

Een stap vooruit

Voorstellen voor de uitbouw en betere benutting van het Nederlandse wandel- en fietsnetwerk.



Paulus Jansen
Duco Hoogland
Sander de Rouwe
Tweede-kamerfracties SP-PvdA-CDA



Uitgave:
Tweede-kamerfracties SP-PvdA-CDA
Postbus 20018, 2500 EA DEN HAAG

Den Haag, 28 juni 2013

Overname van de inhoud is toegestaan, mits de bron vermeld wordt.

Foto's pag. 3, 4, 11, 16, 17, 18, 21, : Han van der Voet (Wandelnet)

Een stap vooruit, juni 2013, pag.2

Inleiding

Nederland is een echt fiets en wandelland. De fiets is dagelijks gebruiksartikel nummer 1, maar hij wordt ook recreatief intensief gebruikt. De uitrol van het fietsknooppunten-netwerk, een uitvinding van onze zuiderburen, en de opkomst van de elektrische fiets hebben de groei van het recreatief fietsen een flinke impuls gegeven.

Bij het wandelen is de vierdaagse van Nijmegen internationaal befaamd, maar de basis daarvoor wordt gelegd door honderden lokale wandelevenementen, waaronder vele avondvierdaagse voor de basisscholen. Individuele wandelaars kiezen vaak voor de combinatie NS-wandeling en trein. Wandelen is de populairste recreatievorm van Nederlanders in de categorie 'Sport en sportieve recreatie', voor binnensporten en fietsen¹. Per jaar worden 48 miljoen wandelingen en 35 miljoen recreatieve fietstochten gemaakt.

Ook onder buitenlandse toeristen staat wandelen (vaak: stadswandelingen) op één, voor cafébezoek, bezoeken van bezienswaardige plaatsen en funshoppen. 22% van de buitenlandse toeristen stapt ook op de fiets, waarmee deze activiteit net niet de top-10 haalt².

Internationaal is de belangstelling voor Nederland als fietsland groot. De Fietzersbond, de Dutch Cycling Embassy en een groot aantal Nederlandse adviesbureau's worden in toenemende mate geconsulteerd door overheden uit andere landen, die de strategische waarde van de fiets voor de leefbaarheid in de steden, het verbeteren van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bevolking steeds meer inzien.



¹ CBS, onderzoek dagrecreatie 2006/2007.

² Kerncijfers toerisme en recreatie, Editie 2010, Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen.

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



Ook de toeristische potentie van onze fiets- en wandelinfrastructuur wordt onvoldoende benut. Zo besteedt de nieuwe Michelin Nederland³ maar mondjesmaat aandacht aan de fietstoerist, en nog veel minder aan de wandeltoerist. Wandelaars en fietsers besteden relatief veel geld in de lokale bedrijven op het platteland, zoals het familiehôtel, B&B, camping dorpskroeg en –winkel. Daarmee kunnen zij een bijdrage leveren aan het behoud van waardevolle maar kwetsbare voorzieningen die ook van belang zijn voor de lokale bevolking. In krimpregio's kan het fiets- en wandeltoerisme een nieuwe bron van toeristische inkomsten vormen. Het grote voordeel van Nederland ten opzichte van de meeste andere Europese landen is dat de fietser en wandelaar onderweg veel interessante rustpunten tegenkomen: horeca, maar ook rustieke steden en dorpen, musea, interessante staaltjes waterbouwkunde. Ook het fijnmazig en relatief frequente

³ Michelin, de groene reisgids Nederland, Lannoo 2012; in de gids wordt driekwart pagina besteed aan fietsroutes, -huur en -vervoer per trein, en een kwart pagina aan wandelen; in geen van beide gevallen wordt verwezen naar de meest relevante informatie over LF- en LAW-routes.

openbaar vervoer netwerk en ons unieke aanbod aan pontjes vergroot de actieradius voor de fietser en wandelaar.



De liefhebber van het klimwerk komt in Nederland nauwelijks aan zijn trekken, maar daar staat tegenover dat we een prachtige kust en een keur van mooie waterwegen hebben, die ideaal zijn als ruggegraat van een fiets- of wandelroute. Zeker voor ouderen en gezinnen met kinderen, die geen al te grote afstanden willen afleggen, is onze mix van natuur, cultuur en voorzieningen ideaal. Nu andere EU-lidstaten volop investeren in het fiets- en wandeltoerisme is het zaak om het momentum te benutten om Nederland als fiets- en wandelland op de kaart te zetten.

