

Vergaderjaar 2004–2005

29 892

Wandelbeleid

Nr. 2

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 februari 2005

Bij brief van 22 december 2004 met kenmerk 04/60/VW verzocht u om een reactie van het kabinet op de Initiatiefnota «*Wandeloffensief – Geef de wandelaar weer ruimte*» (Kamerstukken II 2004/05, 29 892, nr. 1). Mede namens mijn collega van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) voldoe ik hierbij aan dit verzoek.

Het onderwerp wandelen is ook tijdens de behandeling van de Nota Ruimte aan de orde geweest. De amenderende motie van de heer Duyvendak wijst daar nadrukkelijk naar (Kamerstukken II 2004/05, 29 435, nr. 96). Het kabinet heeft daarop aangegeven dat het nationale kader voor het wandelen al vorm heeft gekregen en dat de uitvoering voor het toegankelijk maken van de groene ruimte bij de provincies ligt. De minister van LNV heeft dit in zijn reactie op het advies «*Ontspannen in het groen*» van de raad voor het landelijk gebied (RLG) nader uiteen gezet (Kamerstukken II 2004/05, 26 419, nr. 19). In deze reactie stelt het kabinet dat gemeenten in het kader van hun ruimtelijk en stedenbouwkundig beleid mogelijkheden voor met name wandelen en fietsen integraal moeten opnemen in hun plannen. Het Rijk zal zijn bijdrage voor groene diensten gericht inzetten in de rijksprioritaire gebieden, zoals de Ecologische Hoofdstructuur, nationale landschappen en reconstructiegebieden. Het ministerie van LNV heeft een brochure gemaakt om agrariërs te stimuleren gericht de toegankelijkheid van het platteland voor met name wandelen te verbeteren. Gekoppeld hieraan zal dit jaar een pilot worden uitgevoerd om tot een daadwerkelijk regionaal wandelnetwerk op agrarische grond te komen.

In het Meerjarenprogramma Vitaal Platteland 2004 heeft het kabinet verder opgenomen dat alle gebieden in de Ecologische Hoofdstructuur volledig dienen te worden opengesteld voor recreatief medegebruik, dit uiteraard behoudens maatregelen in verband met specifieke beschermingsdoelstellingen. Ook alle twintig in de Nota Ruimte aangegeven nationale landschappen dienen zonder betaling voor het publiek toegankelijk te zijn ten behoeve van recreatief medegebruik.

De inzet van het kabinet is om de rijks gelden voor de landelijke routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen met ingang van 2007 via het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) aan de provincies ter beschikking te laten komen. De initiatiefnota doet het voorstel om ook middelen van Verkeer en Waterstaat middels de Brede Doel Uitkering (BDU) voor wandelpaden aan te wenden. Het lopen als onderdeel van de dagelijkse verplaatsing valt onder het verkeer – en vervoerbeleid van de decentrale overheden. Voorzieningen hiervoor kunnen inderdaad betaald worden uit de BDU. Het recreatief wandelen en recreatieve wandelpaden vallen hier evenwel niet onder.

De initiatiefnota doet het voorstel om wandelen aan te pakken zoals met fietsen bij het Masterplan Fiets is gebeurd. Dit plan moet echter geplaast worden tegen de achtergrond van het toenmalige SVV 2 beleid dat ernaar streefde om de groei van het auto gebruik te verminderen. Gezien het feit dat ongeveer de helft van de autoverplaatsingen een korte rit betreft (korter dan 7,5 kilometer) lag er bij de fiets een belangrijke potentiële kilometerreductie. Het beleid was gericht op het promoten van de fiets als alternatief voor de auto, zowel als zelfstandig vervoermiddel als in combinatie met het openbaar vervoer. Daarnaast kon het stimuleren van fietsgebruik bijdragen aan de leefbaarheidsdoelstellingen. Dit vormde genoeg reden om het fietsbeleid van gemeenten en provincies een aantal jaren stevig te stimuleren. Ook nu, na de Masterplan Fiets – periode, is het stimuleren en het faciliteren van het fietsbeleid van decentrale overheden onderdeel van het verkeer – en vervoerbeleid van het kabinet. Recreatief fietsgebruik en recreatieve fietspaden maken daar geen deel van uit. Dat was ook al zo in de tijd van het Masterplan Fiets. Het Rijk blijft evenwel invulling geven aan zijn ondersteunende taak bij het realiseren van de landelijke routenetwerken voor wandelen en fietsen.

