Welke doelgroepen zijn te onderscheiden bij voorstel 35?
- b. Hoe worden deze doelgroepen gedefinieerd?

Antwoord:

Zoals u kunt lezen hebben de initiatiefnemers vier doelgroepen genoemd: de rustzoeker, de cultuurzoeker, de stedentripster en het gezin. Hete treft hier een globale indeling. Mocht er aanleiding zijn om deze doelgroepen te verbreden of anderszins aan te passen opdat het bereik vergroot wordt, dan juichen wij dit toe. Aangezien het programma ontwikkeld wordt met partijen uit het veld, zullen zij zich verder buigen over de exacte definitie van de doelgroepen.

110

- a. Wat is volgens u het probleem precies waarmee provincies en gemeenten, maar ook de non-profit routestichtingen Wandelnet en Fietsplatform, worden opgezadeld door gebrek aan sturing?
- b. Hoe groot is dat probleem?

Antwoord:

Decentrale overheden en organisaties zijn uitstekend in staat om een groot aantal relevante taken op het gebied van de wandel- en fietsinfrastructuur uit te voeren, of uit te laten voeren. Het Rijk kan een nuttige rol spelen bij het stellen van wettelijke kaders, als opdrachtgever voor rijksinfrastructuur, als eigenaar van NS en ProRail, als subsidiënt van NBTC en de routestichtingen, als initiator van kennisontwikkeling. Onze visie op de optimale taakverdeling tussen alle overheden is te vinden in het hoofdstuk «Heldere doelstellingen, taakverdeling binnen en tussen overheden, structurele financiering publieke taken» (pag.20 e.v.)

111

Waarom hebben de initiatiefnemers ervoor gekozen voor ontkokering van middelen van Staatsbosbeheer, en wat zijn de voor- en nadelen hiervan?

Antwoord:

Door ontkokering kan er meer synergie ontstaan tussen de verschillende beleidsterreinen. Zo wordt het voor Staatsbosbeheer makkelijker mogelijk om recreatief wandelen en fietsen te stimuleren. Daarbij moet wel een oplossing gevonden worden voor het gat in het budget voor recreatieve voorzieningen (eerst 20 miljoen, nu ongeveer 5,5 miljoen).

112

Waarom pleiten de initiatiefnemers niet voor een verhoging van het budget voor recreatieve voorzieningen in natuurgebieden, dan wel voor het (deels) in ere herstellen van de taak die Staatsbosbeheer vóór 2011 had op dit gebied?

Antwoord:

Indieners betreuren het als Staatsbosbeheer zijn taken op het gebied van recreatieve voorzieningen niet in voldoende mate kan uitvoeren. Met de achteruitgang van het budget van Staatsbosbeheer hiervoor (20 miljoen, nu: ongeveer 5,5 miljoen) komen deze taken in de knel.

113

Is overwogen om ook de bedreiging van klompenpaden en kerkenpaden op te nemen in de nota?

Antwoord:

Neen

114

- a. Wat zijn volgens u de gevolgen van de gewenste aanvullende afspraak op het Bestuursakkoord Natuur, zodat er weer voldoende continuïteit en kwaliteit gegarandeerd wordt voor de systeemfuncties, tegen lagere kosten bij een versnipperde aanpak?
- b. Hoe verhoudt dit zich volgens u tot bestaand beleid?

Antwoord:

- a. *Het gevolg is dat er weer landelijke regie ontstaat op het promoten van en het bewaken van de wandel en fietsinfrastructuur.*
- b. *Van landelijke regie is nu geen sprake.*

115

Kan bij het particulier initiatief en het uitgangspunt «particulier wat kan, publiek wat moet» aangegeven worden wat hierin precies de publieke taak is?

Antwoord:

Alle taken die niet particulier te realiseren zijn.

116

- a. Hoe verhouden de genoemde uitgangspunten «decentraal wat kan, centraal wat moet» en «particulier wat kan, publiek wat moet» zich tot de inhoud van de nota?
- b. Is het niet zo dat de private markt helemaal niet genoemd wordt, dat alles wat bij decentrale instanties wordt genoemd nu al gebeurt, maar dat de centrale taken flink worden uitgebreid?
- c. Komt dat overeen met de in a genoemde uitgangspunten?

Antwoord:

- a. *De nota is een aanzet om de publieke taak beter te borgen en weer centraal te doen wat centraal moet. Er is geen sprak van uitsluiting van particulier initiatief of decentrale sturing.*
- b. *Veel zaken moeten met particulier initiatief tot stand komen en worden decentraal besloten en gerealiseerd. Dat laten wij zo.*
- c. *Er is sprake van een aanvulling op de huidige situatie door regie te laten nemen door de rijksoverheid.*

117

Kan een kostenoverzicht worden gegeven bij de uitgangspunten op de pagina's 21 en 22?

Antwoord:

Zie vraag 1. Er is geen kostenoverzicht van elk voorstel bijgevoegd.

118

- a. Hoeveel middelen zijn tot 2028 nog beschikbaar in het MIRT?
- b. Hoeveel is nodig om voorstel 37 te kunnen realiseren?
- c. Welke projecten gaan wat de initiatiefnemers betreft geschrapt worden om voorstel 37 mogelijk te maken?
- d. Zijn de indieners dan bereid om voor te stellen de BDU, het gemeentefonds en provinciale fondsen ook te korten?

Antwoord:

- a. *Zie het MIRT projectenboek.*
- b. *Voorstel 37 bevestigt het principe dat de veroorzaker van infrastructuurele aanpassingen in wandel en fiets voorzieningen ook de eventuele investeringen die nodig zijn dient te bekostigen. Bij rijkswegen, spoorlijnen en kanalen betreft het dan de rijksoverheid, via het MIRT.*
- c. *Geen*
- d. *Neen*

119

- a. Wat is volgens de indieners de rol van het rijk bij het bepalen van de uitgaven uit de «Gebundelde Brede Doeluitkering»?
- b. Wat moeten de provinciale overheden en lokale overheden laten in de ogen van de initiatiefnemers om voorstel 38 mogelijk te maken?

Antwoord:

- a. *Het rijk bepaalt de verdeelcriteria van de Gebundelde Brede Doeluitkering. De decentrale overheden zijn zelf verantwoordelijk waaraan zij het geld van de uitkering besteden.*

b. *Wij juichen toe dat de besteding ook gaat naar fiets- en wandelvoorzieningen.*

120

Zijn de indieners van mening dat de Wegenwet als juridische basis moet worden ingezet voor het recht op overpad?

Antwoord:

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. De nota bevat geen voorstel betreffende de Wegenwet.

121

Zien de indieners nog een andere rol voor fiets- en wandelvoorzieningen in de MIRT-systematiek dan het bekostigen van doorsnijdingen?

Antwoord:

Bij routes van groot belang kan er sprake zijn bekostiging uit het MIRT.

122

Is overwogen om wandel en fietspaden in decentrale afspraken te waarborgen via «principles of good construction practice»?

Antwoord:

Neen

123

Wat zijn de belemmeringen voor boeren om voetpaden/ overpad op hun land te creëren?; waar loopt men in de praktijk tegenaan?

Antwoord:

Er zijn vanuit de agrarische sector meerdere bezwaren. Onder meer de aansprakelijkheid, ziekten van honden die het terrein betreden en eventuele schade aan eigendommen. Daarnaast speelt het principe als eigenaar zelf zeggenschap te willen hebben wie er wel en geen toegang tot het land heeft.

124

Hoe – en op welke termijn – denkt u dat de NS verplicht kan worden om gratis fietsvervoer buiten de spits toe te staan?

Antwoord:

Wij vinden dat het meenemen vaneen fiets in de trein buiten de spits aangemoedigd dient te worden. Een effectief mechanisme hiervoor is het mechanisme van de prijs. De initiatiefnemers zijn hiertoe een mogelijkheid buiten de spits in het bestaand materiaal met de huidige capaciteit. De NS maakt hierin haar eigen afweging.

125

In hoeverre zien de indieners mogelijkheden in Nederland voor paden langs oude spoortracés? Kan dit tot schade leiden aan de natuur die om deze oude spoortracés is ontstaan?

Antwoord:

Wij hebben deze mogelijkheid niet onderzocht. Indien mogelijk met respect voor natuur en omgeving juichen wij nieuwe paden toe.

126

Kan uitgebreider worden onderbouwd waarom de kwaliteit van informatie over fietsen en wandelen in buitenlandse reisgidsen niet goed genoeg is en hoe is dit te verhelpen?

Antwoord:

Voor deze analyse verwijzen wij naar de startnota. Een sprekend voorbeeld als dat de Michelin gids 2013 nauwelijks fiets- en wandelinformatie bevat, dit terwijl het voor buitenlandse toeristen de meest ondernomen activiteit is.

127

Kunnen de kosten, inclusief de verschuiving van posten, van de uitvoering van de nota in beeld worden gebracht?

Antwoord:

Zie vraag 1a.

128

Deelt u de mening dat de promotie van de Nederlandse mogelijkheden op het gebied van fietsen en wandelen zwaar onder de maat is en is het NBTC daarvoor (mede) verantwoordelijk?

Antwoord:

Wij willen de promotie verbeteren. Daartoe doen wij voorstellen. Evaluaties van bij beleid betrokken partijen vinden ons inziens niet plaats in een initiatiefnota. Een evaluatie per betrokken partij van de huidige situatie maakt dan ook geen onderdeel uit van deze initiatiefnota.

129

Wie denkt u dat de regie over- en de verantwoordelijkheid voor het meertalige portal zou moeten krijgen en wat zijn de kosten hiervan?

Antwoord:

Voor een meertalige portal is landelijke regie belangrijk teneinde versnippering te voorkomen. Dat geldt voor voorlichting aan toeristen, maar ook voor de binnenlandse doelgroep.