

Vergaderjaar 2022–2023

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 399**

**VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 31 maart 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 9 maart 2023 overleg gevoerd met mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 november 2022 inzake antwoorden op vragen commissie over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en Fietsambitie 2022–2025 (Kamerstuk 31 305, nr. 362) (Kamerstuk 31 305, nr. 373).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,  
Tjeerd de Groot

De waarnemend griffier van de commissie,  
Rijkers

**Voorzitter: Tjeerd de Groot**  
**Griffier: Meedendorp**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bouchallikh, Van Ginneken, Van der Graaf, Tjeerd de Groot, Haverkort en Krul,

en mevrouw Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.01 uur.

**De voorzitter:**

Goedemorgen. Welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan een debat voeren over actieve mobiliteit. Dan hebben we het over wandelen en fietsen. Dan weten we nu waar het over gaat. Welkom aan de Staatssecretaris. Welkom aan de collega's. Uiteraard welkom aan de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit debat thuis volgen.

De eerste spreker is mevrouw Van Ginneken van D66, die dit debat heeft aangevraagd. Het is de eerste keer dat dit debat wordt gevoerd. Aan u het woord, mevrouw Van Ginneken.

**Mevrouw Van Ginneken (D66):**

Dank, voorzitter. Het is heel mooi dat we dit debat hebben. Dankzij D66 praten we inderdaad voor het eerst over actieve mobiliteit in deze commissie. Dat is terecht, want mobiliteit is gezond, leefbaar en duurzaam. Het kabinet investeert fors in de fiets. Die investering is de Staatssecretaris nader aan het invullen. Ik wil haar daarbij helpen en heb daarvoor twaalf suggesties. Die zou ik haar straks na afloop van het debat willen overhandigen. Ik heb ze op papier gezet. Dat zijn suggesties om de fiets in een hogere versnelling te krijgen. Ik vraag de Staatssecretaris alvast of zij een schriftelijke appreciatie kan geven op deze lijst met twaalf suggesties. Ik ga enkele punten in het debat bespreken. Ik zou ook heel graag wat vragen willen stellen over wandelen, maar ik sluit me aan bij de vragen die collega Krul van het CDA daarover gaat stellen.

Ik focus nu dus even op het fietsen. Ik neem jullie mee op pad, op een denkbeeldige reis, een reis met de bus van huis naar werk. Alleen, zowel mijn huis als mijn werk zijn niet heel dicht bij een bushalte. Ik wil dus met de fiets naar de bushalte. Ik wil mijn fiets ook veilig kunnen stallen bij die bushalte. Na mijn reis wil ik een deelfiets kunnen gebruiken. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe neemt zij het veilig parkeren van je fiets, bijvoorbeeld met een fietskluis bij een bushalte, mee in alle nieuwe investeringen? Is de Staatssecretaris bereid in gesprek te gaan met provincies, gemeenten en vervoerders, om te onderzoeken hoe deelfietsen voor het laatste stuk structureel kunnen worden aangeboden op veel plekken langs buslijnen, dus niet alleen op stations?

Ik kan er ook voor kiezen het hele stuk te fietsen, want we gaan fors investeren in doorfietsroutes. Dat is hartstikke mooi. De Staatssecretaris maakt daarvoor structureel 6 miljoen vrij. Vanuit de Mobiliteitsfondsgelden wordt er natuurlijk ook geïnvesteerd in die richting. Dat is essentieel om drukte op de weg en in de trein te verminderen. Voorzieningen zoals we die zien langs onze autowegen, bijvoorbeeld wc's, laadpalen en mogelijkheden om je banden op te pompen, zijn juist bij doorfietsroutes weer beperkt. Wat D66 betreft verdient de fietser niet minder dan de automobilist. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om dit soort voorzieningen mee te nemen bij het aanleggen van die nieuwe doorfietsroutes?

Voorzitter. Als je wil fietsen, moet je natuurlijk wel een fiets hebben. Sommige mensen hebben behoefte aan een speciale fiets, bijvoorbeeld eentje met drie wielen. Deze fietsen zijn heel prijzig en worden niet door alle gemeenten vergoed. Kan de Staatssecretaris in kaart brengen hoe

groot deze groep is en waartegen die groep aanloopt? Waarom kunnen sommige gemeenten dat soort fietsen niet vergoeden onder de Wmo? Sommige mensen kunnen ook een gewone fiets niet betalen. Ik was een paar weken geleden op werkbezoek in Utrecht-Overvecht bij een mooi project waar gedoneerde fietsen worden opgeknapt en aan mensen met een laag inkomen worden uitgedeeld. Een fiets hebben is hét middel om te kunnen meedoen in de samenleving. Dat project heeft wel altijd behoefte aan fietsdonaties. In 2018 werden er in Nederland meer dan 230.000 foutgeparkeerde fietsen door de gemeenten van de straat gehaald. Die belanden dan in fietsdepots. Na een aantal weken worden die fietsen opgehaald door opkopers. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat het wenselijk zou zijn om een deel van deze fietsen beschikbaar te stellen voor maatschappelijke initiatieven? Hoe kan zij dat bevorderen? Voorzitter. Sommige mensen kunnen niet fietsen. Het CDA heeft daar al eerder naar gevraagd. Het is een urgent probleem. Het aantal kinderen dat kan fietsen neemt af. In Amsterdam gaat de helft van de kinderen niet per fiets naar school. Een op de vier kinderen kan niet eens fietsen. Daar zie ik ook het aantal schoolfietsexamens afnemen. Kan de Staatssecretaris toezeggen onderzoek te doen naar deze zorgwekkende ontwikkeling om uit te vinden wat eraan kan worden gedaan? Tot slot, voorzitter. Wat D66 betreft mag de ambitie om meer mensen te laten fietsforensen naar hun werk hoger. In het klimaatadviesrapport Bestemming Parijs van de studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal uit 2021 staat dat wij ons reisgedrag moeten aanpassen. We moeten minder autokilometers rijden. Het moet anders en schoner. Daarom heb ik in het schriftelijk overleg al gevraagd naar meer ambitie. De Staatssecretaris wil 100.000 extra fietsforensen, maar dat is eigenlijk een afzwakking van de groei die we in 2017 en 2019 al hebben gezien. Ik vraag de Staatssecretaris hier om nog meer ambitie. Graag de toezegging de lat echt hoger te leggen, bijvoorbeeld naar 150.000 meer fietsforensen. Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Haverkort namens de VVD.

**De heer Haverkort (VVD):**

Voorzitter, dank u wel. De fiets is onmisbaar in onze mobiliteitsmix. In geen land ter wereld wordt meer gebruikgemaakt van de fiets dan in ons land. Elke peuter start met een loopfiets of driewieler. Iedere scholier kent het gevoel van tegenwind en de enorme voldoening als je het fietsenhok haalt vlak voordat de bui losbarst. Voor veel volwassenen is de fiets hét middel om van huis naar werk te gaan of om boodschappen te doen. In onze vrije tijd gebruiken we de fiets ook nog eens om van ons fantastische landschap te genieten. De fiets is voor 18 miljoen inwoners een essentieel vervoersmiddel. Het is dan ook goed dat we nu het Nationaal Toekomstbeeld Fiets hebben, maar daarmee zijn we er niet.

De economische bijdrage van de fiets aan ons land is gigantisch. Wie kent 'm niet in z'n buurt, stad of dorp: de plaatselijke fietsenmaker waar je terecht kunt voor het nieuwste model, een periodieke onderhoudsbeurt of het plakken van je leuke band? En wat te denken van de fiets bij recreatie en toerisme? De fiets zorgt voor bijna 1 miljoen banen in Europa. Dat moeten we koesteren en uitbouwen. Daar kan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets aan bijdragen. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Hoe draagt dat toekomstbeeld bij aan onze fietseconomie? Hoe kijkt ze aan tegen de groei van elektrische fietsen? Hoe stimuleert zij de productie en recycling van fietsen in ons land? Hoe kan de fiets bijdragen aan de leefbaarheid op ons platteland? Dat mist de VVD nog in dit toekomstbeeld. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij daaraan alsnog invulling kan geven? Dat mag natuurlijk ook met de toezegging van een brief.

Voorzitter, mijn tweede punt. Natuurlijk gaat het bij de fiets vaak over het fietspad. Kan de Staatssecretaris een update geven naar aanleiding van de motie-Koerhuis over fietspaden bij schoolzones? Hoe staat het met de fietsverbindingen tussen Arnhem en Nijmegen en in de Foodvalley in relatie tot het hoogwaardige ov? Kan ze concreet toezeggen in overleg met de provincie Gelderland te kijken naar snelle invulling van de plannen aldaar naar aanleiding van de motie-Minhas?

Voorzitter. De fiets verandert, dus het fietspad moet mee veranderen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij aankijkt tegen de behoefte aan bredere paden en meer verlichting? Hoe ontwikkelt de landelijke regelgeving mee met de vooruitgang in de samenleving? Graag een reactie.

Voorzitter. De VVD mist het sportieve element in het toekomstbeeld. Heel veel inwoners in dit land trappen op zondagochtend voor dag en dauw over asfalt of door zand hun overtollige kilootjes eraf. Wat kan de Staatssecretaris daarvoor doen? Hoe zorgt zij ervoor dat de positieve gezondheidseffecten van sportfietsen blijven meetellen? Kan zij dat ook opnemen in het toekomstbeeld?

Voorzitter. Dan het volgende. Ik was vorige week in Doetinchem in de Achterhoek bij een innovatieve fietsenproducent om zelf te ervaren hoe veilig en comfortabel de fatbike is. Die is comfortabel vanwege de ergonomische zit, maar vooral veilig vanwege het lage zadel en het feit dat je heel makkelijk met je voeten bij de grond kan. Je kunt er prima met twee volwassenen op zitten. Precies daar ligt een grote behoefte. Steeds meer mensen, vaak op leeftijd, willen blijven bewegen en willen fit zijn. Ze zijn op zoek naar een stoer alternatief voor hun huidige fiets. Ze zijn op zoek naar een alternatief dat niet slingert of omvalt, waarmee ze samen met hun partner kunnen toeren, het liefst naast elkaar.

Voor mindervaliden is meestal via de Wmo of via de gemeente wel een fiets te fiksen, maar waar is nu die stoere seniorenkelter die mensen zelf aanschaffen? Wat kan de Staatssecretaris doen om voor die groeiende categorie een duofiets te ontwikkelen, zodat ze gezellig, veilig en comfortabel naast elkaar kunnen blijven bewegen? Is ze bereid in overleg met de Fietzersbond, regelgevende instanties en Nederlandse fietsmakers een ontwikkelingstraject te starten, zodat de steeds groter wordende doelgroep van A naar B kan blijven trappen? Dat maakt het Nationaal Toekomstbeeld Fiets tot dé systemsprong die de VVD graag ziet. Daarmee kunnen alle Nederlanders, jong en oud, in vrijheid zelfstandig mobiel zijn: tegen de wind in, door prachtige velden en bossen, in stad en regio, voor werk, sport of voor de lol. Graag een reactie.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Een bepaald deel in uw betoog riep een vraag op bij D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Laat ik beginnen met een compliment. Ik ben namelijk blij dat de heer Haverkort ook aandacht vraagt voor speciale fietsen en de bereikbaarheid daarvan voor mensen.

Daar gaat mijn interruptie echter niet over. De heer Haverkort heeft het over de fatbike. Hij noemt de fatbike «stoer». Dat kan ik heel erg beamen. Hij spreekt echter ook over de fatbike als een veilig vervoermiddel voor degene die erop zit. Misschien is dat zo, maar juist de stoerheid, de stabiliteit en de wendbaarheid van de fatbike zorgen er ook voor dat die zware, grote fietsen in het verkeersbeeld behoorlijk zigzaggend over fietspaden kunnen gaan. Dat is althans mijn persoonlijke ervaring. Ik vraag me dus af wat de heer Haverkort vindt van de veiligheid van andere gebruikers van het fietspad als het gaat om de aanwezigheid van de fatbike. Die is duidelijk veel zwaarder dan andere elektrische fietsen en ook zwaarder dan de speed pedelec.