Bij nieuwe weginfrastructuur wordt bij de keuze voor het tracé altijd rekening gehouden met de barrièrewerking van de weg. Daarbij wordt vooral gekeken naar de thema's doorsnijding leefgebied van dieren en de sociale barrièrewerking (zoals de bereikbaarheid van scholen of sportverenigingen). Daar waar mogelijk en nodig vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid worden verbindingen over of onder de weg aangebracht. Dit is ook het geval bij de in de initiatiefnota aangehaalde Rijksweg A73 waarover begin 1995 een tracébesluit is genomen. Het Tracé kruist een groot aantal oorspronkelijke wandelwegen. Bij de realisering van deze 40 kilometer lange nieuwe autosnelweg worden 40 passages aangebracht die alle toegankelijk zijn voor wandelaars.

De initiatiefnota wijst er op, dat regelmatig bestaande kruisingen van wandelpaden met wegen en spoorwegen worden afgesloten, waardoor de gebruiksmogelijkheden van deze routes drastisch worden beperkt.

Voor spoorwegen heb ik hierover op 27 januari 2005 met u gesproken tijdens de behandeling van de nota *veiligheid van het railvervoer* (Kamerstukken II 2004/05, 29 893, nr. 1 en 2). De nota stelt dat een onbeveiligde overgang verbeteren uit meer kan bestaan dan alleen opheffen om zodoende ook de recreatieve functie in de afweging een rol te kunnen laten spelen. Door ProRail wordt nu landelijk overleg gevoerd met belanggenorganisaties. In het overleg met de wegbeheerder kan deze informatie worden meegenomen. Bij het verbeteren van de beveiliging van onbeveiligde overwegen kan bijvoorbeeld worden onderzocht of door het weren van het gemotoriseerde verkeer en het plaatsen van een betere afscheiding een voldoende resultaat kan worden bereikt.

In reactie op het voorstel uit de initiatiefnota tot het recht op oeverpad kan ik u melden dat tot op heden bij Rijksprojecten altijd is bezien waar recrea-

tief medegebruik van de oevers langs vaarwegen mogelijk is en is daar aan meegewerkt. Samenwerking met regionale overheden is hierbij belangrijk aangezien veel oevers langs Rijkswateren niet in eigendom van het Rijk zijn. Ook de oevers van regionale wateren in beheer en eigendom van waterschappen worden steeds meer toegankelijk voor recreatief medegebruik.

Overigens gaat het hierbij om een materie die deels in de Wegenwet (1930) wordt geregeld. De Wegenwet stelt onder meer regels over de openbaarheid van «voetpaden». Een bestaand voetpad kan niet aan het openbaar verkeer worden onttrokken zonder een besluit van het daartoe bevoegde bestuursorgaan, te weten de regering bij rijkswegen, provinciale staten bij provinciale wegen en bij wegen in beheer bij een waterschap, en de gemeenteraad bij overige wegen.

Tot slot kan ik u melden dat op diverse plaatsen een verband is gelegd tussen mensen/wandelaars en natuur/dieren als het gaat om het ontsnipperen van het landschap. De behandeling van Meerjarenprogramma Ontsnippering is voorzien op 3 maart 2005. Bij het oplossen van knelpunten kan het medegebruik van al bestaande kunstwerken worden bevorderd op viaducten, in duikers, onder bruggen en in onderdoorgangen voor lokaal verkeer. Dit gebeurt door extra geleiding en door aanpassingen aan/op het kunstwerk. Het kan zijn dat de wens wordt uitgesproken om ecoducten ook open te stellen voor wandelaars. Dit is mogelijk als de functionele eisen te stellen vanuit het gebruik van de voorziening door natuur en door wandelaars niet tegenstrijdig zijn. Er zijn al enkele voorbeelden waar een «natuurbrug» ook de functie krijgt als brug voor recreanten.

Ik ga er van uit u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs