

Vergaderjaar 2009–2010

**31 796**

## **Fietsen in Nederland ... een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland**

**Nr. 8**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2010

Tijdens het AO Fietsen op 19 november 2009 (kamerstuk 31 796, nr. 5) heb ik uw Kamer toegezegd een integrale reactie te geven op de initiatiefnota van de heer Atsma «Fietsen in Nederland: een tandje erbij». Deze brief verwoordt deze reactie (bijlage 1). Tevens ga ik in deze brief in op het plan van de GroenLinks-fractie «een fiets voor een nummerplaat».

#### **Inzet op de fiets van het Kabinet en decentrale overheden**

Tijdens het AO fiets van 19 november hebben wij gesproken over de vraag hoe veel de verschillende overheden investeren in de fiets. Naar aanleiding hiervan heb ik, mede op uw verzoek, de fietsuitgaven van alle overheden laten inventariseren.

Mijn beeld dat alle overheden stevig in de fiets investeren wordt hierdoor bevestigd: de fietsinvesteringen van alle overheden tezamen bedragen tenminste € 487 miljoen per jaar. Dit bedrag bestaat uit € 410 miljoen directe fietsuitgaven en € 77 miljoen fiscale uitgaven (opgave ministerie van Financiën) voor de uitvoering van de bedrijfsfietsregeling.

Met het amendement Roefs-Koopmans heeft uw Kamer 10 miljoen euro vrijgemaakt voor de realisering van voorstellen uit de initiatiefnota van de heer Atsma. Dit geld wordt ondermeer ingezet voor het stimuleren van regionale fietssnelwegen en het ontwikkelen van een «fietsersairbag» aan de buitenkant van de auto. In bijlage 2 treft u een overzicht van de mij bekende rijksuitgaven voor de fiets over de jaren 2007–2013. Vanaf 2010 zijn in het overzicht uitsluitend de op dit moment geplande uitgaven opgenomen.

In bijlage 3 treft u een overzicht van de directe fietsuitgaven per jaar van alle overheden.

Zoals uit bijlage 2 blijkt zijn de jaarlijkse fietsuitgaven van mijn departement tijdens de afgelopen kabinetsperiode fors toegenomen, van een kleine 14 miljoen in 2007 tot 60 miljoen in 2010. Dit hangt met name samen met de extra investeringen in stationsstallingen en fietsroutes. De

voormalige staatssecretaris heeft u hierover in haar brief van 29 augustus 2009 (kamerstuk 31 796 nr. 4) geïnformeerd.

Zoals vermeld in deze brief, speelt de fiets een belangrijke rol in het Nederlandse mobiliteitssysteem (27% van alle verplaatsingen). Het stimuleren van fietsgebruik heeft, zoals de initiatiefnota van de heer Atsma terecht aangeeft, grote voordelen voor bereikbaarheid, gezondheid en milieu. Een recente studie van het Fietsberaad laat dit nog maar eens zien. De studie berekent dat een toename van het fietsgebruik in een middelgrote stad als Alkmaar vooral leidt tot betere bereikbaarheid. Daarnaast zijn er wezenlijke voordelen voor milieu en gezondheid. Bij een toename van het fietsgebruik met 10% neemt bijvoorbeeld het aantal autokilometers binnen de bebouwde kom met 6% af. De parkeerdruk in het centrum neemt hierdoor met 20% af. De uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide daalt met 6%. Het aantal inwoners met bewegingsarmoede daalt met 3%.

Het is dan ook de inzet van het kabinet om het fietsgebruik nog verder te laten groeien. In de brief van 29 augustus 2009 is beschreven hoe de verschillende departementen en de decentrale overheden zich inzetten om het fietsgebruik te stimuleren.

#### *Bereikbaarheid*

De fiets is een belangrijk instrument voor het terugdringen van files in de spits. Een deel van de automobilisten is bereid om tot 15 kilometer naar het werk te fietsen als zij gebruik kunnen maken van goede fietsroutes. Daarom stimuleert het rijk de verdere ontwikkeling van regionale fietsroutes. Met het verbeteren van deze routes kan op de betreffende trajecten een overstap van auto naar fiets tot zo'n 5% worden bereikt. Ook versterkt de fiets het gebruik van de trein en het regionale openbaar vervoer. Door sterker in te zetten op de fiets in het voor- en natransport kan het gebruik van het openbaar vervoer worden vergroot. Daarom investeert het kabinet in extra stallingplaatsen bij stations. Op dit moment bouwt ProRail jaarlijks ongeveer 25.000 fietsparkeerplaatsen vanuit het programma «Ruimte voor de Fiets». Voor de zomer ontvangt u van mij een brief over de aanpak van de stationsstallingen na 2012.

Ik wil decentrale overheden stimuleren om te investeren in stallingplaatsen bij haltes van het stads- en streekvervoer. Ik zal de bestaande goede voorbeelden hiervan in kaart brengen en onder de aandacht van de decentrale overheden brengen.

#### *Gezondheid*

Fietsen is gezond, het maakt mensen letterlijk en figuurlijk mobiel. Veel mensen in Nederland fietsen, maar ruim een derde van de bevolking fietst vrijwel nooit (bron: CBS Permanent Onderzoek Leefsituatie). Er kan dus nog veel gezondheidswinst worden behaald.