De heer **Haverkort** (VVD):

Volgens mij zit de uitdaging op het gebied van veiligheid op fietspaden niet zozeer in het vervoermiddel, maar in het gedrag van de mensen die erop zitten. De speed pedelec is een fiets die veel sneller kan. De meeste elektrische fietsen zijn begrensd tot 25 kilometer per uur, meen ik. Daar moet je je vervolgens dan ook wel aan houden. Op het moment dat we met elkaar het gedrag van de gebruikers van fietsen gaan beoordelen, dan denk ik dat mevrouw Van Ginneken en ik heel snel tot de conclusie komen dat we daar hetzelfde over denken. Laten we dan niet in de valkuil trappen dat af te wentelen op het type vervoermiddel waar we gebruik van maken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Ginneken, kunt u even wachten? Dit is namelijk de bel van het begin van de plenaire vergadering. We kunnen inderdaad beter een fietsbel nemen, zoals de heer Haverkort terecht opmerkte. Mevrouw Van Ginneken, gaat uw gang.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Het is waar dat de speed pedelec harder mag en ook harder kan. Als ik me dan voorstel hoe ik als «analoge fietser» op beenpower fietsend geraakt word door een speed pedelec... De speed pedelec weegt rond de 20, 25 kilo. Een fatbike weegt 30 kilo. Dat is letterlijk een halve scooter, want een scooter die net zo hard mag als de fatbike weegt 60 kilo. Dat is toch echt van een andere categorie, ook als het gaat om de verkeersveiligheid. Ik maak me zorgen over die ontwikkeling. Ik bespeur die zorgen nog niet bij de heer Haverkort. Toch ben ik heel benieuwd hoe hij tegen dat belangrijke gewichtsverschil aankijkt.

De heer **Haverkort** (VVD):

Volgens mij zit het 'm niet in het gewicht. Een volwassen kerel weegt 80 kilo of, zoals in mijn geval, nog ietsje meer. Een deltakar die op de stoep mag, heeft ook een aanzienlijk gewicht. De uitdaging zit niet zozeer in het gewicht van het vervoermiddel waarmee we ons verplaatsen, maar in het gedrag van de mens die daarop zit, uiteraard in verhouding tot de hoeveelheid mensen die tegelijkertijd gebruikmaakt van de beschikbare infra. Fietsen door een stad als Den Haag – ik ervaar dat elke ochtend als ik hiernaartoe fiets – is een absoluut andere beleving dan fietsen op een zondagochtend tussen Vorden en Zutphen in de Achterhoek, waar ik af en toe ook weleens fiets. Dat moet je natuurlijk wel meerekenen. Dus laten we kijken naar het gedrag van de gebruikers in ons fietsdomein. Laten we niet zozeer blijven focussen op het gewicht van het vervoermiddel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Krul namens het CDA.

De heer **Krul** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. De fiets is meer 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 en rekening houden met anderen. Het is dus eigenlijk samenleven in het verkeer, in dit geval dan op de fiets.

Het CDA is echt heel blij met de stevige ambities van deze Staatssecretaris op het gebied van de fiets. Met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Fietsambitie 2022–2025 komt de lat terecht hoog te liggen. Terecht, want fietsen is gezond, duurzaam, schoon en ook gewoon heel leuk. Nederland is een echt fietsland. Nergens ter wereld is het aandeel van de fiets in het totaal aantal verkeersbewegingen zo hoog. Er zijn in ons land meer fietsen dan mensen. Mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets leggen Nederlanders steeds grotere afstanden af per fiets. Veiligheid is daarbij cruciaal. Ik vraag de Staatssecretaris hoe en met welke middelen er wordt

ingezet op de veiligheid van fietsers, zowel in de omgeving als in het gedrag. Het is een feit dat de opkomst van de e-bike, de elektrische fiets, het fietslandschap verandert. Een brede analyse van welke gevolgen deze toename heeft, is broodnodig. Het CDA wil weten of de Staatssecretaris bereid is die uit te voeren.

Wat het CDA betreft roepen we ook een speciale rijksregeling in het leven voor ongelijkvloerse oplossingen om zo de fietsveiligheid te versterken. Wij willen graag weten wat de Staatssecretaris hierin kan betekenen. Welke rol kan Rijkswaterstaat spelen in het verbeteren van de fietspaden en de fietsinfrastructuur op het eigen areaal? Welke acties worden ondernomen naar aanleiding van de genoemde inventarisatie hiernaar? Voorzitter. Ik kom op de fietsdiefstallen. Het aantal fietsdiefstallen is fors gestegen naar 735.000 per jaar. De publiek-private samenwerking SAFE zou met een plan van aanpak komen. Wij willen graag van de Staatssecretaris weten of dat er al is en wat daaruit voor haar belangrijke actiepunten zijn.

Voorzitter. Het is al genoemd door D66, en het klopt: we moeten er alles aan doen om te stimuleren dat jonge kinderen leren fietsen. Er bereiken ons signalen dat steeds minder kinderen die mogelijkheid hebben. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen een nationaal initiatief ter stimulering van fietsgebruik onder kinderen? Laten we daarbij vooral onze ouderen niet vergeten. Is de Staatssecretaris bereid toe te zeggen een langetermijnstrategie te ontwikkelen over hoe we de fiets veilig en toegankelijk houden voor de groeiende groep oudere fietsers?

Voorzitter. Daarnaast willen wij graag van de Staatssecretaris horen hoe zij de positie van de fiets ziet in het probleem van vervoersarmoede en vervoersongelijkheid. Welke rol spelen de wijk, de buurt, de school, het gezin en de samenleving in de preventie en aanpak van vervoersarmoede? Hoe kunnen we die rollen versterken?

Voorzitter. Het gaat vandaag heel veel over de fiets, maar we moeten het ook hebben over de andere vorm van actieve mobiliteit, namelijk wandelen. We hebben in de eerste termijn één concrete vraag aan de Staatssecretaris over de Afsluitdijk, die D66 eigenlijk al een beetje aankondigde. Zoals iedereen weet, is de Afsluitdijk afgesloten voor wandelaars en fietsers vanwege renovaties. Dat is voor heel veel mensen vervelend. Het is een prachtig stuk natuur, en een geweldige route om te wandelen en te fietsen. We willen graag van de Staatssecretaris weten of zij samen met samenwerkingspartners ervoor zou willen zorgen dat de Afsluitdijk ten minste één keer per maand een weekend opengaat voor fietsers en wandelaars. In het weekend liggen immers veel van de werkzaamheden toch stil. Tot zover, voorzitter.

#### **De voorzitter:**

Het was natuurlijk nooit de bedoeling om de Afsluitdijk af te sluiten voor fietsers, dus ik begrijp dat betoog. Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Bouchallikh van GroenLinks.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. «Amerikanen lopen niet» is een boek van Arjen van Veelen. Het is een veelzeggende titel, al is die misschien wel een beetje generaliserend. Maar je hoeft maar een beetje te googelen om te zien dat er in Amerika soms op plekken geen stoep ligt. Ook zou je daar niet per se willen fietsen. Dat is een goed voorbeeld om aan te geven dat loop- en fietsbeleid niet vanzelfsprekend is en hoe belangrijk het is dat we het hier met z'n allen over blijven hebben. Wat ons betreft is het STOMP-principe belangrijk. Dit principe geeft aan welke modaliteiten prioriteit moeten krijgen in de openbare ruimte, namelijk «stappen», «trappen», het openbaar vervoer, Mobility as a Service en de privéauto. In hoeverre

integreert de Staatssecretaris dit principe in haar eigen beleid en in haar samenwerking met de Minister en het Ministerie van BZK? In mijn betoog zal ik het STOMP-principe terug laten komen, door te beginnen met «stappen». Wandelen is leuk en gezond. Sinds de coronacrisis hebben we gezien hoe belangrijk het voor heel veel mensen is om de mentale gezondheid op orde te krijgen. Dat vraagt om ambitieus beleid op het gebied van wandelen. Met de City Deal Ruimte voor Lopen wordt in het stedelijk gebied geoefend met loopbeleid. Dat is heel goed. Het lijkt ons ook heel goed als lopen een integraal onderdeel wordt van de toekomstvisie op mobiliteit, die nu in ontwikkeling is. Wil de Staatssecretaris dat of is zij hier al mee bezig? Verder vragen we ons af of er bij de plannen voor de ontsluiting van nieuwe woongebieden op dit moment voldoende wordt geïnvesteerd in voetgangersnetwerken, al dan niet in combinatie met lokaal openbaar vervoer en fietstoegang. In hoeverre maakt de Staatssecretaris zich hier hard voor?

Dan de langeafstandswandelpaden. In Nederland hebben we een paar hele mooie, bijvoorbeeld het beroemde Pieterpad en het Nederlands Kustpad. Wat is de visie van de Staatssecretaris op dit soort paden? In hoeverre ziet zij kansen om de ontwikkeling van nog meer nieuwe paden mogelijk te faciliteren? Een van mijn favorieten betreft de NS-wandelroutes. Ik maak daar zelf graag gebruik van. Het is lekker makkelijk. Je stapt de trein in, je loopt een stuk en dan kun je weer terug. In hoeverre kan de Staatssecretaris dit stimuleren? Hoe staat het ervoor met deze wandelpaden?

Voorzitter. Dan fietsen. Zoals eerder aangegeven is, is Nederland een fietsland. Er valt op dat gebied echter nog het een en ander te verbeteren. Ik vind het namelijk ontzettend belangrijk dat fietsen voor iedereen toegankelijk is en dat vervoersongelijkheid ook op het gebied van fietsen wordt bestreden. Een fiets biedt immers veel vrijheid en is ook nog eens gezond. Iedereen zou toegang moeten hebben tot een fiets, ook degenen met een kleinere portemonnee. Voor veel mensen is dit echter niet aan de orde. Alleen al in Rotterdam hebben bijvoorbeeld 10.000 kinderen geen fiets, door een gebrek aan middelen. Zoals eerder gezegd is, kan een op de vier jongeren in Amsterdam nog niet fietsen. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen? Nu komt er samen met het Ministerie van BZK een City Deal over de toegang tot het fietssysteem. Wat zijn de ambities van de Staatssecretaris precies op dit gebied? Gaat zij ervoor zorgen dat alle kinderen in Nederland die dat niet kunnen betalen, recht krijgen op een fiets? Vroeg geleerd is immers oud gedaan. Wordt het Ministerie van VWS ook bij deze deal betrokken in het kader van de gezondheid, zoals ik zojuist al aangaf? Vorig jaar is mijn motie aangenomen waarin wordt gevraagd om in het MIRT een speciaal programma te wijden aan de realisatie van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Daar was ik erg blij mee. Maar nu begrijp ik dat de huidige drempelbedragen en MIRT-spelregels een volwaardige plek voor de fiets in het MIRT in de weg staan. Gaat de Staatssecretaris deze drempelbedragen afschaffen? Ik zou het ontzettend jammer vinden als we daardoor niet verder kunnen nadenken over het volledig integreren van fietsen in het beleid. Hoe gaat de bijdrage van het Rijk aan dit programma er concreet uitzien?

Voorzitter. Tot slot de aansluiting op het ov. Om de aansluiting van de fiets op het openbaar vervoer zo goed mogelijk te maken, is fietsparkeren enorm belangrijk. Daarom was ik blij dat de exploitatie van fietsenstallingen toch in het programma van eisen zou worden opgenomen. Zou de Staatssecretaris ons kunnen bijpraten over hoe het inmiddels met die onderhandelingen staat?

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Er is een vraag van mevrouw Van Ginneken namens D66.



Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik hoor collega Bouchallikh spreken over fietsen in het MIRT. Vorig jaar hebben we allebei mooie moties ingediend om fietsen een meer volwaardige plek in het MIRT te geven. Mijn collega van GroenLinks stelde een vraag over de drempelbedragen. Ik herinner me dat ik de Staatssecretaris daar vorig jaar ook op bevraagd heb. Ik herinner me ook dat ik toen niet tevreden was over het antwoord, dus eigenlijk wil ik deze interruptie vooral gebruiken om collega Bouchallikh te bedanken dat ze het nog een keer probeert. Ik ga met veel belangstelling naar de beantwoording van de Staatssecretaris luisteren.

De **voorzitter**:

Kijk eens aan. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUniefractie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Afgelopen dinsdag riep de Fietsersbond de provinciale ChristenUniefracties uit tot de meest fietsvriendelijke partijen, op basis van hun verkiezingsprogramma's. Ik complimenteer met een beetje gepaste trots alle provinciale fracties. Hetzelfde geldt natuurlijk voor GroenLinks, want de Fietsersbond heeft onze beide partijen daarin gewaardeerd. We hebben vandaag dus een eer hoog te houden. Mijn aandacht gaat veel uit naar de fiets. De fiets is namelijk niet alleen een lokale of provinciale taak, maar wij zeggen dat het ook een landelijke taak is. Dat is door de Staatssecretaris dan ook heel goed uitgewerkt in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, maar hoe brengen we de uitgebreide visie nu tot uitvoering?

Ten eerste. Wil de fiets een volwaardige bijdrage kunnen leveren aan maatschappelijke opgaven, dan is een stevigere uitrol vanuit het Rijk nodig. Ik vraag de Staatssecretaris hoe zij haar regierol en haar regisserende rol invulling gaat geven. Dat vraagt volgens ons een echte stap naar voren. Van de 7 miljard euro voor de ontsluiting van wijken die in het coalitieakkoord een plek heeft gekregen, is 10% naar de fiets gegaan. Met de cofinanciering van de regio loopt het bedrag op tot een investering van meer dan 1,1 miljard – dat is heel goed – terwijl er voor 1 miljoen woningen eigenlijk 2 à 3 miljard euro nodig is. Dat vraagt dus een grotere rol van de fiets in het Mobiliteitsfonds. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar? Is zij van plan zich daarvoor in te spannen?

In het BO MIRT is afgesproken een uitvoeringsagenda fiets op te stellen. Het Rijk gaat bijdragen aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: hoe gaat de bijdrage vanuit het Rijk er concreet uitzien? Worden de medeoverheden daar goed bij betrokken?

Denkt de Staatssecretaris ook voldoende aan de elektrische fiets? Die verslaat over een snelfietspad gerust de auto, maar dan moet die bij aankomst wel veilig geparkeerd en opgeladen kunnen worden, niet alleen bij de grootste stations, maar ook bij de kleinere. Hoe kan de Staatssecretaris daar concreet aan bijdragen? Verdient dit geen plek in de visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer van de Minister van EZK?

Dat moet ook zeker gaan gelden voor de fatbike. We zien dat het gedrag op deze voertuigen de spuigaten uit loopt. Is het een fiets? Is het een brommer? Zijn ze wel veilig genoeg? Moet voor deze ondingen dan ook niet gewoon een helmplicht gelden? Hoe kijkt de Staatssecretaris hiernaar?

Hoe staat het met het actieplan om jonge kinderen te leren fietsen en dat ook te stimuleren? Andere collega's vroegen daar ook naar.

Voorzitter. Ik wil even vragen of ik nog spreektijd heb. Heb ik ongeveer nog een halve minuut?



**De voorzitter:**  
Ja hoor, gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Een veelgehoorde ergernis bij mensen met een fysieke beperking betreft de fietsen en scooters op geleidelijnen, vooral op stationspleinen. Ik vraag de Staatssecretaris of zij met gemeenten in gesprek wil gaan over extra handhaving daarop.

Voorzitter. Fietsen moet ook vooral veilig zijn. Goede infrastructuur, goede verlichting op fietsen, en, met het oog op onze vergrijzende bevolking, fietshelmen zijn van belang, zeker als er op een elektrische fiets gereden wordt. Tijdens het debat over verkeersveiligheid hebben we het gehad over de groeiende groep mensen die een risico vormt om verkeersslachtoffer te worden. Fietsveiligheid onder ouderen is een heel groot vraagstuk. We zien in de stukken helemaal niets terug over de fietshelm. Die komt niet één keer in de toekomstvisie voor, terwijl de SWOV heel duidelijk aangeeft dat dit een belangrijke maatregel zou kunnen zijn om ernstig hoofdletsel te voorkomen als er ongelukken plaatsvinden. Dat is een logische vervolgstap naar veiliger fietsen, dus ik wil aan de Staatssecretaris vragen of zij bereid is om bijvoorbeeld te kijken naar een land als Denemarken. Mensen worden daar zonder het invoeren van een helmplicht toch heel erg gestimuleerd om een fietshelm te dragen. Daar is ook naar maatregelen gekeken, bijvoorbeeld dat als je samen een fietshelm koopt, de ander deze gratis krijgt. Bij het kopen van één fietshelm krijg je dus een tweede gratis. Dat soort maatregelen kunnen heel erg stimuleren om een fietshelm aan te schaffen.

**De voorzitter:**  
Dank u wel.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

En je bereikt er ook nog twee mensen mee in plaats van één. Is de Staatssecretaris bereid om daarnaar te kijken?

**De voorzitter:**

Dank u wel. U vroeg of u nog een beetje tijd had. Daarna ging u aan het einde van uw betoog ongeveer zes keer hetzelfde zeggen. U krijgt echter nog meer spreektijd, want de heer Krul heeft nog een vraag.

De heer **Krul** (CDA):

Nee, ik zou mijn interruptie heel graag willen gebruiken om de felicitaties van mevrouw Van der Graaf voor de CDA-fractie in Gelderland, die daar samen met de ChristenUnie is uitgeroepen tot de meest fietsvriendelijke fractie, ook maar in ontvangst te nemen, want die hoorde ik net niet ertussen zitten. Bij dezen gebruik ik mijn interruptie daar graag voor.

**De voorzitter:**

Kijk eens aan. Zo is het. Dan zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn aan de zijde van de Kamer. Ik weet dat de Minister altijd heel lang wil schorsen. Tot kwart voor? Dat valt inderdaad mee. Dan schors ik de vergadering tot 10.45 uur.

De vergadering wordt van 10.27 uur tot 10.47 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar inbreng in de eerste termijn. Gaat uw gang.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de Kamer voor de inbreng in de eerste termijn. Ik hoor veel ambitie. Dat is natuurlijk hartstikke mooi, want Nederland is een fietsland bij uitstek en de fiets heeft de wind mee. Gisteren nog werd bekend dat het aandeel fietsers naar het werk flink in de lift zit. Dat is natuurlijk top. Ik wil heel graag nog meer fietsers naar het werk. Ik hoef de voordelen voor de schone lucht, het klimaat, onze gezondheid en de files op de weg niet meer uit te leggen aan de leden van deze commissie, denk ik. Ik vind het dan ook mooi dat ik het afgelopen jaar bijna 800 miljoen euro kon investeren in betere stallingen, meer veilige doorfietsroutes en een betere aansluiting op het openbaar vervoer. Mevrouw Van der Graaf verwees al naar de gelden voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwwijken. Het mooie is dat de 800 miljoen die wij uitgeven aan het fietsbeleid, relatief gezien een flink bedrag is, omdat een kilometer fietsinfra over het algemeen goedkoper is om aan te leggen dan een kilometer weg of spoor. De impact van dat bedrag is dus vele malen groter, en daar ben ik heel erg trots op, al helemaal omdat het samen met de bijdragen van provincies en gemeenten boven 1 miljard euro is uitgekomen. Dat is dus echt een enorme impuls. Wat mij betreft gaan we ook daarmee door. Ik heb zelf in elk geval nog 50 miljoen euro om stallingen bij stations aan te pakken. Ik wil ook meer rekening houden met de inpasbaarheid van fietspaden langs het spoor en de snelweg, want die onderstreept de volwaardigheid van de fiets nog eens extra. Om alle ambities nog verder te onderstrepen, vind ik het mooi om vandaag alvast aan te kondigen dat op 1 mei een grote fietscampagne start. We gaan op een positieve manier mensen verleiden. Een kort ritje is namelijk zo gefietst, zeggen wij dan. Ik heb de eerste campagne-items bij me. Het is een fietstas. Er is er een voor iedereen die er eentje wil hebben. Ik heb ervoor gezorgd dat het onder het budget valt van cadeaus die jullie mogen accepteren. Het zijn echte collector's items. We werken graag met fietsambassadeurs, dus ik hoop dat als ik jullie een keertje door Den Haag zie fietsen, ik de fietstas op jullie bagagedrager mag zien. Ik ben benieuwd of die achterop de fatbike van meneer Haverkort past.

**De voorzitter:**

Dank u wel, zeg ik maar even namens de hele commissie. We poseren eventjes voor een foto. De beeldspraak is niet van de lucht, want de fiets zat in de lift en heeft wind mee, maar nu hebben we ook nog een fietstas. Dank u wel. Gaat u verder met uw betoog. Heb je ook voorrang als je deze fietstas hebt?

**Staatssecretaris Heijnen:**

Ik denk het wel, ja. Ik zal het even met Minister Harbers overleggen, want hij gaat over verkeersveiligheid.

Ik ga toch meteen over naar een serieuzer onderdeel – we hadden het net al over veiligheid – want de ambities die we hebben, komen ook met uitdagingen, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid op onze soms drukke fietspaden. Daar maakt mijn collega Mark Harbers veel werk van als onderdeel van een bredere puzzel om het hele verkeer veiliger te maken. Ik zal de vragen over veiligheid die vandaag door de Kamer gesteld zijn zo goed mogelijk beantwoorden, maar ik wil ook verwijzen naar het debat over verkeersveiligheid dat deze commissie met de Minister heeft op 31 mei, met name ook omdat als je het hebt over verkeersveiligheid, het zo ontzettend belangrijk is om er integraal naar te kijken. Dat is ook de reden waarom er niet een deel van de veiligheid bij mij is belegd, maar alles in de portefeuille van de Minister zit. Uiteraard werken we wel heel erg goed samen op dit thema. Vervoersongelijkheid is een andere uitdaging waar we met z'n allen voor staan. De afgelopen week hebben we daarover een grote conferentie georganiseerd met als titel Bereikbaarheid voor iedereen. Het was een

hele positieve conferentie waarbij veel spelers uit het veld aanwezig waren, waaronder andere departementen – in de commissie is al genoemd dat die heel belangrijk zijn – maar ook grote vervoerders, belangenbehartigers en gebruikers van het openbaar vervoer. Ik was geraakt door verhalen van mensen die niet mee kunnen doen, omdat ze geen fiets hebben, niet durven fietsen of fysiek niet kunnen fietsen. Ik benadruk dit richting de heer Haverkort van de VVD, want voor een heleboel mensen lijkt het vanzelfsprekend dat je leert fietsen. Je ouders leren je dat als je jong bent. Als kind stap je dan daarna vrij gemakkelijk op een fiets. Maar er zijn ontzettend veel gevallen waarin het niet meer gebruikelijk is in Nederland dat je thuis fietsen leert. Tijdens de conferentie van afgelopen maandag was ook de wethouder van de gemeente Amsterdam aanwezig. Die gaf aan dat 25% van de kinderen in Amsterdam niet kan fietsen. Dat betekent dat die kinderen een achterstand hebben op het gebied van kansen op mobiliteit en daardoor op kansen op scholing, werk en het bezoeken van familie en vrienden. Het kan dus ook echt iets betekenen voor je sociale netwerk en het kunnen gaan naar sportclubs. Het viel mij op dat iedereen die daar was heel erg veel goede ideeën had en met name de verbinding met elkaar aan het zoeken was. Dat is niet zo raar voor mensen die actief zijn op het gebied van vervoer. Het ministerie heeft samen met de New Mobility Foundation aangegeven dat we in het najaar weer een conferentie zullen organiseren, waarin alle ideeën die afgelopen maandag zijn verzameld verder worden uitgewerkt. We weten nog niet of het een actieprogramma wordt of een manifest. Er zullen in ieder geval concrete acties in komen te staan die we samen willen uitvoeren met het bedrijfsleven, de belangenbehartigers, de reizigers, de vervoerders en de overheid. Ik nodig de commissieleden van harte uit om daarbij aanwezig te zijn. We zullen zorgen dat de uitnodiging tijdig bij jullie op de stoep belandt.

Voorzitter. Het woord «provincies» is ook al gevallen. Volgende week rond deze tijd staan we in het stemhokje. Ik hoop dat dit in alle provincies gaat leiden tot stevige fietsambities. Provincies gaan over het aanleggen van meer doorfietsroutes, wat ook echt een wens van mij is.

Ik ga nu over tot de beantwoording van de vragen. Het was een relatief korte termijn, maar er zijn ontzettend veel vragen gesteld. Ik zal even de blokjes noemen. Het eerste gaat over fietsstimulering. Dan volgt een blokje over de uitvoeringsagenda. Daarna heb ik een blokje over lopen, gevolgd door een blokje fietsinfra. Dan heb ik een blokje over stationsstallingen en een blokje over verkeersveiligheid. Tot slot heb ik nog de categorie overig.

Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik ervoor ga zorgen dat alle kinderen in Nederland die geen fiets kunnen betalen, recht krijgen op een fiets. In de introductie gaf ik al aan dat ik het heel erg belangrijk vind dat werk, school en sport voor iedereen bereikbaar zijn, dus ook voor kinderen. Daartoe moeten kinderen toegang tot vervoer hebben, waaronder met de fiets. Dat is nu nog niet het geval. Met de City Deal Fiets wil ik samen met gemeentes daaraan een belangrijke bijdrage leveren. Er leven in Nederland ruim 200.000 minderjarige kinderen in gezinnen die moeten rondkomen van een bijstandsuitkering. Die kunnen zich vaak ook geen fiets veroorloven. De ANWB heeft zo'n 50.000 opgeknapt fietsen uitgedeeld aan kinderen die geen fiets hebben. Je ziet steeds meer van dat soort initiatieven komen.

Het goede aan de conferentie van maandag was dat bijvoorbeeld ook de ANWB heeft gezegd te willen meedenken over het actieprogramma in het najaar. We zien heel veel koppelkansen met andere mensen die de ANWB daarover gesproken heeft. Er zijn dus heel veel initiatieven. We moeten kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we het netwerk zo fijnmazig mogelijk maken, zodat de fietsen ook echt terechtkomen bij diegenen die ze het hardst kunnen gebruiken.

Ik ga me de komende tijd inzetten om daarvoor een goede actieagenda te maken. Ik denk dat je dat doet door met name alle kennis van onderop te gebruiken en te kijken hoe wij hier van wat meer bovenaf voorwaarden voor kunnen creëren. Ik vind met name het feit dat we iedereen bij elkaar brengen nu een hele belangrijke taak voor ons, ook omdat er behoorlijk wat middelen zijn, bijvoorbeeld vanuit het bedrijfsleven, om dit soort projecten te stimuleren. Ik wil proberen om daar de komende maanden nog stappen in te gaan zetten.

Mevrouw Bouchallikh vroeg wat mijn ambities zijn op het gebied van fietsen van iedereen. Ga ik ervoor zorgen dat iedereen recht krijgt op een fiets? Volgens mij heb ik daar net al op geantwoord.

Mevrouw Van Ginneken heeft aangegeven dat sommige kinderen niet kunnen fietsen. Ze vraagt wat we daaraan kunnen doen. Binnen de City Deal Fiets gaan we kijken wat we daar specifiek aan kunnen doen. Het begint er natuurlijk mee dat je op een veilige manier gebruik moet kunnen maken van een fiets. Daar moet zeker ook aandacht voor zijn, omdat die groep groter is dan we soms met z'n allen denken.

Mevrouw Van der Graaf vroeg hoe het staat met het actieplan om jonge kinderen te leren fietsen. Zij vroeg ook om dat te stimuleren. Dat gaat via de City Deal. We doen dat samen met het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Het doel van die City Deal is om ook kinderen die dat niet kunnen te stimuleren om toch te leren fietsen.

**De voorzitter:**

Dan zijn we aan het eind gekomen van het eerste blokje. Er is een vraag van mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Het is heel goed om te horen dat het doel van de City Deal is om jonge kinderen te leren fietsen. Is de Staatssecretaris bereid om daarbij aandacht te hebben voor mensen en gezinnen die hier zijn komen wonen uit landen of culturen waar de fiets niet zo gangbaar is? Zij moeten namelijk ook leren fietsen om zich in Nederland te kunnen verplaatsen. Kan de Staatssecretaris bij de City Deal ook stichtingen als Vluchtelingenwerk of Ontmoeting betrekken? Ik hoor u namelijk zeggen dat u nog aan plannen werkt. Bent u daartoe bereid? Want ik denk dat dit een belangrijke doelgroep is om daarin mee te nemen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zeker, dat is een hele belangrijke doelgroep. Dat gaan we zeker ook doen. Tijdens de bijeenkomst maandag waren al heel veel van dit soort partijen aanwezig. Voor zover wij nog andere kansen zien, zullen we ook andere organisaties en bedrijven actief daarbij betrekken. Ik dank mevrouw Van der Graaf voor deze suggestie.

**De voorzitter:**

Dan is er nog een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik vind het mooi hoe de Staatssecretaris beschrijft dat zij in overleg met de betrokken partijen het probleem van het niet kunnen fietsen wil aanpakken. Dat krijgt aandacht in de City Deal. Ik zou dat toch graag nog wat concreter willen maken. Kan de Staatssecretaris toezeggen om binnen de City Deal te onderzoeken of het afspreken van concrete doelen rondom aantallen schoolfietsexamens of campagnes kunnen bijdragen aan het vergroten van fietsvaardigheid?

Dan mijn volgende vraag: wanneer is het resultaat van de City Deal beschikbaar? Wanneer weten we wat we gaan doen? Kan de Staatssecretaris daarover een toezegging doen?

**Staatssecretaris Heijnen:**

In antwoord op de laatste vraag: de City Deal komt in het najaar. Dat eerste punt, over de fietsexamens, is ook iets om met de Minister te bespreken, want dat gaat ook over verkeersveiligheid. Ik zal dit punt naar hem doorgeleiden. Natuurlijk kijken we in onze eigen plannen ook altijd hoe we de verbindingen op een logische manier kunnen maken, maar in principe zit dat dus in de totale verkeersveiligheidsaanpak van Minister Harbers.

Dan heb ik een blokje over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Mevrouw Van Ginneken vraagt mij om ambitie en de toezegging om de lat hoger te leggen voor minder autokilometers, en om meer ambitie voor fietsforensen en fietskilometers, bijvoorbeeld naar 150.000. Deze zomer heb ik een eerste betrouwbaar beeld van de ontwikkeling van het aantal fietsforensen. Als dat er goed uitziet, wil ik met u afspreken dat ik de lat weer wat hoger leg. De signalen nu zijn dat we weer op het niveau van voor covid zitten, dus wat dat betreft ben ik heel optimistisch.

De heer Haverkort gaf aan dat de fiets zorgt voor bijna 1 miljoen banen en dat we dat moeten koesteren en uitbouwen. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets kan daar volgens hem aan bijdragen. Hij vraagt hoe ik dat zie. Uit het recente verdienpotentieelrapport dat ik met de Kamer heb gedeeld, blijkt dat de Nederlandse fietssector sterk groeit, en dat er veel kansen zijn voor verdere internationale groei in de toekomst. Ik zet me in om de internationale handelskansen te vergroten door «Nederland fietsland» internationaal op de kaart te zetten. Ik heb afgelopen jaar deelgenomen aan twee succesvolle handelsmissies: een naar Californië en een naar Londen. Je ziet dat Nederland als voorbeeldland wordt gebruikt en dat er veel behoefte is om te leren hoe wij onze infrastructuur aanleggen. Zodra die infrastructuur op een goede manier is ingeregeld, gaan mensen vanzelf ook meer fietsen. Dat was het punt dat mevrouw Bouchallikh net ook maakte in vergelijking met heel veel staten in Amerika. Californië wil daarin vooroplopen. Dat zijn natuurlijk ontzettend interessante markten om in te investeren, ook voor de Nederlandse fietsindustrie. Dat doen we dus volop.

De heer Haverkort vroeg hoe ik aankijk tegen de groei van elektrische fietsen. Door de opmars van de elektrische fiets worden grotere afstanden op de fiets bereikbaar. Dat vind ik heel positief. Mensen op een e-bike leggen vaak ook langere afstanden af. Ik zie de e-bike vooral als alternatief voor kortere autoritten.

De heer Haverkort vroeg ook nog hoe de fiets kan bijdragen aan de leefbaarheid op het platteland. Fietsen is gezond. Fietsen nemen weinig ruimte in op de weg. Het houdt de lucht schoon, door geen CO<sub>2</sub> uit te stoten. Ik blijf me daarom inzetten voor het stimuleren van het gebruik van de fiets. Door de opmars van de elektrische fiets worden grotere afstanden op de fiets gemakkelijker bereikbaar. Dat is eventueel een mooie oplossing voor het verhogen van de bereikbaarheid in wat meer landelijke gebieden. In de hele aanpak die we willen uitrollen op het gebied van vervoersongelijkheid kijken we ook heel nadrukkelijk naar het op elkaar aansluiten van alle modaliteiten. Als je met je elektrische fiets op een goede manier bij een bushalte of een station kunt komen, is dat winst. Doordat op het platteland de afstanden iets groter zijn, vergroot een elektrische fiets ook de kansen op een goede aansluiting op andere vervoermodaliteiten.

Dan vroeg meneer Haverkort hoe ik ervoor ga zorgen dat de positieve gezondheidsaspecten van sportfietsen mee blijven tellen en of ik die ook kan opnemen in het toekomstbeeld. Ik vind het heel belangrijk dat de positieve gezondheidsaspecten daarin meegenomen worden. Ik neem die mee in mijn fietsstimuleringsaanpak. Ik intensiveer de landelijke campagne Kies de fiets en breid deze ook uit naar een omvangrijke rijksoverheids campagne.

