

Vergaderjaar 2022–2023

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 373

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 24 november 2022

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 18 juli 2022 over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie 2022–2025 (Kamerstuk 31 305, nr. 362).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 oktober 2022 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 22 november 2022 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
VVD-fractie
D66-fractie
CDA-fractie
SP-fractie
GroenLinks-fractie
ChristenUnie-fractie
BBB-fractie

Inleiding

De leden van de VVD-fractie danken de Staatssecretaris voor haar brief aangaande het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie 2022–2025 (hierna: het Toekomstbeeld). Het is goed dat in dit kader samengewerkt wordt met de gemeenten, de vervoerregio's en de provincies, waarbij ook sprake is van het samenwerkingsverband voor de fiets: Tour de Force. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het Toekomstbeeld. Deze leden zijn van mening dat de fiets een van de belangrijkste vervoermiddelen is in een duurzaam en gezond mobiliteitssysteem. Deze leden zijn dan ook van mening dat de Nederlandse overheid voortdurend moet blijven inzetten op het investeren en verbeteren van de Nederlandse fietscultuur, -infrastructuur en -beleid. Deze leden waarderende inzet van de Staatssecretaris op dit dossier zeer, maar hebben nog wel vragen.

De leden van de CDA-fractie zijn positief over de stevige ambities die spreken uit het Toekomstbeeld. De lat komt hoog te liggen en dat is in de ogen van deze leden terecht en nodig. Fietsen is gezond, duurzaam, schoon en leuk. Nederland is dan ook een fietsland. Nergens ter wereld is het aandeel van de fiets in het totale aantal verkeersbewegingen zo hoog. Er zijn in ons land meer fietsen dan mensen, en mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets leggen Nederlanders steeds grotere afstanden af per fiets. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben het Toekomstbeeld met interesse gelezen. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Toekomstbeeld. Deze leden hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Toekomstbeeld. Deze leden hebben daarover de volgende vragen.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris betreffende het Toekomstbeeld. Dit lid is blij om te lezen dat er zo'n grote ambitie is om meer mensen op de fiets te krijgen. Dit lid heeft nog wel een aantal vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie lezen in het Toekomstbeeld dat fietsers gelukkiger, productiever en minder vaak ziek zijn. Deze leden merken hierbij op dat in het Toekomstbeeld veelal de term «fietsers» gebruikt wordt. Deze leden vragen zich af of bovengenoemde stelling tevens

betrekking heeft op de elektrische fiets of dat het rapport met name betrekking heeft op normale fiets.

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat het de verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers zal toenemen. Ook valt in Toekomstbeeld te lezen dat in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 een gezamenlijke aanpak verwoord is om de verkeersrisico's in kaart te brengen om vervolgens maatregelen te treffen. Deze leden vragen zich af of in die analyse onderscheid gemaakt wordt tussen de verkeersongevallen met elektrische fietsen en normale fietsen. Uit de brief valt daarnaast op te merken dat verkeersslachtoffers vaak ouderen zijn. Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat maatregelen die zij treft ter voorkoming van letsel bij ouderen niet ook beperkend werken voor jongeren? Is zij bereid onderscheid te maken en eventueel maatregelen te verbinden aan leeftijdscategorieën?

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief dat de Staatssecretaris, wat betreft de toegankelijkheid van fietsen, met een actieplan komt zodat iedereen gelijke toegang heeft tot de fiets. Deze leden willen de staatssecretaris vragen dat actieplan naar de kamer te sturen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat deze kabinetsperiode 100.000 mensen voor hun woon-werkverkeer switchen van de auto naar de fiets. Deze leden vragen zich af hoe dat gemeten en gerapporteerd gaat worden.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er geïnvesteerd gaat worden in snelfietsverbindingen. Deze snelfietsverbindingen of fietssnelwegen faciliteren speedpedelecs en snelle e-bikes, maar deze routes doorkruisen veelal dorpen en kernen met veel zijwegen en kruisingen, waar vervolgens risicovolle verkeerssituaties ontstaan. Kan de Staatssecretaris aanvullend in overleg met ProRail kijken naar mogelijkheden voor snelfietsroutes langs spoorlijnen? Kan de Staatssecretaris onderzoeken welke besparingen dergelijke routes zouden opleveren aangezien spoorlijnen vaak een korte directe verbinding tussen stads- en dorpscentra zijn en deze routes vaak minder kruisingen hebben?

D66-fractie

Kamerbrief

De leden van de D66-fractie ondersteunen de Staatssecretaris in haar ambities voor de fiets. Deze leden vragen haar of zij, vergelijkbaar met haar reguliere Kamerbrieven over bijvoorbeeld het openbaar vervoer (hierna: ov) of internationaal spoor, een tweejaarlijkse update kan sturen met daarin monitoring van het Toekomstbeeld. Hierin kan zij ingaan op de bereikte doelen, ambities en complicaties.

Fietsen naar het werk

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris inzet op het verhogen van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer. Deze leden moedigen dit van harte aan. Zij vragen de Staatssecretaris of een meer verplichtend karakter van een hogere kilometervergoeding bij kan helpen. Wil de Staatssecretaris zich inzetten voor differentiatie per modaliteit bij de onbelaste reiskostenvergoeding, bijvoorbeeld met een hogere onbelast aandeel voor duurzame modaliteiten, specifiek de fiets? Is zij bereid om het aantal werkgevers dat deze vergoeding aanbiedt, alsook de hoeveelheid mensen die de fiets naar werk pakt als prestatie-indicator op te nemen bij toekomstige begrotingen?

De leden van de D66-fractie lezen verder dat de Staatssecretaris inzet op 100.000 mensen extra die de fiets naar het werk nemen tegen het einde van de kabinetsperiode. Deze leden lezen in onderliggende nota's dat in de periode 2017–2019 maar liefst 120.000 extra mensen de fiets hebben gepakt, per dag, naar werk. Is dit geen aanleiding voor een ambitieuzere doelstelling voor het ambtstermijn van de Staatssecretaris? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris vijftig miljoen euro vrijmaakt voor nieuwe en betere stallingen. Deze leden vragen de Staatssecretaris nader in te gaan op welke projecten en maatregelen de Staatssecretaris concreet beoogt.

De leden van de D66-fractie lezen over de (toekomstige) ambities rond fietsenstallingen. Heeft de Staatssecretaris prioriteiten in het vizier van projecten die als eerste worden opgepakt? Hoe worden gemeenten geholpen die geen treinstation hebben maar wel degelijk veel vervoersbewegingen (of een ov-hub) kennen, bijvoorbeeld Wageningen, waar de fiets een rol kan spelen in ontlasting van het ov en het lokale wegennetwerk? Wordt hierbij ook aandacht besteed aan mensen met een toegankelijkheidsbehoefte, bijvoorbeeld speciale fietsparkeerplekken voor mensen die slecht ter been zijn?

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris wil inzetten op het verbeteren van de snelfietsroutes. Zij constateren enige terughoudendheid van de Staatssecretaris in termen van de verantwoordelijkheid. Is de Staatssecretaris het eens dat wanneer een snelfietsroute bij kan dragen aan de ontlasting van (spoor)wegen waarvoor de rijksoverheid verantwoordelijk is, (co)financiering door het Rijk bij lokale of regionale wegen wel degelijk gepast zou zijn? Kan de Staatssecretaris toezeggen hiervoor een afwegingskader te ontwikkelen? Deze leden lezen dat er een juridische grondslag is voor nationale bijdragen, die wellicht als basis hiertoe kan dienen. Kan de Staatssecretaris toezeggen de Kamer te informeren over plekken waar zij hiertoe kansen ziet? Het gaat wat deze leden betreft niet uitsluitend om grensoverschrijdende projecten bij grenzen van decentrale overheden. Is de Staatssecretaris het niet eens dat indien de rijksoverheid het mobiliteitssysteem wil verduurzamen en op piekmomenten wil ontlasten, het ook aan de rijksoverheid is om hier ambitie en daadkracht te tonen? Aant de Staatssecretaris de vrijgemaakte zes miljoen euro hier voldoende voor? Hoeveel kilometer snelfietsroute kan hiermee worden aangelegd en welke bijdrage gaat dat leveren aan de *modal shift* en het behalen van de 60% uitstootreductie ambitie uit het Coalitieakkoord?

Fietsen voor iedereen

De leden van de D66-fractie steunen de Staatssecretaris van harte in haar plannen om fietsen voor iedereen beschikbaar te maken. In hoeverre ziet de Staatssecretaris nog mogelijkheden om fietslessen, fietsbezit en fietsgebruik te stimuleren onder vluchtelingen en asielzoekers in Nederland, ter verbetering van hun integratie in de Nederlandse samenleving?

Nederland wereldwijd fietsland nummer één

De leden van de D66-fractie moedigen de Staatssecretaris van harte aan in haar internationale fietsambities. Deze leden weten dat de Staatssecretaris een passie heeft voor grensoverschrijdend verkeer. In hoeverre liggen er nog kansen om in deze gebieden, in samenwerking met buurlanden en buurregio's de fietsinfrastructuur te verbeteren?

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

De fiets is cruciaal

De leden van de D66-fractie constateren dat er veel fietsen in Nederland worden gemaakt. Ook zijn zij bekend met de circulaire ambities van de Staatssecretaris. Heeft zij circulaire plannen, doelen of normen voor het behoud van materialen, zoals metalen in fietsen, en onderdelen?

De leden van de D66-fractie lezen over de voordelen van de fiets ten aanzien van de auto in termen van ruimtegebruik. Deze leden constateren dat auto's (enerzijds ingegeven door buitenlandse fabrikanten en anderzijds door de noodzaak van (grote) accu's van elektrische auto's) steeds groter worden. Dit staat wat deze leden betreft op gespannen voet met de schaarse ruimte in met name stedelijke gebieden waar de fiets uitweg kan bieden. Doet de Staatssecretaris onderzoek naar hoe gemeenten, bijvoorbeeld met prijsprikkels, geholpen kunnen worden om het ruimtegebruik van auto's mee te laten wegen in lokaal auto(parkeer-)beleid?