Een aantrekkelijk fiets- en wandelnetwerk levert ook een belangrijke bijdrage aan de gezondheid van onze bevolking en de leefbaarheid van Nederland.

Uit onderzoek blijkt dat wandelen en fietsen laagdrempelige activiteiten zijn die bijdragen aan een goede gezondheid, minder overgewicht e.d. Een groei van het aantal fietsers en wandelaars en een groei van het aantal fiets/wandeluren per Nederlander kan dus substantiële besparingen op het zorgbudget opleveren.

Het aantal recreatieve autokilometers per hoofd van de bevolking neemt nog steeds toe⁴. Daarmee wordt ook het aandeel van deze kilometers in de aantasting van de luchtkwaliteit, de toename van de geluidsoverlast, groter. Een verschuiving van de

⁴ Bron: Compendium voor de Leefomgeving, Reizigerskilometers in het personenvervoer, 1985-2007, <http://www.compendiumvoordeleefomgeving.nl/indicatoren/nl0024-Reizigerskilometers-persenvervoer.html?i=15-103>

recreatieve tijdbesteding in de richting van fietsen en wandelen levert ook op dit terrein een flink inverdieneffect.

Wij denken dat Nederland zijn enorme potentieel aan recreatieve wandel- en fietsmogelijkheden nog lang niet optimaal benut. Netwerken die beginnen vlakbij je voordeur in de stad verlagen de drempel om op pad te gaan, eenduidige routestructuren maken het eenvoudig om de weg te vinden. Een goede aansluiting van netwerken op het openbaar vervoer maakt het gemakkelijk om de trein of de bus te pakken, met als bijkomend voordeel dat je geen rondje hoeft te lopen of te fietsen, waartoe de automobilist veroordeeld is.

Voor het bevorderen van het fiets- en wandeltoerisme in Nederland is de ontsluiting van de bestaande informatie in alle grote talen en via een eenduidig platform een sleutelfactor. Maar ook zou er beter aangesloten moeten worden op de onderscheidende kwaliteiten van Nederland voor de fietser en wandelaar, zoals de routes langs de waterwegen.

In deze startnotitie geven wij een toelichting op onze doelstellingen, en een aantal ideeën om deze doelen te realiseren. Daarbij concentreren wij ons primair op de zaken waarbij de rijksoverheid een rol kan of moet spelen. Daarbij sluiten we aan op eerdere initiatiefvoorstellen van de kamerleden Wijnand Duyvendak (Wandeloffensief⁵, 2004) en Joop Atsma (Fietsen in Nederland, een tandje erbij⁶, 2008).

Onze voorstellen zijn niet in beton gegoten. De komende vijf maanden voeren we een maatschappelijke consultatie uit. Fietsers en wandelaars –en hun organisaties- kunnen in deze tijd zélf ideeën aandragen om toeristisch en recreatief fietsen en wandelen te bevorderen. Natuurlijk kan iedereen ook reageren op onze eigen ideeën in deze startnotitie.

Reageren is mogelijk via de twitteraccounts @fietsmeldpunt en @wandelmeldpunt en per mail via wandelfietsmeldpunt@gmail.com.

De initiatiefnemers organiseren in het najaar een symposium, waarin de aangedragen ideeën kunnen worden toegelicht en bediscussieerd. Een ding staat vast: wij willen met ons initiatiefvoorstel een stap vooruit zetten voor de Nederlandse wandelaars en recreatieve fietsers!

⁵ Kamerdossier 29892

⁶ Kamerdossier 31796



Wat willen we bereiken?

Het kerndoel van dit initiatiefvoorstel is het bevorderen van fietsen en wandelen in het kader van recreatie en toerisme. Het utilitaire fietsgebruik ten behoeve van woon-werkverkeer, schoolbezoek e.d. laten we buiten beschouwing, al is zeer aannemelijk dat ook de dagelijkse fietser baat⁷ heeft bij een dicht netwerk van recreatieve fietsverbindingen in en nabij stedelijke gebieden. De fietsnota “Een tandje erbij” van Joop Atsma concentreerde zich vooral op het “nuttige fietsen”, een aantal acties uit de fietsnota zijn op dit moment nog een uitvoering.

In de volgende paragrafen concretiseren we ons kerndoel naar de volgende operationele doelen:

1.
Het verbeteren van de herkenbaarheid van de routestructuren voor fiets en wandelaar.
2.
Het verhogen van de belevingswaarde en veiligheid van de routes
3.
Het versterken van het toeristisch/recreatieve medegebruik van natuurgebieden
4.
Het verbeteren van de samenhang tussen de routestructuren voor fietser en wandelaar en het openbaar vervoer.
5.
Het verbeteren van het herkenbaar aanbod aan fiets- en wandelmogelijkheden voor de buitenlandse toerist en het verhogen van de toeristische opbrengst van onze fiets- en wandelinfrastructuur.

Bij ieder doel geven we een aantal ideeën om dit doel te realiseren. Wij nodigen belangstellenden uit om te reageren op onze suggesties en om ook zelf met aanvullende voorstellen te komen.

⁷ Een aanwijziging daarvoor is veldonderzoek van Goudappel Coffeng/Mark van Hagen naar de beleving van utilitaire en recreatieve fietsroutes (Fietsverkeer jaargang 12 nr.32), waarbij bleek dat fietsers die de keuze hebben tussen een kortere saaie route of een langere aangename route meestal kiezen voor de laatste en de reistijd in dat geval ook als korter ervaren.

Doel: verbetering herkenbaarheid routestructuren

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



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

Voor deze operatie is een landelijke regie van groot belang. Die regie is op dit moment in handen van de koepelorganisaties Wandelnet en Fietsplatform, waarbij de financiering van deze landelijke taken grotendeels plaats vindt via provinciale geldstromen. Dat leidt tot onnodig hoge overhead en directe problemen met de financiering als een van de provincies zijn bijdrage verlaagt of intrekt.

Wij denken dat de afbakening van landelijke en regionale/lokale taken bij het ontwikkelen, beheren en onderhouden van routestructuren en de daarbij behorende geldstromen verduidelijking behoeft, op basis van het principe regionaal/lokaal wat kan, landelijk wat moet.



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

- een uniforme standaard voor de bebording, wegwijzers e.d.; ook op dit vlak is er nog een verbeterslag mogelijk, door op plaatsen waar al een fietswegwijzer of ANWB-paddestoel staat de routeaanwijzing te integreren in deze wegwijzer
- een landelijke GIS-database van alle routes en locaties van bebording; deze landelijke database is momenteel in opbouw (voor >90% gereed), die gebruikt kan worden voor het beheer van de bestaande routes, verbeteringsprojecten en als onderleggen voor ruimtelijke plannen van provincies en gemeenten; de data moeten gebruikt kunnen worden door derde partijen (open data)
- online-informatie voor de recreant en toerist, die gebruik maken van de GIS-database: een zoekmachine voor routes; GPS-tracks; gebruiksaanwijzingen in alle belangrijke talen voor de toeristische markt.
- een landelijk meldpunt voor gebreken (verdwenen bebording en andere markering, geblokkeerde routes e.d.), alsmede een organisatie voor het oplossen van die gebreken; routenetwerken die niet voortdurend up-to-date gehouden worden verouderen snel; op

dit moment komen er jaarlijks 3.000 meldingen binnen, voor een belangrijk deel via de 750 lokale vrijwilligers die actief zijn voor Wandelnet en Fietsplatform.

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

- de samenhangen tussen routestructuren en openbaar vervoer voorzieningen moet ook bij voorkeur landelijk, op een uniforme wijze, geregeld worden; op dit moment wordt het aanbod aan NS-wandelingen door Wandelnet verzorgd, waarbij wordt meegelift met het bestaande netwerk van LAW- en streekpaden.



Doel: verhogen belevingswaarde en veiligheid van routes

De belevingswaarde van een route voor de recreant is de sleutelfactor voor de aantrekkelijkheid. De meest geliefde routes combineren natuur en rust met een dosis cultuur en horeca op pauze-afstand. Een negatieve uitwerking op de belevingswaarde hebben: verkeersdrukte, onveiligheid, omlopen/omfietsen wegens doorsnijdingen door wegen-spoorlijnen en aantasting van het landschap door woningbouw, industrie of agrarische activiteiten.