Meneer Haverkort vraagt of ik bereid ben om in overleg met de Fietsersbond, regelgevende instanties en Nederlandse fietsmakers een ontwikkelingstraject te starten, zodat de steeds grotere doelgroep van mindervaliden kan blijven trappen. Ik vind het belangrijk dat zo veel mogelijk mensen kunnen blijven fietsen en überhaupt kunnen fietsen. Daar valt ook de doelgroep mindervaliden onder. Deze doelgroep is heel erg breed. Het kan gaan om lichamelijke, visuele en geestelijke beperkingen. Voordat een ontwikkeltraject kan worden gestart, wil ik eerst meer inzicht krijgen in soorten beperkingen van mindervaliden en in wat hun fietsbehoeften zijn. Ik werk daarvoor graag samen met andere partijen. Mevrouw Van der Graaf zei dat een stevige rol vanuit het Rijk nodig is, wil de fiets een volwaardige bijdrage kunnen leveren aan de maatschappelijke opgave. Ze vraagt hoe ik mijn regisserende rol invulling ga geven. Juist door de door mij geformuleerde ambities en door de prominente rol die de fiets nu al heeft gekregen bij het bereikbaar van nieuwe woningbouwlocaties, ben ik steviger mijn regisserende rol aan het invullen. Naar mijn mening is dat oprecht een sprong naar voren. Mevrouw Van der Graaf heeft gevraagd hoe de bijdrage van het Rijk aan de uitvoeringsagenda er concreet uit gaat zien en of medeoverheden goed daarbij worden betrokken. Hoe mijn bijdrage aan een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes eruit gaat zien, is onderdeel van de uitvoeringsagenda. Weet ook dat ik dat samen met de medeoverheden doe. Ik informeer de Kamer daar in het najaar over. Dat is het einde van dit blokje.

**De voorzitter:**

Dan is er een vraag van mevrouw Van Ginneken, D66.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb er inmiddels eigenlijk twee. De Staatssecretaris zei de ambitie van 10.000 extra fietsforensen deze zomer te gaan herijken. Dat is mooi. Ik neem aan dat we een brief krijgen of de Staatssecretaris tot nieuwe conclusies komt. Ik wil haar daarin meegeven dat het KiM eind vorig jaar heeft aangegeven dat in 2027 het aantal fietsgebruikers sowieso fors hoger zal liggen, in belangrijke mate vanwege de bevolkingsgroei. Ik vraag de Staatssecretaris specifiek om mee te wegen dat de ambitie niet een autonome groei volgt die toevallig gunstig uitpakt, maar dat we echt de verhouding tussen automobiliteit en fietsmobiliteit gaan verschuiven. Dan de andere vraag, als de voorzitter mij toestaat. De Staatssecretaris zegt met partijen te gaan kijken welke beperkingen mensen hebben om op de fiets aan het verkeer deel te nemen. Dat raakt de vraag die ik stelde over het in kaart brengen van de grootte van die groep en van de problemen waar ze tegen aanlopen. Ik neem aan dat de Staatssecretaris dat dan ook concreet meeneemt. Wanneer rapporteert de Staatssecretaris de Kamer daarover?

**Staatssecretaris Heijnen:**

Ik stel voor om dat ook mee te nemen in onze aanpak die we richting het najaar willen presenteren. Het gaat om grote groepen. De groep slechtzienden alleen al omvat 350.000 mensen in Nederland. Dat zijn enorme aantallen. Zo heb je natuurlijk nog een heleboel andere groepen die specifieke aandacht nodig hebben om te worden bevorderd in hun mobiliteit. Dat zullen we daarin dus ook meenemen. Dat doen we ook in de fietsaanpak die in het najaar nog verder gedeeld wordt met de Kamer.

**De heer Haverkort** (VVD):

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Maar ik zou ook zo graag willen zien dat ze met de fietssector in gesprek gaat over de mensen die niet direct een beperking hebben. Het zou zo mooi zijn als we ervoor kunnen zorgen dat die enorm grote groep senioren – 40% tot 50% van onze inwoners is straks gepensioneerd en heeft heel veel tijd om lekker



naar buiten te gaan en te fietsen – veilig en stabiel van A naar B kan. Ik wil niet dat we er eerst een label van een beperking op moeten plakken voordat we er iets voor verzinnen. Ik wil dat dat gewoon kan zonder dat dat, vanuit de Wmo of vanuit de gemeente, specifiek moet worden gemaakt. Daar kunnen we als overheid best een beetje bij helpen. Is de Staatssecretaris bereid om niet te wachten tot al die beperkingen in kaart gebracht zijn, maar gewoon het gesprek te openen en te kijken wat er nodig is om de fiets zo te maken dat die senior die, zeg maar, «stoere skelterfunctie» heeft?

**Staatssecretaris Heijnen:**

Natuurlijk staan wij er altijd voor open om met iedereen te spreken. We spreken ook al met heel veel belanghebbenden. Volgens mij zitten er ook een aantal mensen op de publieke tribune die heel goed hun weg naar het ministerie weten te vinden. Meneer Haverkort mag ervan uitgaan dat wij altijd bereid zijn om te kijken wat wij al eerder kunnen doen. Natuurlijk hebben wij continu gesprekken – die lopen altijd – met iedereen die zich bij ons meldt en ideeën heeft om het beleid te verbeteren. Mocht dat nu nog niet het geval zijn voor de specifieke groep waarnaar u verwijst, dan mag deze zich altijd bij het ministerie melden om het gesprek met de medewerkers aan te gaan.

**De voorzitter:**

Dan gaat u verder met uw volgende blokje.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Ja, dat gaat over lopen. Het is ook de eerste keer dat dat echt als commissieonderwerp wordt geagendeerd. Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik de wens van GroenLinks deel om lopen als integraal onderdeel van de toekomstvisie op mobiliteit op te nemen. Ik heb actieve mobiliteit al als een van de mogelijke uitwerkingsthema's in de Mobiliteitsvisie benoemd. Lopen zal dus een integraal onderdeel van de visie worden.

Mevrouw Bouchallikh vroeg ook nog in hoeverre ik mij hardmaak voor het investeren in voetgangersnetwerken bij de plannen voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwgebieden, al dan niet in combinatie met lokaal openbaar vervoer. Via de afspraken over woningbouw en mobiliteit zijn middelen vrijgemaakt voor het ontsluiten en bereikbaar maken van de woningbouwgebieden. De uitwerking van die afspraken, waaronder ook de voetgangersnetwerken, is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. In de selectie van maatregelen is ook wel gekeken naar het flankerende beleid van de regio.

Mevrouw Bouchallikh vroeg ook nog specifiek naar het Pieterpad en het Nederlands Kustpad. Ze vroeg wat mijn visie is op dat soort paden en in hoeverre ik kansen zie om de ontwikkeling van nog meer van die paden te faciliteren. Ze vroeg ook of de NS-wandelroutes meer gestimuleerd kunnen worden. Ik vind de Lange-Afstand-Wandelpaden en de NS-routes hele mooie routes, die in een grote behoefte voorzien. De verantwoordelijkheid voor de recreatieve routes ligt bij de provincies en die pakken dat ook heel goed op. Ik geef subsidie aan Wandelnet voor de belangenbehartiging voor wandelen en voor hun coördinerende rol bij langeafstandspaden.

Dan heb ik nog een blokje over fietsinfrastructuur. De heer Krul vroeg welke rol RWS kan spelen in het verbeteren van de fietspaden op eigen areaal. Hij vroeg of daar zicht op is. Op het areaal van Rijkswaterstaat bevinden zich fietspaden en andere paden die door fietsers worden gebruikt. Die zijn deels in beheer bij Rijkswaterstaat en deels in beheer bij andere overheden. Bij het MIRT en de VNR wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en door Rijkswaterstaat gekeken naar meekoppelkansen, zoals fietsverbindingen. Binnen die projecten worden wensen met de omgevingspartners besproken en kan er ook gekeken



worden naar mogelijkheden voor het verbeteren van bijvoorbeeld de fietsinfrastructuur. Of een meekoppelkans uiteindelijk ook gerealiseerd kan worden, is afhankelijk van meerdere factoren, zoals de technische maakbaarheid en natuurlijk ook de financiering.

Meneer Krul vroeg ook welke acties er worden ondernomen naar aanleiding van de genoemde inventarisatie van fietsinfrastructuur op eigen areaal. De eerste resultaten van de inventarisatie van de fietspaden en de paden waarop gefietst wordt, de staat van die paden en het gebruik ervan, zijn opgeleverd. Die twee rapporten worden ook op korte termijn gepubliceerd. Op dit moment worden het beheer en de onderhoudsopgave verder in beeld gebracht.

Mevrouw Bouchallikh vroeg of ik eindelijk de drempelbedragen bij het MIRT ga afschaffen en hoe de bijdrage van het Rijk aan het programma er concreet uit gaat zien. Allereerst schaf ik de drempelbedragen in het MIRT niet af, omdat de drempelbedragen geen belemmering zijn om vanuit het Rijk mee te kunnen investeren in fietsinfrastructurele maatregelen. Zo kan er bijvoorbeeld via zogenoemde specifieke uitkeringen, afgekort «SPUK», mee-geïnvesteerd worden in kleinschalige, lokale en regionale fietsinvesteringen. De bijdrage van het Rijk uit het MIRT voor de fiets wordt nog verder uitgewerkt.

Mevrouw Van Ginneken vroeg of ik bereid ben in gesprek met provincies, gemeenten en vervoerders te onderzoeken hoe deelfietsen structureel kunnen worden aangeboden langs buslijnen. Met name in dunbevolkte gebieden kan dat de last mile zijn. Ik ben daarover momenteel in gesprek met lokale overheden en vervoersautoriteiten. Ik heb de Kamer in december geïnformeerd over de start van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en het deelmobiliteitshubprogramma. Ik zal de Kamer voor de zomer nog informeren over de voortgang van die programma's en of er nog verder onderzoek nodig is.

Mevrouw Van Ginneken vroeg nog welke mogelijkheden ik zie om doorfietsroutes en de laadpaal mee te nemen in het aanleggen van nieuwe doorfietsroutes. Met de regio maken we de adaptieve meerjarige uitvoeringsagenda fiets. De mogelijke voorzieningen langs doorfietsroutes worden daar ook in meegenomen.

De heer Haverkort vroeg of ik kan toezeggen in overleg met de provincie Gelderland te kijken naar een snelle invulling van de plannen met betrekking tot de motie-Minhas. Het afgelopen jaar is door de regio in kaart gebracht welke mobiliteitsmaatregelen wenselijk en noodzakelijk zijn. De kennis over passende en noodzakelijke HOV-maatregelen is dan ook aanwezig bij de regio. IenW en de regio zijn in overleg om op basis van die informatie dit inzicht aan de Kamer te verschaffen. Bij de voortgangsbrief over het MIRT wordt u geïnformeerd over de stand van zaken.

Mevrouw Van der Graaf vroeg of de positie van de fiets als zelfstandige modaliteit in het Mobiliteitsfonds wel voldoende geborgd is en of we dat ook in de begroting gaan zien. Alle modaliteiten leveren een bijdrage aan het mobiliteitssysteem en daarmee ook aan de bereikbaarheid van Nederland. De fiets is daar een volwaardig onderdeel van. Bij de begroting 2024 gaat een aanzienlijk deel naar de fietsinfrastructuur. U kunt dan denken aan de structurele middelen voor doorfietsroutes, de coalitieakkoordmiddelen voor fietsinfrastructuur, maar ook de coalitieakkoordmiddelen voor de ontsluiting van woningen, waarvan dus ook weer een aanzienlijk deel naar fietsinfrastructuur gaat. Dat waren de antwoorden in dit blokje, voorzitter.

**De voorzitter:**

De heer Haverkort van de VVD heeft een vraag.