De leden van de D66-fractie lezen dat de aanleg van ontbrekende schakels van hoofdfietsroutes in deze eerste inventarisatie optelt tot ongeveer een miljard euro voor de periode t/m 2025. Hoeveel van deze projecten lopen mee in andere, reeds beschikte, projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT)? Of moet hier apart financiering worden gevonden? Heeft de Staatssecretaris concreet een beeld van hoeveel CO₂-uitstoot of andere schadelijke stoffen vermeden kan worden met de realisatie van deze projecten?

Moderne technologie benutten

De leden van de D66-fractie lezen dat de Staatssecretaris meer ondersteuning door onder andere applicaties en technologieën wil regelen voor de fiets. Deze leden horen graag meer over het internationale project Bicycles and Intelligent Transport Systems (ITS). Welke concrete plannen heeft de Staatssecretaris voor de verdere uitrol van deze ambities? Is zij bereid hier een concrete routekaart voor op te stellen? Hoe ondersteunt de Staatssecretaris het verzamelen van data? Gaat het hier om persoonsgegevens en zo ja, is deze dataverzameling beoordeeld op impact op privacy? Is de proportionaliteit van deze dataverzameling beoordeeld? Welke rol speelt het anonimiseren van data hierin? Is de overheid, bijvoorbeeld het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), hiervoor een aangewezen partij? Hoe voorkomt zij dat de data besloten en versnipperd bij verschillende partijen ligt en integratie straks ingewikkeld wordt?

De schaa sprong fiets

De leden van de D66-fractie lezen dat Rijkswaterstaat een inventarisatie heeft gemaakt van barrières die haar netwerk opwerpen voor de fiets. Kan de Staatssecretaris voorbeelden geven van deze situaties? Kan het overzicht met de Kamer worden gedeeld? Op welke manier geeft de Staatssecretaris vorm aan het tegengaan van de barrièrewerking van rijksinfrastructuur? Welke concrete afspraken maakt zij hierover met ProRail en Rijkswaterstaat? Welke concrete resultaten zijn al geboekt door «meekoppelkansen» sinds deze zijn opgenomen in de opdrachtformulering van Rijkswaterstaat?

Verbeteren van de mogelijkheden om de fiets te stallen

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre decentrale overheden, vervoersautoriteiten en vervoerders geëquipeerd zijn om te experimenteren met nieuwe vormen van fietsenstallingen. Bijvoorbeeld in de vorm van een aanbesteding of concessie ter exploitatie van een stuk openbare ruimte ten behoeve van het maken van stalruimte of (fiets)deelconcepten. Is dat nu mogelijk? Zo ja, welke wet- en regelgeving maakt dit mogelijk? Zo nee, welke (juridische) obstakels zijn er om dat te realiseren?

Samenwerken op vele manieren

De leden van de D66-fractie lezen dat «waar nodig» (lokale) werkwijzen, kaders en wet- en regelgeving moeten worden aangepast om de Schaalsprong Fiets mogelijk te maken. Heeft de Staatssecretaris zelf ook stappen hierin te zetten? Welke werkwijzen, kaders en wet- en regelgeving moet zij op nationaal niveau aanpassen om dit te realiseren? Wanneer verwacht de Staatssecretaris hier stappen in te zetten? Heeft zij een duidelijk beeld van nationale wet- en regelgeving die decentrale overheden «in de weg» zitten om hun fietsambities te realiseren? Zo ja, waar gaat dit dan om? Zo nee, kan de Staatssecretaris dit inventariseren?

De leden van de D66-fractie lezen dat hoe «*de investeringsafspraken in MIRT-verband exact worden gemaakt, nog moet worden bepaald*». Als dit nog niet het geval is, kan de Staatssecretaris dan spreken van volwaardige uitvoering van de motie van het lid Van Ginneken (Kamerstuk 35 925 A, nr. 53) die verzoekt de fiets een volwaardige plek in het MIRT te geven? Wanneer verwacht de Staatssecretaris hier duidelijkheid over te kunnen geven? Op welke manier zijn de lagere drempelwaarden, waartoe de motie oproept, verwerkt in de MIRT-systematiek?

De leden van de D66-fractie juichen, als eerste stap, de structurele investering van zes miljoen euro van harte toe. Waarom wordt hier pas per 2024 gestart en niet al in 2023?

Overig

De leden van de D66-fractie lezen in onderliggende nota's dat bij het maatschappelijk middenveld en decentrale overheden de behoefte bestaat aan een meerjarige nationale uitvoeringsagenda. Deze leden lezen hierover niets terug in de Kamerbrief of het Toekomstbeeld. Hoe gaat de Staatssecretaris hier vorm aan geven? Is de Staatssecretaris hierover in gesprek met de Minister voor Klimaat en Energie, gezien de klimaatbaten van meer fietsen? Zet zij in op aanvullende middelen hiervoor? In het Klimaatakkoord is immers geld vrijgemaakt voor de fiets. Deze leden vinden het niet meer dan logisch dat gezien de extra ambitie in de doelstelling voor het klimaat, er ook meer ambitie komt voor de fiets. Voorts vragen deze leden in hoeverre de regionale uitvoeringsagenda's van het Toekomstbeeld onderwerp van gesprek zijn bij de bestuurlijke overleggen over het MIRT? Welke afspraken wil het Rijk daarover maken met de regio's?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vinden dat de fiets meer is dan een middel om van a naar b te komen. Deelnemen aan het verkeer en dus ook deelname door middel van de fiets, betekent om je heen kijken, oog hebben voor anderen, rekening houden met anderen. Het is samenleven in het verkeer, op de fiets. Deze leden zijn dan ook erg benieuwd naar de ambities op het gebied van veilig fietsen. Hoe en met welke middelen

wordt er ingezet op de veiligheid van fietsers, zowel in de omgeving als in gedrag? Zou de Staatssecretaris kunnen voorzien in een analyse van welke gevolgen de toename van het aantal elektrische fietsen heeft voor de fietsveiligheid? Hoe kijkt de Staatssecretaris naar de mogelijkheid om een speciale rijksregeling in het leven te roepen voor ongelijkvloerse oplossingen om zo de fietsveiligheid te versterken? Welke rol kan Rijkswaterstaat spelen in het verbeteren van de fietspaden en -infrastructuur op het eigen areaal? In de richtinggevende opdrachtformulering voor Rijkswaterstaat is opgenomen dat bij elk project moet worden gekeken naar «meekoppelkansen» voor de fiets. Kan de Staatssecretaris aangeven tot welke resultaten dat sinds de publicatie van het Toekomstbeeld heeft geleid?

De leden van de CDA-fractie lezen dat het aantal gestolen fietsen fors gestegen is naar 735.000 fietsen per jaar. Is de Staatssecretaris het eens dat deze ontwikkeling een verdere groei van het fietsgebruik en daarmee van het realiseren van de potentie van de fiets bemoeilijkt? Is de Staatssecretaris bereid bij haar collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie aan te dringen op een grotere inzet bij het bestrijden van fietsendiefstal?

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede zaak om te stimuleren dat jonge kinderen leren fietsen. Wat zijn precies de plannen bij deze ambitie en hoe ziet de planning eruit van dit beleidsdoel? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen zogenaamde vervoersarmoede? Welke rol spelen de wijk, buurt, school, gezin samenleving op preventie en aanpak van vervoersarmoede? Hoe kunnen we deze rollen versterken?

De leden van de CDA-fractie zijn ook benieuwd naar de investeringen vanuit het Rijk in fietsen. Welke mogelijkheden zijn er voor het Rijk om te investeren in de zogenaamde fietssnelwegen? Hoeveel routes per jaar denkt het ministerie mogelijk te kunnen maken met een bijdrage van zes miljoen euro per jaar? Ziet de Staatssecretaris nog een specifieke rol weggelegd in het stimuleren van provincie-overstijgende projecten? Wat wordt er gedaan met de gelden die gereserveerd zijn voor fietsparkeren en hubs? In hoeverre zijn regionale uitvoeringsagenda's van het Toekomstbeeldonderwerp van gesprek bij de bestuurlijke overleggen MIRT en welke afspraken wil het Rijk daarover maken met de regio's? Welke acties gaat de Staatssecretaris concreet ondernemen richting werkgevers voor het belastingvrij vergoeden van 21 cent per fietskilometer in het woon-werkverkeer aan hun werknemers? Gaat de Staatssecretaris de Kamer informeren over het bedrag dat naar fietsmaatregelen zal gaan in de tweede ronde van de versnellingsafspraken rond woningbouw in de bestuurlijke overleggen over het MIRT van dit najaar?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie onderschrijven het belang van de ambities die in het Toekomstbeeld worden geformuleerd en denken dat de beoogde schaa sprong ten behoeve van de fiets op veel manieren kan bijdragen aan het oplossen van opgaven op het gebied van verduurzaming, het voorkomen van vervoersarmoede en het stimuleren van beweging en een aantrekkelijke publieke ruimte.

De leden van de SP-fractie vragen bij het Toekomstbeeld graag nog aandacht voor de problemen die kunnen ontstaan door de wildgroei aan commerciële aanbieders van (elektrische) deelfietsen. In grotere steden en op toeristische hotspots zijn dergelijke bedrijven als paddenstoelen uit de grond geschoten. Op drukke locaties zijn chaos en onveilige situaties in het straatbeeld ontstaan doordat huurders hun deelfietsen dikwijls lukraak achtergelaten. Volgens deze leden kan deze wildgroei worden tegen-

gegaan door de uitgave, de exploitatie en het beheer van deelfietssystemen als overheden zelf in handen te nemen. Daarmee creëren we nieuwe groene banen en kunnen we deelmobiliteit zonder winst oogmerk voor iedereen laagdrempelig bereikbaar maken.

GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat er naar aanleiding van de motie van het lid Bouchallikh¹ een speciaal programma in het MIRT wordt gewijd aan de uitvoering van het Toekomstbeeld. Waarom gaat dat programma pas in 2024 in? Waarom niet in 2023? Deze leden vinden het goed dat de Staatssecretaris mee gaat investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Het bedrag hiervoor is nu vastgesteld op structureel zes miljoen euro per jaar. Hoeveel routes kunnen hierdoor jaarlijks gerealiseerd worden? De leden wijzen graag op de uitspraken van de voormalige Staatssecretaris dat er een miljard euro nodig was om de ambities voor doorfietsroutes mogelijk te maken. Bovendien lezen zij in de beslisnota dat er *minimaal* zes miljard euro beschikbaar is. Waarom is dit bedrag niet hoger? En gaat dit bedrag voldoende zijn om de ambitie dat er begin 2025 100.000 mensen extra de fiets pakken te behalen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vernomen dat het aantal gestolen fietsen fors is toegenomen. Op dit moment gaat het om zo'n 735.000 fietsen per jaar. In hoeverre heeft deze ontwikkeling effect op het stimuleren van verdere groei op het fietsgebruik? Werkt de Staatssecretaris samen met de Minister van Justitie en Veiligheid om fietsendiefstal terug te dringen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het erg goed dat werkgevers vanaf komend jaar een hogere belastingvrije fietsvergoeding van 21 cent per kilometer kunnen aanbieden voor woon-werkverkeer. Welke acties neemt de Staatssecretaris concreet om dit mogelijk te maken? Zijn werkgevers voldoende op de hoogte van deze maatregel om zo fietsgebruik onder werknemers extra te stimuleren?

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich af waarom de Staatssecretaris in de brief over fietsbeleid niet in gaat op het tegengaan van de barrièrewerking door bestaande en nieuwe rijksinfrastructuur op weg, spoor en water. Tegengaan van deze barrièrewerking door aanleg van ongelijkvloerse oplossingen is een relatief kostbare zaak, zeker voor de decentrale overheden. Is de Staatssecretaris bereid hiervoor een speciale rijksregeling in het leven te roepen? Deze leden vragen zich daarnaast af welke rol Rijkswaterstaat kan spelen in het verbeteren van de fietspaden en -infrastructuur op het eigen areaal.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich daarnaast af of de Staatssecretaris op de hoogte is van het fors gestegen aantal gestolen fietsen van 735.000 fietsen per jaar. Is de Staatssecretaris het met de leden van de ChristenUnie-fractie eens dat deze ontwikkeling een verdere groei van het fietsgebruik en daarmee van het realiseren van het realiseren van de potentie van de fiets bemoeilijkt? Is de Staatssecretaris bereid bij haar collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie aan te dringen op een grotere inzet bij het bestrijden van fietsendiefstal?

¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 61

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zich tenslotte af waarom in het programma van eisen voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie de bepalingen over het fietsparkeren en de stationsstallingen uit de huidige concessie niet zijn opgenomen. Wat betekent dit voor het realiseren van de doelstellingen op dit gebied zoals opgenomen in het Toekomstbeeld en in de brief van de regering? Zijn de daarin genoemde aantallen nog wel te realiseren zonder duidelijke afspraken in de concessie?

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie leest in de brief dat eerder is aangegeven in de Kamer dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers de afgelopen jaren sterk is gestegen en dat deze stijging zich naar verwachting zal voortzetten. Waardoor komt deze sterke stijging en waar komt de verwachting vandaan dat deze sterke stijging zal doorzetten? Het lid van de BBB-fractie merkt op dat een van de vier speerpunten van de fietsambitie is, om bij nieuwe woningbouw de voordelen die de fiets kan bieden bij ontsluiting te benutten. Tegelijkertijd is verder in de brief van de Staatssecretaris te lezen dat niet iedereen zich een fiets kan permitteren of kan fietsen. Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat nieuwe woonwijken op zo'n manier worden ingericht en ontsloten dat mensen zonder een fiets benadeeld gaan worden in hun mobiliteit?

II Reactie van de Staatssecretaris

Vraag 1

De leden lezen in het Toekomstbeeld dat fietsers gelukkiger, productiever en minder vaak ziek zijn. Deze leden merken hierbij op dat in het Toekomstbeeld veelal de term «fietsers» gebruikt wordt. Deze leden vragen zich af of bovengenoemde stelling tevens betrekking heeft op de elektrische fiets of dat het rapport met name betrekking heeft op normale fiets?

Antwoord 1

Ja, de stelling heeft ook betrekking op de elektrische fiets.

Vraag 2

De leden lezen in de brief dat het de verwachting is dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers zal toenemen. Ook valt in Toekomstbeeld te lezen dat in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 een gezamenlijke aanpak verwoord is om de verkeersrisico's in kaart te brengen om vervolgens maatregelen te treffen. Deze leden vragen zich af of in die analyse onderscheid gemaakt wordt tussen de verkeersongevallen met elektrische fietsen en normale fietsen?

Antwoord 2

Ja, in deze registraties wordt onderscheid gemaakt tussen een elektrische fiets en een «gewone» fiets. Verkeersslachtoffers worden door de politie geregistreerd in het Bestand geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON). Aangezien de politie niet altijd ter plaatse is bij fietsongevallen zonder gemotoriseerd verkeer, maar de ambulancediensten vaak wel, is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met deze partijen in gesprek om ook deze registraties toe te voegen aan het BRON.

Vraag 3

Hoe gaat de Staatssecretaris ervoor zorgen dat maatregelen die zij treft ter voorkoming van letsel bij ouderen niet ook beperkend werken voor jongeren?

Antwoord 3

Ouderen zijn bovenmatig vertegenwoordigd in de ongevals cijfers. Daarom wordt voor deze groep gericht maatregelen genomen. Het programma Doortrappen zet in op bewustwording en gedragsbeïnvloeding van oudere fietsers, met als doel dat ouderen langer veilig blijven doorfietsen. Met het programma Langer Veilig Onderweg 2021–2025 zetten we in op een samenhangende aanpak, van overheden, ouderenorganisaties en andere partijen, gericht op de veilige mobiliteit van ouderen.

Vraag 4

Is zij bereid onderscheid te maken en eventueel maatregelen te verbinden aan leeftijdscategorieën?

Antwoord 4

Afhankelijk van het type maatregel en het beoogde doel maak ik dit onderscheid al. Zo gebeurt dit binnen het programma Doortrappen voor ouderen en is er gerichte verkeerseducatie voor jongeren beschikbaar.

Vraag 5

De leden willen de staatssecretaris vragen het actieplan Fiets naar de kamer te sturen.

Antwoord 5

Zodra het actieplan gereed is, wordt deze naar uw Kamer gestuurd. Het streven is om het actieplan volgend voorjaar met uw Kamer te kunnen delen.

Vraag 6

De leden lezen dat deze kabinetsperiode 100.000 mensen voor hun woon-werkverkeer switchen van de auto naar de fiets. Deze leden vragen zich af hoe dat gemeten en gerapporteerd gaat worden.

Antwoord 6

De ontwikkeling in het aantal fiets forenzen wordt gemonitord met de monitor Klimaatbeleid.

Vraag 7

Kan de Staatssecretaris aanvullend in overleg met ProRail kijken naar mogelijkheden voor snelfietsroutes langs spoorlijnen? Kan de Staatssecretaris onderzoeken welke besparingen dergelijke routes zouden opleveren aangezien spoorlijnen vaak een korte directe verbinding tussen stads- en dorpscentra zijn en deze routes vaak minder kruisingen hebben?

Antwoord 7

Uitgangspunt voor investeringen in doorfietsroutes zijn de regionale plannen voor hoofdfietsroutes. Als stap in de uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wil ik laten onderzoeken waar de gewenste regionale hoofdroutes raken aan het hoofd railnet en grond in bezit van ProRail om te kijken of er besparingen mogelijk zijn. Of een route langs het spoor de beste keuze is, wordt van geval tot geval door de betrokken decentrale overheden bepaald.

Vraag 8

De leden fractie vragen de Staatssecretaris of zij, vergelijkbaar met haar reguliere Kamerbrieven over bijvoorbeeld het openbaar vervoer (hierna: ov) of internationaal spoor, een tweejaarlijkse update kan sturen met daarin monitoring van het Toekomstbeeld. Hierin kan zij ingaan op de bereikte doelen, ambities en complicaties.

Antwoord 8

Ik zal jaarlijks een update opnemen in de MIRT brief die uw Kamer in het najaar ontvangt.

Vraag 9

De leden lezen dat de Staatssecretaris inzet op het verhogen van het aandeel fiets in het woon-werkverkeer. Deze leden moedigen dit van harte aan. Zij vragen de Staatssecretaris of een meer verplichtend karakter van een hogere kilometervergoeding hierbij kan helpen. Wil de Staatssecretaris zich inzetten voor differentiatie per modaliteit bij de onbelaste reiskostenvergoeding, bijvoorbeeld met een hogere onbelast aandeel voor duurzame modaliteiten, specifiek de fiets?

Antwoord 9

Het is nu al mogelijk voor de werkgever om te differentiëren per modaliteit en eventueel een hogere vergoeding te geven voor de fiets, zij kunnen dit bijvoorbeeld uit duurzaamheidsoverwegingen doen.

Vraag 10

Is zij bereid om het aantal werkgevers dat deze vergoeding aanbiedt, alsook de hoeveelheid mensen die de fiets naar werk pakt, als prestatie-indicator op te nemen bij toekomstige begrotingen?

Antwoord 10

Via de belastingdienst en andere instanties is het niet goed mogelijk om deze informatie naar boven te halen. Het levert ook veel administratieve lasten op voor de werkgevers. Wel geeft de jaarlijkse werkgeversenquête onder bedrijven met meer dan 100 werknemers inzicht in hoe met de reiskostenvergoeding omgegaan wordt.