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

Kwantitatief is dat een mooi aanbod, maar de kwaliteit van de routes varieert. Een minderheid van de route-kilometers scoren op alle kwaliteitsaspecten de top. De meerderheid haalt een ruime voldoende, maar in iedere doorgaande fiets- en wandelroute komen etappes voor die qua belevingswaarde onder de maat scoren. Voor een wandelaar betekent vier kilometer omlopen langs een drukke weg een uur balen. Toch blijven de zwakke schakels onderdeel van de route, zolang er geen beter alternatief is.



Texelpad bij De Cocksdorp

Wij denken dat systematisch onderzoek en gecoördineerd verbeterbeleid cruciaal is voor het verhogen van de belevingswaarde van de fiets- en wandelroutes. Door vervolgens de zwakke schakels te verbeteren dan wel te vervangen door alternatieve verbindingen van hogere kwaliteit zal de belevingswaarde van het gehele netwerk toenemen.

Een van de negatieve belevingsaspecten is doorsnijding van routes door zware wegen, spoorlijnen en –in mindere mate– waterwegen. Bij aanpassingen aan infrastructuur moeten op grond van de Nota Mobiliteit⁸ de effecten op kruisende wandel- en fietsroutes in de planvorming worden betrokken:

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



Het verdient naar onze mening aanbeveling om de operationalisering van dit uitgangspunt verder te verduidelijken.

Voor de proceskant zou het zeer helpen als de fiets- en wandelorganisaties proactief betrokken worden bij planvorming van infrastructuraanpassingen waarbij doorsnijding aan de orde is. Dat past ook prima bij het advies van de commissie

⁸ Nota Mobiliteit, deel 3 (kabinetsstandpunt), september 2005, pag.126

Elverding⁹. Een spinoff van de wandelnota Duyvendak was een structureel overleg van ProRail met de wandel- en fietsorganisaties, waardoor de problemen ten gevolge van het overwegenproject aanmerkelijk zijn teruggelopen. Met Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten is een dergelijk overleg in een vroeg stadium nog niet geregeld.¹⁰ Voor de inhoudelijke kant zou beter ingekaderd moeten worden welke voorzieningen redelijkerwijs nodig zijn ten behoeve van het langzaamverkeer, bijvoorbeeld door aan te sluiten bij de kwaliteitsnormen van CROW¹¹.

Weg- en spoorontwikkelaars hebben de neiging om bij doorsnijding van een langzaamverkeersroute standaard te kiezen voor een zeer riante, maar dure ongelijkvloerse kruising. Vervolgens is er geen budget om voor alle routes zo'n "Mercedes"-tunnel aan te leggen en worden een aantal van de verbindingen geschrapt.



Wij stellen voor om meer gebruik te maken van kostenefficiënte kruisingen van wegen en spoorlijnen, waardoor er met de beschikbare middelen méér routes intact kunnen blijven. Een aantal recente onderzoeken¹² heeft aangetoond dat met name wandelpaden

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

¹⁰ Enkele suggesties voor verbetering van het voortraject bij wegprojecten komen aan de orde in de notitie 'Hinderen snelwegen de wandelaar?', Laura Bartola, Dienst Weg- en Waterbouwkunde Rijkswaterstaat, december 2006.

¹¹ 'Barrièrewerking van lijninfrastructuur', CROW publicatie 299, 2011 en 'Recreatieve stad-landverbindingen', CROW-publicatie 301, 2011.

¹² Een aantal voorbeelden worden behandeld in 'Langs het Pelgrimspad van Den Bosch naar Weert; hoe omgaan met 20 barrières op 125km wandelroute', Han van der Voet, stichting Wandelnet, 2012.

vaak kunnen meeliften met kruisingen van waterwegen, mits dit voldoende vroeg in het planproces wordt ingebracht. Dat kan de kosten van een kruising met een factor tien verlagen. Ook het medegebruik van ecoducten – na een motie¹³ van de Kamer toegestaan “tenzij zwaarwegend en aantoonbaar natuurbelang zich ertegen verzet”- en faunatunnels kan een bijdrage leveren om de doorsnijding door infrastructuur op een betaalbare manier te beperken. Tenslotte zou het de moeite waard zijn om een standaardontwerp te maken voor een eenvoudige/ compacte voetgangerspassage voor niet al te drukke wandelroutes.



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

Het grootste deel van de LF- en LAW-routes bestaat uit vrijliggende fiets- en wandelpaden, waarbij alleen gelijkvloerse kruisingen met wegen en spoorlijnen een punt van aandacht zijn.

Een substantieel deel van de fietsroutes die deel uitmaken van het landelijke knooppuntennet maakt gebruik van het onderliggend wegennet. Daar komen regelmatig knelpunten voor bij medegebruik. Het CROW heeft aanbevelingen¹⁴ opgesteld voor wegen met gemengd verkeer. De provincie Friesland heeft onlangs besloten om

¹³ Motie Jacobi-Van Gent 32123 XIV-95 d.d. 3 december 2009

¹⁴ ‘Handreiking landbouwverkeer; wegen met gemengd verkeer buiten de bebouwde kom’, CROW-publicatie 240, 2006.

landbouwverkeer op parallelwegen zoveel mogelijk te verplaatsen naar de hoofdrijbaan, om daarmee de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren. Lagere overheden hebben verschillende mogelijkheden om de verkeersintensiteiten en snelheden op binnenwegen met fietsroutes te beperken. In veel gevallen kunnen de procedures om een maatregel –bv. een knip om doorgaand autoverkeer te weren- door te voeren lang duren.



kortsluiting voor doorgaand autoverkeer, landgoed Haarzuilens, Vleuten.

In 2012 is het wetgevingstraject van de Omgevingswet gestart, waarin een breed pakket wetten op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer, milieu, natuur en water zal worden geïntegreerd. Wij stellen voor om bij de uitwerking van dit wetsvoorstel de procedures en kwaliteitscriteria die van belang zijn voor de wandelaar en fietser te betrekken.

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

Voor particuliere grond langs waterlopen bestaat een dergelijk regeling nog niet. Hier zou het restant van de nog te realiseren kilometers van het project boerenlandpaden gebruikt kunnen worden om ontbrekende schakels in doorgaande wandelroutes langs waterlopen te completeren. Overigens is er op dit moment nog niets geregeld voor de

continuering van de vergoedingen tbv de boerenlandpaden na het verstrijken van de 7-jarige contractperiode.

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

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

Op dit moment zijn er 6,6 miljoen regelmatige wandelaars en 8,5 miljoen recreatieve fietsers. Dat betekent dat 60% van de bevolking zelden of nooit wandelt en de helft zelden of nooit fietst. In 2005 pleitten ANWB, NOC/NSF, Zorgverzekeraars Nederland en Staatsbosbeheer in een gezamenlijk manifest 'Nederland actief' voor beter bereikbare en toegankelijke groene gebieden dichtbij onze woonomgeving.

Vergroting van het aantal aantrekkelijke groene, rustige wandel en fietsroutes die de stad met het ommeland verbinden kunnen naar onze mening de drempel om een ommetje te maken verkleinen. Op dit punt is er de afgelopen jaren al vooruitgang geboekt door de uitrol van het knooppuntennetwerk. Het ligt voor de hand om de ontbrekende schakels in aantrekkelijke uitvalsroutes vanuit het stedelijk gebied met voorrang aan te pakken. Bijkomend voordeel is dat hierdoor ook de aansluiting van stations op de routenetwerken verbetert.



Fietsbrug over Amsterdam-Rijnkanaal verbindt IJburg met bestaande routenetwerk

De afgelopen twintig jaar zijn veel publieke middelen besteed aan de ontwikkeling van een robuuste ecologische hoofdstructuur. In veel gevallen kan die EHS ook bijdragen aan de landschappelijke belevingswaarde voor de recreant.

Wij pleiten ervoor om de nieuwe natuur, zeker in de omgeving van steden, meer te ontsluiten voor extensieve recreatie. Doorgaande wandelroutes worden zodra de afstand tot de dichtstbijzijnde parkeerplaats meer dan een kilometer is alleen nog benut door natuurliefhebbers, die graag wat verder lopen in ruil voor rust en ongerept uitzicht.

Doel: verbetering samenhang tussen routestructuren en openbaar vervoer.