De heer **Haverkort** (VVD):

Ik heb drie korte vragen. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer die voortgangsbrief MIRT komt? Kan zij nog iets zeggen over fietspaden bij schoolzones, naar aanleiding van de motie-Koerhuis? Aangezien dit blokje over infra gaat, heb ik ook gevraagd naar de behoefte aan bredere fietspaden en meer verlichting. Wellicht zit dit in een ander blokje, maar ik heb die vraag nog niet beantwoord gekregen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

De MIRT-brief komt in juni. De vraag over licht zit in het blokje verkeersveiligheid. Die vraag komt dadelijk. De fietspaden bij schoolzones zitten ook in het blokje verkeersveiligheid.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb haar over de «verzorgingsplaats» voor de fietser langs de doorfietsroute horen zeggen dat die wordt meegenomen in de meerjarige plannen die in overleg met de provincies gemaakt worden. Qua proces snap ik dat, maar ik ben op zoek naar iets meer visie en sturing vanuit de Staatssecretaris. Is de Staatssecretaris het met D66 eens dat een fietser op doorfietsroutes dezelfde mogelijkheden en voorzieningen verdient als een automobilist en dat die gelijkwaardigheid van dat soort voorzieningen ook het uitgangspunt moet zijn voor die meerjarige plannen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Het aanleggen van infrastructuur om mensen meer te laten fietsen heeft natuurlijk alleen zin als de voorzieningen ook op een goede manier worden geregeld. Dat betekent dat we daar rekening mee zullen houden in de aanpak van de plannen. Het is natuurlijk wel zo dat we altijd moeten kijken wat er financieel allemaal mogelijk is. Dat zijn ook bepaalde beleidskeuzes die niet alleen maar door mij worden gemaakt, maar ook binnen de mogelijkheden moeten passen van de middelen die mij ter beschikking worden gesteld. Dat zijn dus uiteindelijk ook keuzes die bij de Kamer liggen. Mevrouw Van Ginneken mag er echter sowieso van uitgaan dat wij altijd samen met de andere betrokken partners kijken naar een zo goed mogelijk ingerichte totale infrastructuur. Daar horen ook bepaalde voorzieningen bij. Dat geldt bijvoorbeeld voor stallingen. Daar hebben we het ook vaker over. Als je meer elektrische fietsen gebruikt, moet je ook kijken of het nodig is om bijvoorbeeld bepaalde laadpunten langs een doorfietsroute te maken. Als een batterij lang genoeg mee kan gaan, heeft dat misschien niet heel veel toegevoegde waarde. Maar dat hoor ik dan ook graag in aanloop naar de eindversie die we aan de Kamer presenteren. Dan zal ik dat op dat moment dus altijd kunnen onderbouwen.

De **voorzitter**:

Dat terwijl er net een lobbyist de batterij van zijn telefoon aan het opladen is op de publieke tribune. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Die moet misschien straks nog helemaal terug naar Zeeland en dan moet hij ook een volle batterij hebben. Kijk, dán heeft het zin.

Dan kom ik op het blokje over stationsstallingen. Mevrouw Bouchallikh vroeg hoe het staat met de onderhandelingen over de exploitatie van fietsparkeren in de HRN-concessie. Met de motie van CDA, D66 en GroenLinks heeft de Kamer mij verzocht om de exploitatie voor fietsparkeren bij stations in de nieuwe HRN-concessie te borgen. De nieuwe HRN-concessie wordt momenteel uitgewerkt. Daarin wordt ook de exploitatie van bewaakte fietsparkeerplekken bij stations meegenomen, zoals dat ook in de huidige concessie het geval is.

Mevrouw Van Ginneken vraagt hoe ik het veilig parkeren van een fiets, bijvoorbeeld met een fietskluis, bij een bushalte meeneem in de nieuwe

investeringen. De afspraken over investeringen bij fietsenstallingen op grote stations, nu en ook in de toekomst, hebben veelal betrekking op de bewaakte, bemenste stallingen. Op middelgrote stations zijn vaak selfservice fietsenstallingen aanwezig om de fiets veilig te stallen. De vervoerder bepaalt samen met de desbetreffende gemeente of bij kleinere stations betaalde fietskluizen worden geplaatst, naast de gewone maaiveldstallingen. Dat hangt ook van de verwachte vraag af. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de investeringen in fietsenstallingen bij de busstations. Dat is dus niet een rijkszaak.

Mevrouw Van der Graaf vraagt naar de handhaving van fietsen en scooters op geleidelijnen. Ze vraagt of ik in gesprek wil gaan met gemeenten over extra handhaving daarop. Ik ben in gesprek met gemeenten over het invullen van richtlijnen rond fietsparkeren. Handhaving is daar ook een onderdeel van. Ik zal bij gemeenten ook specifiek aandacht vragen voor dit punt. Misschien nog even dit ter informatie van mevrouw Van der Graaf: ik sprak op de conferentie afgelopen maandag met een vertegenwoordiger van een stichting die de belangen van slechtzienden behartigt. Die gaf aan dat er wel heel veel voorzieningen zijn, zoals looplijnen voor mensen met slechter zicht, maar dat die vaak op een andere manier gebruikt worden. Dat is geen onwil van de andere weggebruikers, maar gewoon onwetendheid over hoe vervelend het is als wij bijvoorbeeld een fiets parkeren op zo'n lijn of erop lopen en deze blokkeren. Hij gaf aan dat mensen het gewoon niet weten. Hij vroeg of het niet een keer in een onderwijsaanbod kan worden meegenomen, zodat je mensen wat meer bewust maakt. Ook daar heb je weer die kruisbestuiving met andere ministeries, waar je signalen aan moet gaan doorgeven. Maar het is dus altijd belangrijk om te kijken welke slimme oplossingen mensen ook zelf kunnen bedenken.

Mevrouw Van der Graaf vroeg ook nog hoe ik kan bijdragen aan het laden op stations, zowel grote als kleine. Eerder is gebleken dat het opladen van elektrische fietsen op afgesloten fietsparkeerplekken niet zonder risico's is. ProRail onderzoekt de mogelijkheden en kijkt ook welke veiligheidsmaatregelen er dan extra genomen moeten worden. NS is een pilot gestart met e-ov-fietsen op station Driebergen-Zeist, maar dat vergt in de praktijk wel de nodige aanpassingen.

Dat was het einde van dit blokje, voorzitter. Dan heb ik nog een blokje over verkeersveiligheid. Daarbij plaats ik dus wel de opmerking dat op 31 mei het debat met de Minister is. Ik zal antwoorden, maar – dat geef ik alvast aan – als u echt de diepte in wilt, verwijs ik naar het debat met de Minister daarover. Dat zeg ik omdat het net zo belangrijk is om alles wat te maken heeft met verkeersveiligheid zo integraal mogelijk te kunnen bezien en dat past binnen zijn portefeuille beter.

Meneer Haverkort vraagt of ik een update kan geven over de motie-Koerhuis over fietspaden bij schoolzones. De uitwerking daarvan ligt bij collega Harbers. In december heeft hij daar in het commissiedebat een aantal uitspraken over gedaan, dus daar verwijs ik de heer Haverkort graag naar.

Meneer Haverkort vraagt ook hoe ik aankijk tegen de behoefte aan bredere paden en meer verlichting. Aan die vraag herinnerde hij me net nog even. Het kennisplatform CROW heeft richtlijnen gemaakt voor het ontwerp en de inrichting van toekomstbestendige fietsinfra. Mijn collega ondersteunt de wegbeheerders om deze richtlijnen toe te passen in de praktijk, bijvoorbeeld via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid.

Meneer Haverkort vraagt ook hoe de landelijke regelgeving mee-ontwikkelt met de verandering in de samenleving. CROW maakt richtlijnen voor de inrichting en de breedte van fietspaden. Die richtlijnen worden eens in de zoveel jaar geactualiseerd, zodat ze aansluiten bij de ontwikkelingen. In de richtlijnen sluit de breedte dus aan bij het veranderende fietsgedrag. De benodigde breedte wordt niet overal gehaald. De

upgrade van fietspaden is dan ook een onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

Meneer Haverkort vraagt ook nog naar de duofiets. Fabrikanten en ook maatschappelijke organisaties zijn bezig met het ontwikkelen van nieuwe fietsmodellen. Zo werd in Limburg op een Doortrappenbijeenkomst een opvouwbare driewiel-fiets getoond. Op de driewiel-fietsontdekkingen – dat is ook weer een mooi scrabblewoord – die worden georganiseerd onder het programma Doortrappen, kunnen ouderen allerlei typen driewiel-fietsen uitproberen.

Dan had mevrouw Van der Graaf nog een vraag over de fatbike. Ze was er iets minder enthousiast over dan de heer Haverkort. Het gedrag op die voertuigen loopt volgens haar de spuigaten uit. Zijn ze wel veilig genoeg? Moet er een helmplicht gelden? Een fatbike is een elektrische fiets met dikke banden, zolang deze voldoet aan de kenmerken van een elektrische fiets. Trapondersteuning is daar een voorbeeld van. Wanneer zo'n fiets niet voldoet aan de kenmerken, kan deze alsnog een bromfiets zijn, en dan geldt er al een helmplicht. Mocht u daar meer vragen over hebben, dan verwijs ik u naar het debat met de Minister op 31 mei.

Mevrouw Van der Graaf vraagt ook of ik wil kijken naar Denemarken, waar mensen worden gestimuleerd om een helm te dragen. Dat ligt echt bij de Minister. Die zet zich in op het sterker promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm. Hij werkt daar een strategie voor uit. Daarom wordt er ook gekeken naar Denemarken. Op 31 mei vindt het debat plaats, dus dan kan mevrouw Van der Graaf daarover met de Minister in gesprek.

Mevrouw van der Graaf heeft ook een vraag gesteld over de fietshelm. Waarom komt het woord «fietshelm» niet één keer in de toekomstvisie voor? Zoals ik heb aangegeven, is in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets de verkeersveiligheid altijd een randvoorwaarde bij het aanleggen van de fietsinfrastructuur. De fietshelm ligt op het terrein van de Minister. Hij heeft de Kamer eind 2022 laten weten te werken aan een strategie voor het promoten van het vrijwillig gebruik daarvan. Ik moet wel zeggen dat ik vind dat je in principe best kunt verwijzen naar de verkeersveiligheidsmaatregelen die genomen kunnen worden en de discussies die daar op andere plekken over gevoerd worden. Omdat we zo integraal mogelijk willen zijn, vindt die discussie nou eenmaal plaats in een ander kader.

De heer Krul vraagt of ik bereid ben toe te zeggen een langetermijnstrategie te ontwikkelen over hoe we de fiets veilig en toegankelijk houden voor die groeiende groep fietsers. Sinds 2018 wordt het lenW-programma Doortrappen uitgevoerd door alle provincies en meer dan 220 gemeenten. Doortrappen gaat om bewustwording en gedragsverandering van de oudere fietser. Ik vind het heel belangrijk dat we ouderen helpen om langer en veiliger te blijven fietsen met alle activiteiten in dit programma. Wat betreft de fietsveiligheid heeft de Minister een aantal sporen uitgezet, zoals het meerjarenplan fietsveiligheid, waarover hij op 31 mei met de Kamer in gesprek gaat.

Mevrouw Van Ginneken geeft aan dat sommige mensen behoefte hebben aan speciale fietsen, zoals een driewieler, maar dat die dan niet worden vergoed. Ze vraagt of ik in kaart kan brengen hoe groot die groep is. De Wmo wordt per gemeente geregeld. Ik heb nu geen zicht op de omvang en de behoeften van die doelgroepen. Ik geef die vraag graag door aan mijn collega's van VWS. Ik weet dat sommige Wmo-loketten de driewiel-fiets via de Wmo wel vergoeden. In het programma Doortrappen wordt de driewiel-fiets onder de aandacht gebracht. De driewiel-fietsontdekkingen betreft een van de acties die de fietsersbond in diverse gemeenten uitvoert voor Doortrappen. Daar kunnen gebruikers dus ook – dat heb ik net al aangegeven – diverse modellen fietsen uitproberen.

Mevrouw Van der Graaf vroeg nog waarom het woord «fietshelm» niet voorkomt. Die vraag had ik ook al beantwoord.