Vraag 11

De leden lezen dat de Staatssecretaris inzet op 100.000 mensen extra die de fiets naar het werk nemen tegen het einde van de kabinetsperiode. De leden lezen in onderliggende nota's dat in de periode 2017–2019 maar liefst 120.000 extra mensen de fiets hebben gepakt, per dag, naar werk. Is dit geen aanleiding voor een ambitieuzere doelstelling voor het ambts-termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Een doelstelling van 100.000 extra fietsforensen voor de huidige kabinetsperiode is realistisch. COVID-19 heeft geleid tot structurele veranderingen in ons reisgedrag en vooral onze werkgebonden mobiliteit². Zo wordt nog steeds door 40% van de werkzame beroepsbevolking één of meerdere dagen thuisgewerkt. Juist de mensen die voorheen de combinatie fiets en OV gebruikten om naar het werk te gaan zijn de personen die nu meerdere dagen thuis werken, waardoor onder andere de fiets minder wordt gebruikt in het woonwerk verkeer. Hybride werken blijft in de toekomst bestaan en van invloed zijn op de omvang van het woonwerk verkeer.

Vraag 12

De leden lezen dat de Staatssecretaris vijftig miljoen euro vrijmaakt voor nieuwe en betere stallingen. Deze leden vragen de Staatssecretaris nader in te gaan op welke projecten en maatregelen de Staatssecretaris concreet beoogt.

Antwoord 12

In het bestuursakkoord fietsparkeren bij stations hebben overheden en partijen uit de sector afgesproken in 2030 het tekort aan fietsparkeer-

² Kamerstuk 32 852, nr. 204

plekken opgelost te hebben. In het coalitieakkoord (bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) heeft het kabinet voor deze regeerperiode € 50 mln. gereserveerd. Voor de inzet van de € 50 mln. is de lokale behoefte aan stallingen op basis van recente tellingen en de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) leidend.

Vraag 13

De leden lezen over de (toekomstige) ambities rond fietsenstallingen. Heeft de Staatssecretaris prioriteiten in het vizier van projecten die als eerste worden opgepakt?

Antwoord 13

Voor de inzet van de € 50 mln. is de lokale behoefte aan stallingen op basis van recente tellingen en IMA leidend. Via de Bestuurlijke Overleggen MIRT zullen er uiteindelijke definitieve investeringsafspraken worden gemaakt als er definitieve ontwerpen beschikbaar zijn. Ik informeer u hierover in de MIRT brief die uw Kamer in het najaar van 2023 ontvangt.

Vraag 14

Hoe worden gemeenten geholpen die geen treinstation hebben maar wel degelijk veel vervoersbewegingen (of een ov-hub) kennen, bijvoorbeeld Wageningen, waar de fiets een rol kan spelen in ontlasting van het ov en het lokale wegennetwerk?

Antwoord 14

Voor de niet-spoorse OV-knooppunten, zoals de grotere busstations, werkt het Rijk samen met de regio en de OV-sector in het kader van de Actieagenda OV-knooppunten. Binnen die samenwerking zijn ook de opgaven voor de fiets in kaart gebracht en voeren we het gesprek over mogelijke investeringen (via de Bestuurlijke Overleggen MIRT). Hiernaast investeert het Rijk in diverse fietsinfrastructuur projecten vanuit de versnellingsafspraken ten behoeve van woningbouwlocaties. Voor de resultaten van het MIRT verwijs ik u naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 15

Wordt hierbij ook aandacht besteed aan mensen met een toegankelijkheidsbehoefte, bijvoorbeeld speciale fietsparkeerplekken voor mensen die slecht ter been zijn?

Antwoord 15

Ja, de toegankelijkheid is één van de ontwerpvoorschriften bij fietsparkeerplekken bij stations.

Vraag 16

De leden lezen dat de Staatssecretaris wil inzetten op het verbeteren van de snelfietsroutes. Is de Staatssecretaris het eens dat wanneer een snelfietsroute bij kan dragen aan de ontlasting van (spoor)wegen waarvoor de rijksoverheid verantwoordelijk is, (co)financiering door het Rijk bij lokale of regionale wegen wel degelijk gepast zou zijn? Kan de Staatssecretaris toezeggen hiervoor een afwegingskader te ontwikkelen?

Antwoord 16

Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Uw vragen worden hierin meegenomen.

Vraag 17

Is de Staatssecretaris het niet eens dat indien de rijksoverheid het mobiliteitssysteem wil verduurzamen en op piekmomenten wil ontlasten, het ook aan de rijksoverheid is om hier ambitie en daadkracht te tonen? Acht de Staatssecretaris de vrijgemaakte zes miljoen euro hier voldoende voor?

Antwoord 17

Mijn inzet beperkt zich niet tot € 6 mln. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT zijn afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 mln. mee te investeren in fietsinfrastructuur. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en deze met de fiets te ontsluiten en bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De verdeling over de MIRT regio's ziet er als volgt uit: landsdeel Noord (Groningen, Friesland, Drenthe) € 37 mln., Noordwest (Noord-Holland-Utrecht, Flevoland) € 201 mln., Oost (Overijssel, Gelderland) € 184 mln., Zuid (Brabant, Limburg) € 113 mln., Zuidwest (Zuid-Holland, Zeeland) € 245 mln.). Samen met cofinanciering van de regio telt dit op tot een investering van meer dan € 1,1 miljard. Bij de ontsluiting van nieuwe woningen zijn we uitgegaan van oplossingen vanuit een breed mobiliteitssysteem in plaats van naar individuele modaliteiten. Hierdoor is een evenwichtige verdeling in de beschikbare € 7,5 miljard bereikt. Ten tweede heeft het huidige kabinet in het coalitieakkoord € 50 mln. gereserveerd voor de beschikbaarheid- en ontsluiting van fietsenstallingen bij OV knopen. Ten derde heb ik structureel € 6 miljoen euro vrijgemaakt voor fiets. Hiermee heeft het onderwerp fiets standaard een plek in het MIRT en op de bestuurlijke agenda's van de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. In het najaar van 2023 informeer ik u over aan welke doorfietsroute ik concreet bijdraag en wat de bijdrage is aan de ambitie uit het Coalitieakkoord. En vanuit het vorige Kabinet (Rutte III) is een incidentele investeringsimpuls aan de aanleg van fietsinfrastructuur gegeven van totaal € 100 mln. (verdeeld in € 26 mln. voor doorfietsroutes en € 74 mln. voor de medebekostiging van fietsenstallingen). Ook is vanuit het Klimaataakkoord (2019) € 75 mln. voor de cofinanciering van investeringen in fietsenstallingen bij ov-knooppunten vrijgemaakt.

Vraag 18

Hoeveel kilometer snelfietsroute kan hiermee worden aangelegd en welke bijdrage gaat dat leveren aan de *modal shift* en het behalen van de 60% uitstootreductie ambitie uit het Coalitieakkoord?

Antwoord 18

Ik heb voor nu gekozen om hiervoor structureel € 6 mln. euro vrij te maken.

Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. In het najaar van 2023 informeer ik u over de doorfietsroute(s) waaraan ik concreet bijdraag en wat de bijdrage is aan de ambitie uit het Coalitieakkoord. Voor de resultaten van het MIRT verwijs ik u naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 19

In hoeverre ziet de Staatssecretaris nog mogelijkheden om fietslessen, fietsbezit en fietsgebruik te stimuleren onder vluchtelingen en asielzoekers

in Nederland, ter verbetering van hun integratie in de Nederlandse samenleving?

Antwoord 19

Op dit moment wordt er ten behoeve van het actieplan fietsen voor iedereen onderzoek gedaan naar fietsarmoede en mogelijke interventies. De doelgroep vluchtelingen en asielzoekers in Nederland wordt hierin meegenomen.

Vraag 20

De leden moedigen de Staatssecretaris van harte aan in haar internationale fietsambities. In hoeverre liggen er nog kansen om in deze gebieden, in samenwerking met buurlanden en buurregio's de fietsinfrastructuur te verbeteren?

Antwoord 20

Daar liggen zeker nog genoeg kansen. In samenwerking met onze buurlanden wordt er momenteel hard gewerkt aan een verbetering van fietsbeleid en fietsinfrastructuur in het kader van de Benelux-samenwerking; zo is er recent nog een kennisuitwisseling met Noordrijn-Westfalen, België, Luxemburg, Frankrijk en het Verenigd-Koninkrijk georganiseerd. De kennisuitwisseling in Londen, vond plaats in combinatie met de handelsmissie in oktober.

Vraag 21

De leden constateren dat er veel fietsen in Nederland worden gemaakt. Heeft de Staatssecretaris circulaire plannen, doelen of normen voor het behoud van materialen, zoals metalen in fietsen, en onderdelen?

Antwoord 21

Begin 2023 stuur ik het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023–2030 (NPCE) naar uw Kamer. Hierin zal ik mijn inzet op het gebied van circulaire economie voor komende jaren uiteenzetten. Zoals aangegeven in de Kamerbrief over stand van zaken concretisering doelen voor circulaire economie³ is de maakindustrie één van de prioritaire sectoren waar ik op in zal gaan.

Vraag 22

De leden lezen over de voordelen van de fiets ten aanzien van de auto in termen van ruimtegebruik. Doet de Staatssecretaris onderzoek naar hoe gemeenten, bijvoorbeeld met prijsprikkels, geholpen kunnen worden om het ruimtegebruik van auto's mee te laten wegen in lokaal auto(parkeer)beleid?

Antwoord 22

Het is aan gemeenten om het ruimtegebruik van auto's mee te laten wegen in lokaal auto(parkeer)beleid. Ik doe hier geen specifiek onderzoek naar.

Vraag 23

Hoeveel van deze projecten lopen mee in andere, reeds beschikte, projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT)? Of moet hier apart financiering worden gevonden?

Antwoord 23

Ik kan u nu niet zeggen hoeveel hoofdfietsroutes in reeds beschikte projecten van het MIRT zitten omdat fietsinfrastructuur projecten niet als

³ (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/07/15/stand-van-zaken-concretisering-doelen-voor-circulaire-economie>)

aparte categorie geregistreerd worden binnen het MIRT. Ik zal dit wel bijhouden voor de structurele middelen voor doorfietsroutes (€ 6 mln. per jaar vanaf 2024). Voor de resultaten van het MIRT verwijs ik u naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 24

Heeft de Staatssecretaris concreet een beeld van hoeveel CO₂-uitstoot of andere schadelijke stoffen vermeden kan worden met de realisatie van deze projecten?