Frequente wandelaars en fietsers prefereren een tocht van A naar B boven een “rondje om de kerk”. Met de auto als vervoermiddel is dat lastig, met het openbaar vervoer gaat dat prima. Het beste voorbeeld daarvan zijn de NS-wandelingen, tussen twee verschillende stations. In 2012 zijn ze 160.000 keer gedownload, waarbij de meeste wandelingen door twee mensen gelopen worden. Dat zorgde voor meer dan €3 miljoen extra omzet voor NS op een tijdstip waarop er meestal heel veel lege stoelen rondrijden. *Wij stellen voor om het concept van de NS-wandelingen verder uit te bouwen en ook eens te kijken naar speciale kortingformules voor NS-wandelingen op trajecten met een zeer lage bezetting.*



NS-wandeling Ankeveense plassen

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

Wij suggereren om fietsvervoer in stoptreinen buiten de spits en in de weekends gratis te maken. Het moderne stoptreinmaterieel is zeer geschikt voor fietsvervoer en de bezettingsgraad van het materieel is buiten de spits betrekkelijk laag. Met deze maatregel wordt het fietsvervoer op een klantvriendelijke manier afgeleid van de intercity's. Voor de NS en de regionale vervoerders is dit bovendien een manier om een

nieuwe doelgroep reizigers aan te boren. Arriva is voor een aantal treindiensten al overgestapt op gratis fietsvervoer buiten de spits.

Een deel van de recreatieve fietsers en het grootste deel van de buitenlandse toeristen willen voor een fietstocht gebruik maken van een huurfiets. Het OV-fiets concept op de grotere stations is de afgelopen jaren uitgebouwd tot een uitstekend aanbod voor de utilitaire fietser.

De recreatieve waarde van de OV-fiets zou met sprongen stijgen als de mogelijkheden om de fiets op een ander station in te leveren worden verruimd. De bestaande fietsen zijn ook prima geschikt voor recreatieve fietstochten van 25-30km, dat is de afstand die veel recreanten willen afleggen.



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

Een voorbeeld hoe het moet is de IC Amsterdam-Berlijn, met een ruim bagagerijtuig met fietsrekken. Een negatief voorbeeld zijn de treinen vanuit Nederland in de richting Brussel/Parijs, die grotendeels geen enkele faciliteit voor het meenemen van fietsen bieden.

Wij suggereren om bij toekomstige concessieverlening voor grensoverschrijdende trajecten eisen te stellen aan de aanwezige faciliteiten voor fietsvervoer.

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

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

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

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

De kwaliteit van de Nederlandse fiets- en wandelinfrastructuur is in veel opzichten uitstekend, maar de bekendheid ervan bij de buitenlandse toerist is uiterst beperkt. Het aanbod richt zich voornamelijk op de verblijfsrecreant en de stedenhopper die Amsterdam aandoet.

In andere Europese landen is de laatste jaren de marketing gericht op de wandel- en fietstoerist geïntensiveerd, gekoppeld aan het inrichten van doorgaande routes. Dat leidt tot een duidelijk groei aan toeristische omzetten op basis van deze doelgroep.

Wij denken dat Nederland een inhaalslag moet maken om de bekendheid van ons wandel- en fietsaanbod voor de buitenlandse toerist te vergroten.

Online informatie over alle LAW- en LF-routes en de knooppuntennetwerken dient zo snel mogelijk ook in Engels, Frans, Duits, Spaans en Italiaans beschikbaar te zijn, inclusief relevante toeristische highlights.



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

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

In vergelijking met andere landen is er in Nederland nog slechts een beperkt aanbod van toeroperators van geheel verzorgde wandel- en fietsreizen, waarbij accommodaties onderweg en het vervoer van bagage zijn inbegrepen.

Voor dergelijke producten is er een grote markt onder de 50+ doelgroep, zo leert het doorslaande succes van all-in fietsvakanties op relatief eenvoudige, vlakke routes als de Donau tussen Passau en Wenen. Nederland heeft een overvloed van routes die geschikt zijn voor die doelgroep.

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

De Europese Unie heeft de laatste jaren substantiële bedragen uitgetrokken voor het realiseren van grensoverschrijdende fietsverbindingen. Dat heeft een flinke impuls gegeven aan de uitbouw van routenetwerken in een groot aantal EU-lidstaten. *Wij stellen voor om gericht gebruik te maken van EU-cofinanciering bij de uitbouw van grensoverschrijdende routes tot een internationale EU-route. Een van de eerste prioriteit zou daarbij een Maasroute van Nederland naar Frankrijk kunnen zijn.*



Ontwikkeling Loire-route als onderdeel Europees fietsnetwerk