**De voorzitter:**

Uw vraag is daarmee beantwoord, zie ik non-verbaal. Of heeft u toch een interruptie, die is uitgelokt door de voorzitter, mevrouw Van der Graaf?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

De Staatssecretaris gaf zelf tussen de regels al aan dat zij eigenlijk ook vindt dat je in ieder geval naar fietsveiligheid moet verwijzen. Wij verbaasden ons er gewoon echt heel erg over dat daar helemaal niet naar verwezen wordt als we het hebben over de toekomstvisie voor de fiets. De integraliteit van het beleid zou veronderstellen dat je dat bij het toekomstbeeld voor de fiets juist wel mee zou nemen. Als we kijken naar de grote uitdagingen voor de fiets, dan zien we dat het niet alleen gaat om nieuwe mensen op de fiets krijgen. Al die mensen, de groeiende groep mensen, kunnen dan slachtoffer worden in het verkeer als we nu niets doen. Daarin hebben we een grote missie. De Staatssecretaris kan verwijzen naar het debat dat er opnieuw gaat komen met de Minister, maar ik vind dat de Staatssecretaris ook zelf echt een stelling in zou kunnen nemen in haar toekomstvisie voor de fiets. We weten namelijk dat het werkt. Op het moment dat we veel spreken over het dragen van een helm, hebben mensen het erover dat het verstandig is. Het zou dan toch heel goed zijn van de Staatssecretaris om dat te doen op het moment dat zij met een landelijke campagne komt? Er komt dus een blik geld vrij om mensen op de fiets te krijgen. Kan dan niet ook even gezegd worden dat het verstandig is om een helm te dragen? Alleen als we met alle kleine beetjes die kant op gaan, kunnen we de verkeersveiligheid voor de fietsers stimuleren. Daar ligt toch ook een taak voor de Staatssecretaris?

De **voorzitter**:

Is de Staatssecretaris dat met de ChristenUnie eens?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Veiligheid is sowieso een randvoorwaarde. Dat is zo'n vanzelfsprekendheid dat het niet nadrukkelijk in dit plan staat. Daar hadden we misschien een zin aan kunnen wijden. Ik kan mevrouw Van der Graaf uiteraard wel toezeggen dat we het mee zullen nemen in de uitvoeringsagenda. Ik denk wel dat het van belang is om de discussie over hoe je aankijkt tegen een helmplicht te voeren in het debat met de Minister. Ik weet dat de ChristenUnie een voorstander is van de helmplicht, maar volgens mij is dat nog geen gegeven.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Voorzitter, als u mij toestaat.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie, gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dingen gaan hier door elkaar lopen. Er is een groot onderzoek gedaan. We weten dat fietsveiligheid een enorm probleem is en dat het dragen van een helm eraan bijdraagt dat er minder hoofdletsel is en dat het misschien zelfs dodelijke slachtoffers zou kunnen voorkomen. Het is gewoon veiliger als je een helm draagt. We weten dat de cijfers er niet om liegen. We weten dat er in april ook weer nieuwe cijfers aanstaande zijn. Ik houd mijn hart vast, zeg ik hier. Dit vraagt dus om actie. Niemand heeft het over een helmplicht, maar het lijkt ons belangrijk dat we de boodschap dat het verstandig is om een helm te dragen vanuit de overheid uitdragen. Het lijkt ons belangrijk dat de overheid dat stimuleert. Staatssecretaris, als we een landelijke campagne gaan doen, wilt u daar dan ook de boodschap «fiets veilig en draag een helm» in meenemen en niet alleen dat dat korte ritje zo gefietst is?

**De voorzitter:**

Fiets verstandig, draag een helm.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Ik verwijst mevrouw Van der Graaf hiervoor echt naar het debat met de Minister. Die gaat over alle soorten verkeersveiligheid, ook over fietsveiligheid. Wij zullen veiligheid uiteraard wel meenemen in de uitvoeringsagenda, ook naar aanleiding van wat de commissie daar verder over bespreekt op 31 mei.

**De voorzitter:**

Goed, dan zijn we aan het einde van de eerste termijn gekomen. O, u heeft nog een blokje overig. Kijk eens aan. Ik zie de onrust aan de kant van de nog niet beantwoorde vragen. Gaat uw gang. Het is een heel dik blokje.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Ja, het zijn er nog best wel een aantal.

Mevrouw Van Ginneken vraagt naar de fietsdepots van de gemeente. Zij vraagt of ik het met haar eens ben dat het wenselijk zou zijn om die fietsen eerst beschikbaar te stellen voor maatschappelijke initiatieven. Ik vind het een goed idee om met een aantal steden te onderzoeken of overblijvende fietsen ingezet kunnen worden in het kader van «fietsen voor iedereen».

De fietsen moeten in de eerste plaats zo veel mogelijk terug naar de eigenaar of verzekeraar, zeker als het een gestolen fiets blijkt te zijn. De fietsdepots werken vaak met mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt om fietsen op te knappen. Door fietsen te verkopen, kunnen ze die projecten ook weer financieren. Ik weet dat de gemeente sowieso al een heleboel fietsen afneemt bij bijvoorbeeld dat project in Utrecht, bij de shop waar mevrouw Van Ginneken is geweest. Die worden ook specifiek ingezet voor de doelgroep waar mevrouw Van Ginneken naar verwijst.

De heer Haverkort had een vraag over gemeentes en vrijwilligers die steeds vaker worden geconfronteerd met vergunningsvraagstukken voor toertochten of mountainbikeroutes en vroeg wat ik daaraan kan doen. Ik kan daar niet op ingrijpen. Het valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Meestal is dat de gemeente of de provincie. Zij bepalen dan ook of er een vergunning nodig is. De vergunning is er om spelregels vast te leggen, onder andere voor de veiligheid van de toerfietsers en ook voor andere weggebruikers.

Meneer Haverkort vraagt ook hoe ik aankijk tegen de groei van elektrische fietsen en op welke manier ik de productie en het recyclen van fietsen in ons land stimuleer. De groei van elektrische fietsen zorgt voor extra fietskilometers. Dat vind ik natuurlijk een hele positieve ontwikkeling. We zetten ook in op die internationale handelskansen in de productie voor Nederland richting buitenland. In algemene zin stimuleer ik recycling. De goede initiatieven van het recyclen van fietsen stimuleren we. Ik zorg ook voor kennisdeling. Denk dan bijvoorbeeld aan initiatieven voor het opknappen van fietsen voor mensen die zich geen fiets kunnen veroorloven. E-bikes vallen onder de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor elektrische en elektronische apparaten. Zij hebben dus al een inzamel- en recyclingdoelstelling. De batterijen in e-bikes vallen onder de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor batterijen. Daarvoor geldt dus ook een inzamelings- en recycledoelstelling.

Mevrouw Bouchallikh vraagt nog hoe ik het STOMP-principe integreer in de samenwerking met de Minister en het Ministerie van BZK. Het ontwerpen op nabijheid en het stimuleren van actieve mobiliteit zijn een onderdeel van het afweegkader voor grootschalige woningbouwlocaties. Dat afweegkader blijven we hanteren in de samenwerking met BZK, ook in het kader van de woningbouwafspraken. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het uitwerken van de afspraken en ook voor het lokale mobiliteitsbeleid.



Mevrouw Van der Graaf vraagt hoe ik aankijk tegen hubs waar elektrische fietsen kunnen worden opgeladen en goed beveiligd kunnen worden gestald. Ik kijk positief aan tegen dat soort hubs. Ik heb onlangs nog zo'n hub geopend in Utrecht. Ik heb u in een brief over het MIRT laten weten 7 miljoen euro te hebben vrijgespeeld voor meer dan 100 deelmobiliteits hubs. Daarmee doen we kennis op met veel geïnteresseerde decentrale overheden die al plannen toesturen volgens het afgesproken afweegkader. In het kader van het ontsluitingsprogramma voor de woningbouwopgave is er zelfs 7% van de 7,5 miljard beschikbaar voor ontsluiting met onder andere hubs.

Mevrouw Van der Graaf vraagt ook nog of het opladen van elektrische fietsen geen plek verdient in de visie op de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer van de Minister van EZK. Dat denk ik niet, want qua opgave zit er geen overlap tussen het opladen van een e-bike en het opladen van elektrische auto's, bestelbussen en vrachtwagens. De oplaadlocaties verschillen en ook de benodigde oplaadcapaciteit is echt wel van een andere orde.

Mevrouw Bouchallikh vraagt of ik bekend ben met het STOMP-principe. Die vraag had ik misschien als eerste moeten beantwoorden, maar daar ben ik mee bekend. Het staat voor: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Privéauto. In de Mobiliteitsvisie worden Stappen en Trappen, net als de andere elementen van het STOMP-principe, als integraal onderdeel gezien van mobiliteit en ook van de mobiliteitsketens. Dan ga ik naar de laatste vraag van mevrouw Van Ginneken. Zij geeft aan dat bepaalde mensen speciale fietsen nodig hebben. Volgens mij hebben we ook op die vraag al antwoord gegeven. Ik zal die vraag dus doorgeleiden aan mijn collega bij VWS.

**De voorzitter:**

Ik zie twee korte vragen. Ik zie een korte vraag van mevrouw Van Ginneken van D66. Of had u geen vraag?

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Eigenlijk is mijn interruptie dezelfde als die van de heer Krul. Wij hebben samen een vraag gesteld. De heer Krul heeft de vraag over de Afsluitdijk ook namens D66 gesteld. Ik laat het even bij de heer Krul om de interruptie mede namens D66...

**De voorzitter:**

Kijk, dat is allemaal fijn. U gaf zojuist aan dat u twee vragen heeft, meneer Krul.

De heer **Krul** (CDA):

Ja. Allereerst hebben we specifiek gevraagd naar de mogelijkheid of de Afsluitdijk één keer per maand een weekend open kan voor fiets- en wandelgebruik. Ten tweede heb ik de Staatssecretaris gevraagd of zij al iets kan vertellen over de publiek-private samenwerking SAFE. Er zijn 735.000 fietsdiefstallen per jaar. Zou de Staatssecretaris al iets kunnen vertellen over de belangrijkste actiepunten uit dat plan? Dat waren eigenlijk mijn twee onbeantwoorde vragen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal dat overzicht van de samenwerking met SAFE en de acties daarvan doorsturen. Als het aankomt op de Afsluitdijk – excuses dat ik die vraag nog niet had beantwoord; ik vind het zelf natuurlijk een hartstikke leuk en goed idee – zullen we daarover wel overleg moeten hebben met Rijkswaterstaat. Ik zeg de heer Krul en mevrouw Van Ginneken graag toe dat wij dat zullen doen.

Mevrouw **Bouchallikh** (GroenLinks):



Ik heb een vervolgvraag over het STOMP-principe. De Staatssecretaris gaf aan dat dit integraal onderdeel vormt van de mobiliteitsketens. Het principe gaat ook over welke modaliteit prioriteit moet krijgen. Dus allereerst het stappen en trappen, dan openbaar vervoer, mobiliteit en als laatste de auto. Neemt zij dat ook mee in de afwegingen? Wordt er dus gewicht gehangen aan stappen als eerste en aan de auto als laatste?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ja, wij kijken natuurlijk hoe wij het op de beste manier kunnen stimuleren door de infrastructuur zo in te regelen, dat je gemakkelijk eerst gaat stappen, vervolgens gaat trappen, noem het allemaal maar op. Als je nu bijvoorbeeld kijkt hoeveel geld er bij de besteding van de woningbouw-gelden gaat naar de fietsinfrastructuur, dan zie je dat we beter moeten kijken naar de volgorde waarin we bepaalde stappen willen zetten. Dat betekent niet dat we helemaal niets meer aan de auto doen of wat dan ook, maar we zullen alle modaliteiten optimaal moeten inzetten. We hebben natuurlijk ambities om meer mensen aan het fietsen te krijgen. Ik wil meer mensen op de fiets naar het werk zien te krijgen. Dat betekent ook iets voor de investeringen die je moet doen in goede infrastructuur. Dat doen wij volop binnen het ministerie, en dat zullen we ook blijven doen.