Antwoord 24

Nee, het is niet mogelijk om hiervan een concreet beeld te geven, omdat ik niet kan aangeven hoeveel hoofdfietsroutes in reeds beschikte projecten van het MIRT meelopen. Dit omdat fietsinfrastructuur projecten niet als aparte categorie geregistreerd worden binnen het MIRT.

Vraag 25

De leden lezen dat de Staatssecretaris meer ondersteuning door onder andere applicaties en technologieën wil regelen voor de fiets. Deze leden horen graag meer over het internationale project Bicycles and Intelligent Transport Systems (ITS). Welke concrete plannen heeft de Staatssecretaris voor de verdere uitrol van deze ambities?

Antwoord 25

Het project Bicycles and Intelligent Transport Systems (B-ITS) is een Europees project waarbij de Provincie Overijssel en gemeente Zwolle betrokken zijn, met als doel een CO₂-reductie van 9% en een toename van fietsgebruik van 10%⁴. Mijn ministerie heeft geen betrokkenheid bij dit internationale project.

Vraag 26

Is zij bereid hier een concrete routekaart voor op te stellen?

Antwoord 26

Dat is onder andere aan de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle die betrokken zijn bij dit project.

Vraag 27

Hoe ondersteunt de Staatssecretaris het verzamelen van data? Gaat het hier om persoonsgegevens en zo ja, is deze dataverzameling beoordeeld op impact op privacy?

Antwoord 27

Er wordt verplaatsingsdata verzameld voor monitorsdoeleinden; we mede-financieren het Nationaal Verplaatsingspanel (NVP) en het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN). Ten alle tijden is deze verplaatsingsdata anoniem aangeleverd aan het Ministerie/NDW, zodanig dat het niet terug te herleiden is naar de fietsers.

Vraag 28

Is de proportionaliteit van deze dataverzameling beoordeeld?

Antwoord 28

Ja, deze is beoordeeld en proportioneel geacht, vanwege de anonimisering van de gebruikte gegevens.

Vraag 29

Welke rol speelt het anonimiseren van data hierin?

⁴ <https://northsearegion.eu/bits/>

Antwoord 29

Ten alle tijden is en wordt er alleen met anonieme data gewerkt die niet terug te herleiden is naar de fietser.

Vraag 30

Is de overheid, bijvoorbeeld het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), hiervoor een aangewezen partij?

Antwoord 30

Het KiM voert veel (fiets)onderzoeken voor ons uit, veelal op basis van de Nationale Verplaatsingspanel (NVP). Wat betreft de verzameling van punten en verplaatsingsdata is de NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer) een logische partij.

Vraag 31

Hoe voorkomt de Staatssecretaris dat de data besloten en versnipperd bij verschillende partijen ligt en integratie straks ingewikkeld wordt?

Antwoord 31

De data worden verzameld door 1 partij, te weten de Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).

Vraag 32

De leden lezen dat Rijkswaterstaat een inventarisatie heeft gemaakt van barrières die haar netwerk opwerpen voor de fiets. Kan de Staatssecretaris voorbeelden geven van deze situaties?

Antwoord 32

Een voorbeeld is de huidige Louis Raemaekersbrug (N280) in Roermond die enkele jaren geleden opnieuw is ingedeeld. Door constructieve restricties van de brug was het niet mogelijk om het bestaande fietspad te verbeteren c.q. te verbreden. Provincie Limburg heeft vanuit haar trekkende rol als wegbeheerder een onderzoek gestart naar structurele oplossing voor fietsers op deze Maaskruising.

Vraag 33

Kan het overzicht met de Kamer worden gedeeld?

Antwoord 33

Ja, deze lijst zal begin 2023 met uw Kamer worden gedeeld.

Vraag 34

Op welke manier geeft de Staatssecretaris vorm aan het tegengaan van de barrièrewerking van rijksinfrastructuur?

Antwoord 34

Ten aanzien van de barrièrewerking van het spoor zijn er in 2016 met de ANWB, Fietsersbond, NOCNSF, Stichting Landelijk Fietsplatform, de Stichting Wandelnet en ProRail afspraken gemaakt over hoe de recreatieve belangen gewogen worden ten opzichte van de veiligheid van overwegen. Deze afspraken zijn medeondertekend door voormalig Staatssecretaris Dijkema van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Sindsdien wordt de «Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie» altijd betrokken bij de planvorming. ProRail vraagt de adviesgroep om advies en dient dat ook serieus mee te wegen bij het bepalen van de maatregelen die ze willen gaan treffen. Wanneer sprake is van het eventueel opheffen van een overweg, al dan niet in combinatie met een alternatieve ontsluiting, worden door ProRail de richtlijnen van het CROW betrokken ten aanzien van de barrièrewerking van infrastructuur en de

maaswijdte van het netwerk voor langzaam verkeer. Bij het afwijken van deze richtlijnen wordt dit beargumenteerd.

Bij projecten zoals MIRT verkenningen en planstudies en grote Vervanging en Renovatie opgaven wordt door Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat gekeken naar meekoppelkansen zoals fietsverbindingen. Binnen deze projecten worden wensen met de omgevingspartners besproken en kan ook gekeken worden naar mogelijkheden voor het verminderen van barrièrewerking. Of een meekoppelkans uiteindelijk ook gerealiseerd kan worden is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de technische maakbaarheid en de financiering en is een politiek-bestuurlijke afweging.

Vraag 35

Welke concrete afspraken maakt zij hierover met ProRail en Rijkswaterstaat?

Antwoord 35

In 2016 zijn er met de ANWB, Fietsersbond, NOCNSF, Stichting Landelijk Fietsplatform, de Stichting Wandelnet en ProRail afspraken gemaakt over hoe de recreatieve belangen gewogen worden ten opzichte van de veiligheid van overwegen. Deze afspraken zijn medeondertekend door voormalig Staatssecretaris Dijksma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Sindsdien wordt de «Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie» altijd betrokken bij de planvorming. ProRail vraagt de adviesgroep om advies en dient dat ook serieus mee te wegen bij het bepalen van de maatregelen die ze willen gaan treffen.

Bij projecten zoals MIRT verkenningen en planstudies en grote Vervanging en Renovatie opgaven wordt door Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat gekeken naar meekoppelkansen zoals fietsverbindingen. Binnen deze projecten worden wensen met de omgevingspartners besproken en kan ook gekeken worden naar mogelijkheden voor het verminderen van barrièrewerking. Of een meekoppelkans uiteindelijk ook gerealiseerd kan worden is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de technische maakbaarheid en de financiering en is een politiek-bestuurlijke afweging.

Vraag 36

Welke concrete resultaten zijn al geboekt door «meekoppelkansen» sinds deze zijn opgenomen in de opdrachtformulering van Rijkswaterstaat?

Antwoord 36

In veel projecten worden extra fietsmaatregelen gerealiseerd. Ik noem hierbij een aantal voorbeelden. Bij het project Brienoord is de verbreding van het fietspad een onderdeel van de scope van het project. Bij de A27 Houten-Hooipolder wordt bij vervanging van de brug over de Lek bij Vianen een nu afwezig fietspad gerealiseerd. Bij het project N65 wordt de oversteekbaarheid voor fietsers verbeterd door het creëren van ongelijkvloerse kruisingen.

Vraag 37

De leden vragen in hoeverre decentrale overheden, vervoersautoriteiten en vervoerders geëquipeerd zijn om te experimenteren met nieuwe vormen van fietsenstallingen. Bijvoorbeeld in de vorm van een aanbesteding of concessie ter exploitatie van een stuk openbare ruimte ten behoeve van het maken van stalruimte of (fiets)deelconcepten. Is dat nu mogelijk? Zo ja, welke wet- en regelgeving maakt dit mogelijk? Zo nee, welke (juridische) obstakels zijn er om dat te realiseren?

Antwoord 37

Het staat iedere partij vrij om te innoveren op het gebied van fietsparkeren. Bij de ontwikkeling van nieuwe stallingen in het kader van het programma fietsparkeren bij stations is daar speciale aandacht voor. Dit heeft onder andere geleid tot zogenaamde bikelanes, waardoor je snel kan in- en uitchecken in de stalling en het HBF-systeem (Handhaving- en Benuttingssysteem Fietsenstallingen) dat zorgt voor betere benutting van de stallingen.

Vraag 38

De leden lezen dat «waar nodig» (lokale) werkwijzen, kaders en wet- en regelgeving moeten worden aangepast om de Schaa sprong Fiets mogelijk te maken. Heeft de Staatssecretaris zelf ook stappen hier in te zetten? Welke werkwijzen, kaders en wet- en regelgeving moet zij op nationaal niveau aanpassen om dit te realiseren? Wanneer verwacht de Staatssecretaris hier stappen in te zetten? Heeft zij een duidelijk beeld van nationale wet- en regelgeving die decentrale overheden «in de weg» zitten om hun fietsambities te realiseren? Zo ja, waar gaat dit dan om? Zo nee, kan de Staatssecretaris dit inventariseren?

Antwoord 38

Mochten de decentrale overheden bij de aanleg van fietsinfrastructuur of hun inzet op fietsstimulering tegen belemmeringen in nationale wet- en regelgeving oplopen, dan kunnen ze mij hierop aanspreken. Ik ben bereid mee te denken en te kijken of hier dan een oplossing voor mogelijk is. Op dit moment ben ik niet bekend met dergelijke belemmerende regelgeving.

Vraag 39

De leden lezen dat hoe «*de investeringsafspraken in MIRT-verband exact worden gemaakt, nog moet worden bepaald*». Als dit nog niet het geval is, kan de Staatssecretaris dan spreken van volwaardige uitvoering van de motie van het lid Van Ginneken (Kamerstuk 35 925 A, nr. 53) die verzoekt de fiets een volwaardige plek in het MIRT te geven?

Antwoord 39

Ja, want hiermee is bedoeld het proces voor het maken van afspraken in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. De motie van het lid Van Ginneken (Kamerstuk 35 925 A, nr. 53) wordt volwaardig uitgevoerd omdat de fiets als modaliteit structureel op de agenda's van de Bestuurlijke Overleggen MIRT staat en onderdeel is van het Mobiliteitsfonds.

Vraag 40

Wanneer verwacht de Staatssecretaris hier duidelijkheid over te kunnen geven?

Antwoord 40

Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Voor het opstellen van een adaptieve uitvoeringsagenda worden het NTF en de regionale uitvoeringsagenda's als basis gebruikt. In de MIRT najaarsbrief van 2023 informeer ik u hierover.

Vraag 41

Op welke manier zijn de lagere drempelwaarden, waartoe de motie oproept, verwerkt in de MIRT-systematiek?

Antwoord 41

De in de motie genoemde drempelbedragen van € 112,5 miljoen en € 225 miljoen hebben specifiek betrekking op de Regeling specifieke uitkeringen lokale en regionale MIRT-project(pakket)ten. Deze regeling is bedoeld om vanuit het Rijk bij te kunnen dragen aan omvangrijke lokale en regionale projecten en projectpakketten die de bereikbaarheid verbeteren. De voorliggende regeling is nadrukkelijk niet het enige instrument waarmee uitkeringen van het Rijk aan medeoverheden verstrekt kunnen worden. Er bestaan ook andere regelingen die uitkeringen aan medeoverheden mogelijk maken, voor andere doelen op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit. Bijvoorbeeld de Tijdelijke stimuleringsregeling doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur, de Regeling specifieke uitkering doorfietsroutes en de Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Iedere regeling heeft een ander doel en eigen (rand)voorwaarden.

Vraag 42

De leden juichen, als eerste stap, de structurele investering van zes miljoen euro van harte toe. Waarom wordt hier pas per 2024 gestart en niet al in 2023?

Antwoord 42

De middelen zijn onderdeel van de € 265 miljoen die het Coalitieakkoord vrijmaakt voor «vergroenen personenvervoer en reisgedrag». Deze middelen komen vanaf 2024 beschikbaar.

Vraag 43

De leden lezen in onderliggende nota's dat bij het maatschappelijk middenveld en decentrale overheden de behoefte bestaat aan een meerjarige nationale uitvoeringsagenda. Deze leden lezen hierover niets terug in de Kamerbrief of het Toekomstbeeld. Hoe gaat de Staatssecretaris hier vorm aan geven?

Antwoord 43

Ik heb hierover met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen van november 2022 afspraken gemaakt⁵.

Vraag 44

Is de Staatssecretaris hierover in gesprek met de Minister voor Klimaat en Energie, gezien de klimaatbaten van meer fietsen? Zet zij in op aanvullende middelen hiervoor? In het Klimaatakkoord is immers geld vrijgemaakt voor de fiets. Deze leden vinden het niet meer dan logisch dat gezien de extra ambitie in de doelstelling voor het klimaat, er ook meer ambitie komt voor de fiets.

Antwoord 44

Ik heb periodiek gesprekken met de Minister voor Klimaat en Energie over klimaatbaten vanuit mobiliteit. Vanuit het Klimaatakkoord heeft het vorige Kabinet ook € 75 miljoen vrijgemaakt voor het mee investeren in stallingen bij treinstations. Hierover is uw Kamer geïnformeerd in eerdere MIRT brieven. Daarnaast heb ik vanuit de middelen voor vergroening van personenvervoer en reisgedrag (€ 265 mln.) vanaf 2024 structureel € 6 miljoen per jaar vrijgemaakt voor het mee investeren in doorfietsroutes. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan de besteding van deze middelen neem ik mee in de op te stellen meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets. In de MIRT najaarsbrief van 2023 informeer ik u hierover.

Vraag 45

⁵ Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022 | Rapport | Rijksoverheid.nl

Voorts vragen de leden in hoeverre de regionale uitvoeringsagenda's van het Toekomstbeeld onderwerp van gesprek zijn bij de bestuurlijke overleggen over het MIRT? Welke afspraken wil het Rijk daarover maken met de regio's?

Antwoord 45

Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Voor het opstellen van een adaptieve uitvoeringsagenda worden het NTF en de regionale uitvoeringsagenda's als basis gebruikt. In de MIRT najaarsbrief van 2023 informeer ik u hierover.

Vraag 46

De leden zijn ook erg benieuwd naar de ambities op het gebied van veilig fietsen. Hoe en met welke middelen wordt er ingezet op de veiligheid van fietsers, zowel in de omgeving als in gedrag?

Antwoord 46

Via de investeringsimpuls Verkeersveiligheid draagt het Rijk financieel bij aan bewezen infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, o.a. ter bevordering van de fietsveiligheid.

Ook zetten wij via het programma Doortrappen in op bewustwording en gedragsbeïnvloeding van ouderen fietsers, met als doel dat ouderen langer veilig blijven doorfietsen. Met het programma Langer Veilig Onderweg 2021–2025 zetten we in op een samenhangende aanpak, van overheden, ouderenorganisaties en andere partijen, gericht op de veilige mobiliteit van ouderen. En via subsidiering van Veilig Verkeer Nederland (VVN) en TeamAlert dragen wij bij aan campagnes en verkeerseducatie gericht op fietsveiligheid.

Vraag 47

Zou de Staatssecretaris kunnen voorzien in een analyse van welke gevolgen de toename van het aantal elektrische fietsen heeft voor de fietsveiligheid?

Antwoord 47

Ik kan u niet voorzien in een analyse van welke gevolgen de toename van het aantal elektrische fietsen heeft voor de fietsveiligheid. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) stelt namelijk dat het niet duidelijk is of fietsen op een elektrische fiets risicovoller is dan op een fiets zonder trapondersteuning: sommige studies rapporteren wel, en andere geen verhoogd risico voor elektrische fietsers. Voor zover er een verschil gevonden werd, lijkt dat vooral te komen door de hogere leeftijd van de e-fietsers en de daarmee samenhangende lichamelijke kwetsbaarheid⁶.

Vraag 48

Hoe kijkt de Staatssecretaris naar de mogelijkheid om een speciale rijksregeling in het leven te roepen voor ongelijkvloerse oplossingen om zo de fietsveiligheid te versterken?

Antwoord 48

De investeringsimpuls Verkeersveiligheid voorziet in de mogelijkheid om een rijksbijdrage aan te vragen voor ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van de fietsveiligheid.

⁶ De elektrische fiets en verkeersveiligheid (SWOV, 2022)

Vraag 49

Welke rol kan Rijkswaterstaat spelen in het verbeteren van de fietspaden en -infrastructuur op het eigen areaal? In de richtinggevende opdrachtformulering voor Rijkswaterstaat is opgenomen dat bij elk project moet worden gekeken naar «meekoppelkansen» voor de fiets.

Antwoord 49

Bij projecten zoals MIRT verkenningen en planstudies en grote Vervanging en Renovatie opgaven wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gekeken naar meekoppelkansen zoals fietsverbindingen. Binnen deze projecten worden wensen met de omgevingspartners besproken en kan ook gekeken worden naar mogelijkheden voor het verminderen van barrièrewerking. Of een meekoppelkans uiteindelijk ook gerealiseerd kan worden is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de technische maakbaarheid en de financiering en is een politiek-bestuurlijke afweging.

Op het areaal van RWS bevinden zich fietspaden en andere paden die door fietsers worden gebruikt. Deze zijn deels in beheer bij RWS en deels in beheer bij andere overheden. Zoals aangegeven in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025⁷ loopt momenteel een inventarisatie van fietsinfrastructuur op Rijkswaterstaat areaal. De fietspaden die RWS zelf beheert vervullen veelal een functie voor de hoofdinfrastructuur (b.v. als schouwpad langs kanaal).

Vraag 50

Kan de Staatssecretaris aangeven tot welke resultaten dat sinds de publicatie van het Toekomstbeeld heeft geleid?

Antwoord 50

In veel projecten worden extra fietsmaatregelen gerealiseerd. Ik noem hierbij een aantal voorbeelden. Bij het project Brienoord is de verbreding van het fietspad een onderdeel van de scope van het project. Bij de A27 Houten-Hoopolder wordt bij vervanging van de brug over de Lek bij Vianen een nu afwezig fietspad gerealiseerd. Bij het project N65 wordt de oversteekbaarheid voor fietsers verbeterd door het creëren van ongelijkvloerse kruisingen. Voor de resultaten van het MIRT verwijs ik u naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 51

De leden lezen dat het aantal gestolen fietsen fors gestegen is naar 735.000 fietsen per jaar. Is de Staatssecretaris het eens dat deze ontwikkeling een verdere groei van het fietsgebruik en daarmee van het realiseren van de potentie van de fiets bemoeilijkt?

Antwoord 51

De verkoop- en fietsgebruikcijfers stijgen. Daarom kunnen we niet concluderen dat fietsdiefstal een groot effect heeft op het fietsgebruik. Angst voor fietsdiefstal is soms wel een reden om niet de dure fiets te pakken voor sommige ritten, zeker als er geen goede stallingsmogelijkheid is op de plaats van bestemming. Ik investeer daarom in veilige stallingen bij stations en vraag ook bij werkgevers aandacht voor goede stallingen.

Vraag 52

Is de Staatssecretaris bereid bij haar collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie aan te dringen op een grotere inzet bij het bestrijden van fietsdiefstal?

⁷ Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 (overheid.nl)

Antwoord 52

Mijn ministerie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie zijn beiden betrokken bij de publiek-private samenwerking SAFE om fietsdiefstal aan te pakken. SAFE komt komende maanden met een Plan van Aanpak om de groei van fietsdiefstal te keren. Op basis van het Plan van Aanpak kan ik gericht het gesprek aangaan met mijn collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Ik verwacht dit gesprek in het voorjaar van 2023 te kunnen voeren.

Vraag 53

De leden vinden het een goede zaak om te stimuleren dat jonge kinderen leren fietsen. Wat zijn precies de plannen bij deze ambitie en hoe ziet de planning eruit van dit beleidsdoel?

Antwoord 53

Op dit moment wordt er ten behoeve van het actieplan fietsen voor iedereen onderzoek gedaan naar fietsarmoede en mogelijke interventies. Jonge kinderen leren fietsen wordt ook in het onderzoek meegenomen. Het streven is om het actieplan in het volgende voorjaar met uw Kamer te delen.

Vraag 54

Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen zogenaamde vervoersarmoede? Welke rol spelen de wijk, buurt, school, gezin samenleving op preventie en aanpak van vervoersarmoede? Hoe kunnen we deze rollen versterken?

Antwoord 54

Ik constateer dat vervoersarmoede verminderen een brede aanpak vergt, samen met andere departementen, gemeente, wijk, buurt, school, gezinnen etc. Mijn ministerie doet momenteel in overleg met een aantal onderzoeksbureaus onderzoek naar fietsarmoede en mogelijke interventies ter voorbereiding van het actieplan fietsen voor iedereen. Invulling geven aan het actieplan doen we samen met de hiervoor benodigde partijen. Het bepalen van de benodigde partijen is afhankelijk van de uitkomsten van de onderzoeken.

Vraag 55

De leden zijn benieuwd naar de investeringen vanuit het Rijk in fietsen. Welke mogelijkheden zijn er voor het Rijk om te investeren in de zogenaamde fietssnelwegen?

Antwoord 55

Ik kan u niet exact zeggen hoeveel geld voor fiets in het MIRT is gealloceerd, omdat fiets niet als een aparte categorie geregistreerd wordt binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. Voor de resultaten van het MIRT en de informatie over de andere beschikbare en ingezette middelen verwijs ik u naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 56

Hoeveel routes per jaar denkt het ministerie mogelijk te kunnen maken met een bijdrage van zes miljoen euro per jaar?

Antwoord 56

Hoeveel routes er gerealiseerd kunnen worden met een bijdrage van € 6 miljoen per jaar is sterk afhankelijk van de afspraken die over de inzet van deze gelden gemaakt worden met de decentrale overheden. Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Voor de resultaten van het MIRT verwijs ik u naar het

antwoord op vraag 17. Met de inzet van het vorige kabinet van € 26 miljoen is in totaal bijgedragen aan 17 routes.

Vraag 57

Ziet de Staatssecretaris nog een specifieke rol weggelegd in het stimuleren van provincie-overstijgende projecten?

Antwoord 57

Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Of het stimuleren van provincie-overstijgende projecten daarin specifiek een plek dient te krijgen is onderdeel van dit proces.

Vraag 58

Wat wordt er gedaan met de gelden die gereserveerd zijn voor fietsparkeerders en hubs?

Antwoord 58

Voor de inzet van de € 50 mln. is de lokale behoefte aan stallingen op basis van recente tellingen en IMA leidend. Via de Bestuurlijke Overleggen MIRT zullen er uiteindelijke definitieve investeringsafspraken worden gemaakt als er definitieve ontwerpen beschikbaar zijn. Ik informeer u hierover in de MIRT brief die uw Kamer in het najaar van 2023 ontvangt.

Vraag 59

In hoeverre zijn regionale uitvoeringsagenda's van het Toekomstbeeld onderwerp van gesprek bij de bestuurlijke overleggen MIRT en welke afspraken wil het Rijk daarover maken met de regio's?

Antwoord 59

De regionale uitvoeringsagenda's zijn onderdeel van het NTF. Voor het opstellen van een adaptieve uitvoeringsagenda worden het NTF en de regionale uitvoeringsagenda's als basis gebruikt.

Vraag 60

Welke acties gaat de Staatssecretaris concreet ondernemen richting werkgevers voor het belastingvrij vergoeden van 21 cent per fietskilometer in het woon-werkverkeer aan hun werknemers?

Antwoord 60

Ik onderneem verschillende acties om werkgevers erop te attenderen dat zij in 2023 21 cent per fietskilometer in woon-werkverkeer belastingvrij aan hun werknemers kunnen vergoeden. Ik gebruik hiervoor communicatiekanalen binnen de regionale werkgeversnetwerken, het netwerk van fietsambassadeurs en interdepartementale samenwerkingen. Ook schenk ik hier aandacht aan in de landelijke communicatieaanpak Kiesdefiets!

Vraag 61

Gaat de Staatssecretaris de Kamer informeren over het bedrag dat naar fietsmaatregelen zal gaan in de tweede ronde van de versnellingsafspraken rond woningbouw in de bestuurlijke overleggen over het MIRT van dit najaar?

Antwoord 61

Ja, uw Kamer is hierover geïnformeerd via de MIRT brief⁸.

⁸ Kamerbrief over BO MIRT november 2022 en moties en toezeggingen MIRT, Kamerstuk 36 200 A, nr. 9

Vraag 62

De leden vragen bij het Toekomstbeeld graag nog aandacht voor de problemen die kunnen ontstaan door de wildgroei aan commerciële aanbieders van (elektrische) deelfietsen. In grotere steden en op toeristische hotspots zijn dergelijke bedrijven als paddenstoelen uit de grond geschoten. Op drukke locaties zijn chaos en onveilige situaties in het straatbeeld ontstaan doordat huurders hun deelfietsen dikwijls lukraak achtergelaten. Volgens deze leden kan deze wildgroei worden tegengegaan door de uitgave, de exploitatie en het beheer van deelfietsssystemen als overheden zelf in handen te nemen. Daarmee creëren we nieuwe groene banen en kunnen we deelmobiliteit zonder winst oogmerk voor iedereen laagdrempelig bereikbaar maken.

Antwoord 62

De verantwoordelijkheid voor hoe om te gaan met deelfietsystemen in de openbare ruimte ligt bij de gemeenten. Vanuit mijn ministerie faciliteren we gemeenten met kennisvragen over gemeentelijk deelfietsbeleid.

Zo hebben we bijgedragen aan het opstellen van een leidraad gemeentelijk deelfietsbeleid die gemeenten kunnen raadplegen op de website van het fietsberaad⁹.

Vraag 63

De leden zijn blij dat er naar aanleiding van de motie van het lid Bouchallikh¹⁰ een speciaal programma in het MIRT wordt gewijd aan de uitvoering van het Toekomstbeeld. Waarom gaat dat programma pas in 2024 in? Waarom niet in 2023?

Antwoord 63

De structurele middelen voor de fiets van € 6 mln. per jaar zijn onderdeel van de € 265 miljoen die het Coalitieakkoord vrijmaakt voor «vergroenen personenvervoer en reisgedrag». Deze middelen komen vanaf 2024 beschikbaar.

Vraag 64

Hoeveel routes kunnen hierdoor jaarlijks gerealiseerd worden?

Antwoord 64

Hoeveel routes er gerealiseerd kunnen worden met een bijdrage van € 6 miljoen per jaar is sterk afhankelijk van de afspraken die over de inzet van deze gelden gemaakt worden met de decentrale overheden. Ik heb met alle landsdelen in de Bestuurlijke Overleggen MIRT afgesproken een gezamenlijke meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel als Rijk mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Met de inzet van het vorige kabinet van € 26 miljoen is in totaal bijgedragen aan 17 routes.

Vraag 65

De leden wijzen graag op de uitspraken van de voormalige Staatssecretaris dat er een miljard euro nodig was om de ambities voor doorfietsroutes mogelijk te maken. Bovendien lezen zij in de beslisnota dat er *minimaal* zes miljoen euro beschikbaar is. Waarom is dit bedrag niet hoger?

Antwoord 65

In de Bestuurlijke Overleggen MIRT zijn afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 mln. mee te investeren in fietsinfrastructuur. Het

⁹ Fietsberaadpublicatie 37: Leidraad gemeentelijk beleid deelmobiliteit – Fietsberaad.

¹⁰ Kamerstuk 35 925 A, nr. 61

gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en deze met de fiets te ontsluiten en bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Voor de resultaten van het MIRT en de informatie over de andere beschikbare en ingezette middelen verwijs ik u naar het antwoord op vraag 17.

Vraag 66

Gaat dit bedrag voldoende zijn om de ambitie dat er begin 2025 100.000 mensen extra de fiets pakken te behalen?

Antwoord 66

Om de 100.000 mensen extra op de fiets te krijgen zijn ook andere acties nodig dan alleen een doorfietsroute. Ik onderneem verschillende acties om werkgevers erop te attenderen dat zij in 2023 21 cent per fietskilometer in woon-werkverkeer belastingvrij aan hun werknemers kunnen vergoeden. Ik gebruik hiervoor communicatiekanalen binnen de regionale werkgeversnetwerken, het netwerk van fietsambassadeurs en interdepartementale samenwerkingen. Ook schenk ik hier aandacht aan in de landelijke communicatieaanpak Kiesdefiets!

Vraag 67

De leden hebben vernomen dat het aantal gestolen fietsen fors is toegenomen. Op dit moment gaat het om zo'n 735.000 fietsen per jaar. In hoeverre heeft deze ontwikkeling effect op het stimuleren van verdere groei op het fietsgebruik? Werkt de Staatssecretaris samen met de Minister van Justitie en Veiligheid om fietsendiefstal terug te dringen?

Antwoord 67

Ja, mijn ministerie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie zijn beiden betrokken bij de publiek-private samenwerking SAFE om fietsdiefstal aan te pakken. SAFE komt komende maanden met een Plan van Aanpak om de groei van fietsdiefstal te keren. Op basis van het Plan van Aanpak kan ik gericht het gesprek aangaan met mijn collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.

Ik verwacht dit gesprek in het voorjaar van 2023 te kunnen voeren.

Vraag 68

De leden vinden het erg goed dat werkgevers vanaf komend jaar een hogere belastingvrije fietsvergoeding van 21 cent per kilometer kunnen aanbieden voor woon-werkverkeer. Welke acties neemt de Staatssecretaris concreet om dit mogelijk te maken? Zijn werkgevers voldoende op de hoogte van deze maatregel om zo fietsgebruik onder werknemers extra te stimuleren?