De **voorzitter**:

Dan zijn we nu echt gekomen aan het eind van uw beantwoording in eerste termijn. We gaan over naar de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik stel zo ongeveer een minuut voor.

Het woord is aan mevrouw Van Ginneken van D66. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Dank, voorzitter. Het was een mooi debat over wandelen en fietsen. Ik ben blij dat wij hierover praten, want fietsen moet een volwaardige keuze in mobiliteit zijn. Het is duurzaam, gezond en leefbaar. Zoals aangegeven heb ik een lijst met twaalf fietsideeën, waarvan ik er een aantal in dit debat heb behandeld. Ik overhandig de Staatssecretaris zo meteen graag dit document. Ik heb ook voor de collega's een exemplaar.

Ik dank de Staatssecretaris en de ambtenaren voor de beantwoording én voor de fietstas. Ik zou eigenlijk meteen willen aankondigen een tweeminutendebat te gaan aanvragen.

O, ik herinner me nog een doorvraag. Eén antwoord van de Staatssecretaris was me nog niet helemaal helder. Eerder in het debat sprak zij over de speciale fiets en over de mogelijkheid dat mensen die kunnen gebruiken. Dat wordt in de fietsaanpak dit najaar meegenomen. Later heb ik haar horen zeggen dat zij dit punt bij de collega van VWS onder de aandacht zal brengen. Misschien is het en-en, maar het moet in ieder geval niet of-of zijn. Oké, ik zie al een bevestigende knik.

De **voorzitter**:

Goed. Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Haverkort namens de VVD.

De heer **Haverkort** (VVD):

Voorzitter, dank. De Staatssecretaris begon er al over in haar eerste termijn: iedereen moet kunnen fietsen. Daar is de VVD het natuurlijk van harte mee eens. Ga er gerust van uit dat in de regio iedereen kan fietsen. Er is simpelweg vaak geen alternatief. Juist daarom vraagt de VVD aandacht voor de leefbaarheid op het platteland in dat toekomstbeeld en in de uitwerking van dat toekomstbeeld.

Daarom maken wij ook de brug naar de fietseconomie. Het Planbureau voor de Leefomgeving maakt regelmatig dikke rapporten over brede welvaart, leefomgeving en leefbaarheid, maar ik kijk vaak gewoon heel

simpel naar de sponsorborden rondom het plaatselijke voetbalveld. Zolang daar nog een supermarkt, een kroeg, een kapper, een loonwerker, een landbouwmechanisatiebedrijf en een fietsenmaker zichtbaar zijn, maakt de VVD zich niet zoveel zorgen over de leefbaarheid. Dan zit het wel goed. Heel vaak – dat is wel zorgelijk – is dat niet meer het geval. Op dat punt kan het Nationaal Toekomstbeeld Fiets dus nog aan kracht winnen. Ik vraag de Staatssecretaris die twee specifieke punten, dus leefbaarheid, platteland en de economie rondom de fiets, in de uitwerking van het toekomstbeeld zichtbaar te maken.  
Dank, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Kernachtig. De heer Krul van het CDA.

**De heer Krul (CDA):**

Voorzitter, dank u wel. Het CDA kan het kort houden. Wij hadden nog een vraag openstaan over de ongelijkvloerse oplossingen. Ik ga die niet nog een keer stellen, want ik weet het antwoord daarop al. Dat moeten wij op 29 mei met de Minister gaan bespreken in het kader van fietsveiligheid. Wij willen nogmaals benadrukken dat de fiets én lopen onderdeel zijn van de integrale aanpak om vervoersarmoede aan te pakken. Wij zijn blij met de inzet van deze Staatssecretaris op dat onderwerp. Wij zien uit naar de toekomstige plannen en de uitvoering daarvan.  
Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan is het woord aan mevrouw Bouchallikh namens GroenLinks.

**Mevrouw Bouchallikh (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris en haar team voor de beantwoording van de vragen. Veel is al gezegd. Ik kan mij grotendeels aansluiten bij de boodschap van de collega van het CDA. Ik laat het hier dus bij.

**De voorzitter:**

Dat is een record. Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie.

**Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):**

Voorzitter. Ook ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden, en ook haar medewerkers die ze heeft meegenomen. Ik ben ook blij met de toezegging om mensen die uit andere culturen hier zijn komen wonen, te leren fietsen en daar Vluchtelingenwerk en Ontmoeting bij te betrekken. Daar ben ik blij mee, net als met het gesprek over het parkeren van alles op de «geleide lijnen», laat ik het maar zo zeggen. Ik bedoel dus dat daarover het gesprek wordt gevoerd. Ik begrijp dat de Staatssecretaris verwijst naar plannen en uitvoeringen die er nog komen. Daar kijken wij naar uit. Verderop in het jaar zullen wij verder spreken. Ik rond af met eigenlijk maar één vraag aan de Staatssecretaris: als je fietst, vindt de Staatssecretaris het dan verstandig dat de fietshelm bijdraagt aan veilig fietsen?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan stel ik voor dat we in een keer doorgaan naar de beantwoording in tweede termijn. Het woord is aan de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Heijnen:**

Dank u wel, voorzitter. Allereerst toch even een compliment aan het team Fietsen en Lopen. Het is de eerste keer dat zij een volwaardig commissie-

debat hebben gevoerd. Dat is best even spannend en zoeken met z'n allen. Zeker voor een eerste keer hebben ze mij in ieder geval heel erg goed ondersteund, denk ik. Ik hoop dat de Kamer tevreden is met de kwaliteit van de beantwoording. De complimenten die net werden gemaakt, hebben ze boven en rechts van mij zeker gehoord. We hopen dit natuurlijk met enige regelmaat te herhalen omdat het belangrijke onderwerpen zijn.

Mevrouw Van Ginneken kondigde een tweeminutendeбат aan. Als dat ging over die speciale fiets en de oproep om tegelijkertijd met VWS het gesprek te hebben, kan ik dat in ieder geval toezeggen. Ik zie haar nu nee schudden, waar ik net wel ja knikte op de samenwerking met VWS en de aandacht die wij sowieso hebben voor de speciale fiets. Ik zie het tweeminutendeбат graag tegemoet.

De heer Haverkort begon nog over de leefbaarheid op het platteland die moet worden meegenomen. Afgelopen maandag hebben we een bijeenkomst gehad over vervoersongelijkheid. Die ging voor een heel groot deel over de wijze waarop mobiliteit de leefbaarheid en de kansen van mensen op het platteland kan bevorderen. Dat geldt niet alleen voor het platteland, maar soms ook voor de randen van steden, waar veel mensen wonen die ook kansenongelijkheid hebben, doordat ze minder toegang hebben tot mobiliteit, doordat ze het niet kunnen betalen of doordat ze bijvoorbeeld niet kunnen fietsen. Ik zal daar zeker aandacht voor hebben. Het heeft mijn warme aandacht. De heer Haverkort kan er ook van uitgaan dat mijn ministerie de komende tijd met alle stakeholders in gesprek gaat ter voorbereiding op de plannen die we dit najaar verder gaan presenteren. We zijn al flink aan de weg aan het timmeren op het gebied van de fiets.

De heer Krul krijgt inderdaad antwoord van de Minister op de vraag over ongelijkvloerse oplossingen.

Mevrouw Van der Graaf, dank voor de opmerkingen. Is het verstandig een helm te dragen, vraagt zij mij. Ik wil me echt onthouden van discussies over het verplichten van een helm. Het is uiteindelijk een eigen keuze van mensen om al dan niet een helm te dragen. Uiteraard kan dat een bijdrage leveren aan de veiligheid. Het is natuurlijk zo dat we het dragen van een helm in Nederland op vrijwillige basis doen.

**De voorzitter:**

Dank u wel voor uw beantwoording. Dan zijn we bijna aan het einde gekomen van dit commissiedebat. Zoals gebruikelijk gaan we nog even door de toezeggingen heen. Let goed op. We zullen er hier en daar nog wat aan moeten toevoegen.

- De Kamer ontvangt voor de zomer een brief over de voortgang van het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en de vervolgacties die nodig zijn.
- De Staatssecretaris zal het aspect veiligheid aan de orde laten komen in de uitvoeringsagenda.

Dit is toegezegd aan mevrouw Van der Graaf. Het is niet echt een toezegging, tenzij u daar in een brief in de Kamer op terugkomt.

**Staatssecretaris Heijnen:**

De uitvoeringsagenda komt naar de Kamer, dus als die daaraan kan worden gekoppeld... Het staat bij het team sowieso genoteerd. Ik weet niet hoe het dan precies werkt met de interne organisatie bij de Griffie?

**De voorzitter:**

Strikt genomen is het geen toezegging, maar het staat genoteerd.

- De Staatssecretaris gaat in overleg met Rijkswaterstaat over de mogelijkheid om de Afsluitdijk één keer per maand open te stellen voor fietsers en wandelaars en informeert de Kamer daarover.

Wanneer zult u dat doen?

Staatssecretaris **Heijnen**:

Zodra ik een antwoord heb van Rijkswaterstaat. Ik hoop dus zo snel mogelijk.

De **voorzitter**:

Dat moet in een paar weken kunnen. Dat is uiteraard een toezegging aan het duo Van Ginneken en Krul.

– De Staatssecretaris gaat in gesprek met de Minister van VWS over de speciale fietsen. Daar komt u in een Kamerbrief dan nog op terug.

Dat was het. Daar moeten we toch wel even een termijn aan vastknopen. Ik doel op die laatste toezegging, dat u in gesprek gaat met de Minister van VWS over de speciale fietsen.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik zal dat natuurlijk meteen oppakken. Wat zullen we zeggen? Ik weet niet hoe lang zij nodig hebben. Anders nemen we dat mee in het najaar bij alle informatie die we tegen die tijd verzameld moeten hebben. Dus uiterlijk het najaar, maar als het eerder is, doe ik het uiteraard eerder.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Van Ginneken mist er nog een.

Mevrouw **Van Ginneken** (D66):

Ik heb de Staatssecretaris ook een toezegging horen doen om te onderzoeken wat de mogelijkheden zouden zijn om een deel van de gemeentelijke depotfietsen ter beschikking te stellen aan maatschappelijke initiatieven. Ik heb daar net geen interruptie aan gewijd, maar de Staatssecretaris heeft daaraan geen termijn gekoppeld wanneer ze de Kamer daarover informeert.

Staatssecretaris **Heijnen**:

Ik weet niet of dat per se een toezegging moet zijn. Dat is iets wat voor een groot deel eigenlijk al gebeurt. Ik heb beloofd om dat blijvend onder de aandacht te brengen in de verschillende gesprekken die ik voer met de gemeenten. Het lijkt mij niet zo erg handig om daar elke keer weer een terugkoppeling van te gaan geven aan de Kamer. We zullen dat blijvend onder de aandacht brengen van gemeenten, via bijvoorbeeld de VNG of via andere gremia waarin we met gemeenten het gesprek hebben over toegankelijkheid van mobiliteit voor fietsers.

De **voorzitter**:

Dat is in strikte zin geen toezegging, maar het is wel helder dat de Staatssecretaris dit zal meenemen.

Er is een tweeminutendebat aangevraagd door mevrouw Van Ginneken van D66.

Ik dank de Staatssecretaris en uiteraard haar ondersteuning. Roberto van de staf had vandaag een extra taak om het cadeau uit te delen. Dank daarvoor. Dank aan de collega's voor de inbreng. Dank aan de mensen op de publieke tribune en thuis voor hun belangstelling.

Sluiting 11.50 uur.