Antwoord 68

Ik onderneem verschillende acties om werkgevers erop te attenderen dat zij in 2023 21 cent per fietskilometer in woon-werkverkeer belastingvrij aan hun werknemers kunnen vergoeden. Ik gebruik hiervoor communicatiekanalen binnen de regionale werkgeversnetwerken, het netwerk van fietsambassadeurs en interdepartementale samenwerkingen. Ook schenk ik hier aandacht aan in de landelijke communicatieaanpak Kiesdefiets! De najaarscampagne Kiesdefiets zal in het teken van de 21 cent per fietskilometer staan.

Vraag 69

Werkt de Staatssecretaris samen met de Minister van Justitie en Veiligheid om fietsendiefstal terug te dringen?

Antwoord 69

Ja, mijn ministerie en het Ministerie van Justitie en Veiligheid zijn beide betrokken bij de publiek-private samenwerking SAFE om fietsdiefstal aan te pakken.

Vraag 70

De leden vragen zich af waarom de Staatssecretaris in de brief over fietsbeleid niet ingaat op het tegengaan van de barrièrewerking door bestaande en nieuwe rijksinfrastructuur op weg, spoor en water. Tegengaan van deze barrièrewerking door aanleg van ongelijkvloerse oplossingen is een relatief kostbare zaak, zeker voor de decentrale overheden. Is de Staatssecretaris bereid hiervoor een speciale rijksregeling in het leven te roepen?

Antwoord 70

Ten aanzien van de barrièrewerking van het spoor zijn er in 2016 met de ANWB, Fietzersbond, NOCNSF, Stichting Landelijk Fietsplatform, de Stichting Wandelnet en ProRail afspraken gemaakt over hoe de recreatieve belangen gewogen worden ten opzichte van de veiligheid van overwegen. Deze afspraken zijn medeondertekend door voormalig Staatssecretaris Dijksma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Sindsdien wordt de «Adviesgroep Infrastructuur en Recreatie» altijd betrokken bij de planvorming. ProRail vraagt de adviesgroep om advies en dient dat ook serieus mee te wegen bij het bepalen van de maatregelen die ze willen gaan treffen. Wanneer sprake is van het eventueel opheffen van een overweg, al dan niet in combinatie met een alternatieve ontsluiting, worden door ProRail de richtlijnen van het CROW betrokken ten aanzien van de barrièrewerking van infrastructuur en de maaswijdte van het netwerk voor langzaam verkeer. Bij het afwijken van deze richtlijnen wordt dit beargumenteerd.

Bij projecten zoals MIRT verkenningen en planstudies en grote Vervanging en Renovatie opgaven wordt door Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat gekeken naar meekoppelkansen zoals fietsverbindingen. Binnen deze projecten worden wensen met de omgevingspartners besproken en kan ook gekeken worden naar mogelijkheden voor het verminderen van barrièrewerking. Of een meekoppelkans uiteindelijk ook gerealiseerd kan worden is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de technische maakbaarheid en de financiering.

Vraag 71

Welke rol kan Rijkswaterstaat spelen in het verbeteren van de fietspaden en -infrastructuur op het eigen areaal?

Antwoord 71

Bij projecten zoals MIRT verkenningen en planstudies en grote Vervanging en Renovatie opgaven wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gekeken naar meekoppelkansen zoals fietsverbindingen. Binnen deze projecten worden wensen met de omgevingspartners besproken en kan ook gekeken worden naar mogelijkheden voor het verminderen van barrièrewerking. Of een meekoppelkans uiteindelijk ook gerealiseerd kan worden is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de technische maakbaarheid en de financiering en is een politiek-bestuurlijke afweging.

Op het areaal van RWS bevinden zich fietspaden en andere paden die door fietsers worden gebruikt. Deze zijn deels in beheer bij RWS en deels in beheer bij andere overheden. Zoals aangegeven in het Landelijk

Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025¹¹ loopt momenteel een inventarisatie van fietsinfrastructuur op Rijkswaterstaat areaal. De fietspaden die RWS zelf beheert vervullen veelal een functie voor de hoofdinfrastructuur (b.v. als schouwpad langs kanaal).

Vraag 72

De leden vragen zich daarnaast af of de Staatssecretaris op de hoogte is van het fors gestegen aantal gestolen fietsen van 735.000 fietsen per jaar. Is de Staatssecretaris het met de leden eens dat deze ontwikkeling een verdere groei van het fietsgebruik en daarmee van het realiseren van het realiseren van de potentie van de fiets bemoeilijkt?

Antwoord 72

De verkoop- en fietsgebruikcijfers stijgen. Daarom kunnen we niet concluderen dat fietsdiefstal een groot effect heeft op het fietsgebruik. Angst voor fietsdiefstal is soms wel een reden om niet de dure fiets te pakken voor sommige ritten, zeker als er geen goede stallingsmogelijkheid is op de plaats van bestemming. Ik investeer daarom in veilige stallingen bij stations en vraag ook bij werkgevers aandacht voor goede stallingen.

Vraag 73

Is de Staatssecretaris bereid bij haar collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie aan te dringen op een grotere inzet bij het bestrijden van fietsdiefstal?

Antwoord 73

Mijn ministerie en het Ministerie van Veiligheid en Justitie zijn beiden betrokken bij de publiek-private samenwerking SAFE om fietsdiefstal aan te pakken. SAFE komt komende maanden met een Plan van Aanpak om de groei van fietsdiefstal te keren. Op basis van het Plan van Aanpak kan ik gericht het gesprek aangaan met mijn collega van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Ik verwacht dit gesprek in het voorjaar van 2023 te kunnen voeren.

Vraag 74

De leden vragen zich tenslotte af waarom in het programma van eisen voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie de bepalingen over het fietsparkeren en de stationsstallingen uit de huidige concessie niet zijn opgenomen. Wat betekent dit voor het realiseren van de doelstellingen op dit gebied zoals opgenomen in het Toekomstbeeld en in de brief van de regering?

Antwoord 74

Naar aanleiding van het Commissiedebat over het programma van eisen van de nieuwe hoofdrailnetconcessie op 1 november jl. is een motie aangenomen die pleit voor het opnemen van de exploitatie van fietsparkeren in de hoofdrailnetconcessie. Zoals verzocht door de commissie van Infrastructuur en Waterstaat ontvangt uw Kamer voorafgaand aan het commissiedebat Spoor van 15 december een brief waarin ik inga ik de uitvoering van de aangenomen moties. De ontwikkeling van nieuwe fietsparkeerplekken wordt niet via de hoofdrailnetconcessie geregeld, maar is een gezamenlijke opgave waar het Rijk, andere overheden, ProRail en NS samen aan werken.

Vraag 75

Zijn de daarin genoemde aantallen nog wel te realiseren zonder duidelijke afspraken in de concessie?

¹¹ Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025 (overheid.nl)

Antwoord 75

De exploitatie van bestaande fietsparkeerplaatsen bij stations wordt geregeld via de nieuwe HRN-concessie, maar voor de ontwikkeling van nieuwe fietsparkeerplekken is dit niet het geval. De realisatie van nieuwe fietsparkeercapaciteit is een gezamenlijke opgave waar het Rijk, andere overheden, ProRail en NS samen aan werken via afzonderlijke (investerings)afspraken.

Vraag 76

Eerder is aangegeven in de Kamer dat het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers de afgelopen jaren sterk is gestegen en dat deze stijging zich naar verwachting zal voortzetten. Waardoor komt deze sterke stijging en waar komt de verwachting vandaan dat deze sterke stijging zal doorzetten?

Antwoord 76

De stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden is voor het grootste deel toe te schrijven aan oudere verkeersdeelnemers (65-plussers) en geldt voornamelijk voor fietsers en gemotoriseerde tweewielers, zoals brom- en snorfietsen op het onderliggend wegennet. Deze groep verkeersdeelnemers wordt door de vergrijzing steeds groter en blijft ook langer mobiel. De elektrische fiets stelt bijv. een groot aantal oudere verkeersdeelnemers in staat om op latere leeftijd te blijven fietsen en langere afstanden te fietsen. Bij een toenemende mobiliteit en een relatief hoog risico zal het te verwachten aantal slachtoffers verder toenemen. Er wordt zodoende een stijging verwacht van het aantal ernstige fietsongevallen met 80–100%; vooral bij fietsongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig¹²

Gelet op de zorgelijke ontwikkeling onder het aantal fietsslachtoffers heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de ambitie een aanvullende en integrale aanpak neer te zetten. Een meerjarenplan is nodig om samen met partners nog meer in te zetten op een veilige toename van het fietsgebruik. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarom gestart met de uitwerking van een meerjarenplan fietsveiligheid met als eerste stap het vaststellen van de pijlers, de zogenaamde beleidspijlers fietsveiligheid. Onlangs zijn deze beleidspijlers naar uw Kamer gestuurd¹³.

Vraag 77

Een van de vier speerpunten van de fietsambitie is, om bij nieuwe woningbouw de voordelen, die de fiets kan bieden bij ontsluiting, te benutten. Tegelijkertijd is verder in de brief van de Staatssecretaris te lezen dat niet iedereen zich een fiets kan permitteren of kan fietsen. Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat nieuwe woonwijken op zo'n manier worden ingericht en ontsloten dat mensen zonder een fiets benadeeld gaan worden in hun mobiliteit?

Antwoord 77

Het is aan gemeenten om woonwijken in te richten met oog voor de lokale situatie en wensen en behoeften van bewoners en bezoekers. Veelal kiezen decentrale overheden hierbij voor een mix aan mobiliteitsmaatregelen waardoor mensen zich op verschillende manieren kunnen verplaatsen. Voor de beschikbare middelen van € 7,5 mld. voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de verstedelijkingsgebieden en daarbuiten is bij de verdeling uitgegaan van oplossingen vanuit een breed mobiliteitssysteem in plaats van naar individuele modaliteiten.

¹² Integrale Mobiliteitsanalyse 2021

¹³ Brief beleidspijlers fietsveiligheid, Kamerstuk 29 398, nr. 1029