#### *Milieu*

Het milieu-effect van de fiets zit voor een groot deel in het verminderen van het aantal korte autoritten. Hiermee vermindert de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals fijnstof en NO<sub>x</sub>, en broeikasgasemissies. Het kabinet stimuleert de fiets daarom ook via integrale milieu-programma's als het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

#### **Reactie op «fiets voor een nummerplaat»**

GroenLinks stelt voor om autobezitters de mogelijkheid te bieden hun auto in te ruilen tegen een pakket van duurzame alternatieven, zoals een fiets, openbaar vervoer en/of deelauto. GroenLinks wil dit plan bekostigen met € 33 miljoen die over zou zijn van de rijksinzet voor de sloopregeling.

De ideeën achter dit voorstel spreken mij buitengewoon aan. Helaas is het niet mogelijk om het voorstel in deze vorm uit te voeren. Er is geen budget beschikbaar. De sloopregeling was zo succesvol dat het volledige budget is gebruikt. Daarnaast voorzie ik problemen bij de uitvoering, met name als het gaat om de controleerbaarheid van de regeling.

Het zou goed zijn om mensen die bereid zijn om hun auto weg te doen op een andere manier een extra stimulans te geven om te kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer, eventueel in combinatie met de deelauto.

Daarom verken ik op dit moment samen met de Fietzersbond de haalbaarheid van regionale pilots in de geest van het voorstel van GroenLinks. Ook bedrijven en organisaties als NS, Greenwheels en Bovag zouden hier een actieve rol in kunnen spelen.

### **Afsluiting**

Met deze brief vertrouw ik erop de Kamer voldoende op de hoogte te hebben gesteld van het fietsbeleid dat het Kabinet voert. Hoewel het al vaak gezegd is, bedank ik nogmaals de Kamer, in het bijzonder de heer Atsma, voor haar meedenken en positieve input. Alle overheden zetten stevig in op de fiets. Het is dan goed om de wind in de rug te voelen van de verschillende fracties.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

**REACTIE OP INITIATIEFNOTA «FIETSEN IN NEDERLAND: EEN TANDJE ERBIJ»**

Zoals toegezegd tijdens het AO Fiets van 19 november 2009 en mijn procesbrief van 14 december 2009 geef ik hieronder puntsgewijs een reactie van het kabinet op alle 45 afzonderlijke aanbevelingen uit de initiatiefnota fiets van de heer Atsma.

**1. Stimuleer fietsen naar het werk**

In de brief van de voormalige staatssecretaris van 29 augustus 2009 is aangegeven dat veel winst te behalen is met het stimuleren van fietsen naar het werk. Daarom stimuleert het kabinet de totstandkoming van goede regionale fietsroutes. Inmiddels zijn voor de routes Leiden–Den Haag en Arnhem–Nijmegen bestuurlijke afspraken gemaakt voor een rijksbijdrage van in totaal € 10 miljoen. In december 2009 heeft Verkeer en Waterstaat een uitvraag gedaan voor nieuwe regionale woonwerf fietsroutes. Hiervoor is een stimuleringsbudget van € 21 miljoen beschikbaar. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van dit najaar zullen afspraken gemaakt worden over de rijksbijdrage voor de nieuwe routes.

Daarnaast zet het kabinet in op mobiliteitsmanagement rondom woonwerkverkeer. Als onderdeel hiervan stimuleren we het fietsen naar het werk (zie ook nr. 43). Ook maken maatregelen ter stimulering van het fietsgebruik onderdeel uit van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Gemeenten en provincies voeren door middel van hun lokale maatregelen in het NSL met NSL middelen (o.a.) fietsmaatregelen uit ter verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan gedurende de gehele NSL periode (2009–2014).

De initiatiefnota doet de aanbeveling om als overheden en bedrijfsleven gezamenlijk op te trekken in campagnes om het fietsen naar het werk te stimuleren.

VenW, VWS en VROM steunen de landelijke campagne «Heel Nederland Fietst» die het initiatief is van het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB) en de Fietsersbond. In 2009 en 2010 draagt de rijks-overheid € 800.000,- aan deze campagne bij. De campagne is in januari 2010 van start gegaan en streeft ernaar om als koepel te dienen voor zo veel mogelijk communicatie-activiteiten van maatschappelijke organisaties en decentrale overheden.

**2. Verbeter bereikbaarheid van bedrijfsterreinen buiten de stad**

Zoals onder punt 1. aangegeven stimuleert het ministerie van Verkeer en Waterstaat de aanleg en verbetering van regionale fietsroutes voor het woonwerkverkeer. Veelal zullen dergelijke regionale fietsroutes ook bedrijventerreinen ontsluiten. Hierbij zal zo veel mogelijk aangesloten worden bij de afspraken die gemaakt zijn in het kader van de convenanten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

**3. Verlichting en windwering op fietspaden**

Zoals de heer Atsma aangeeft in zijn nota is verlichting (en ook windwering) van fietspaden lokaal en regionaal beleid. Op verschillende plaatsen in het land wordt geëxperimenteerd met zogenaamde dynamische fietspadverlichting, verlichting die meereist met de fietser. Voordeel hiervan is dat het minder energie kost en dat het onnodige lichthinder in het buitengebied voorkomt. Ook wordt gekeken naar andere vormen van verlichting, zoals het gebruik van LED-lampen en groen gekleurde verlichting. Het Fietsberaad heeft maart dit jaar een bijeenkomst georganiseerd over dynamische fietspadverlichting. Het aanbrengen van bescherming tegen de wind in de vorm van windschermen of beplanting is niet overal wenselijk. Windschermen en

bepanting kunnen (het gevoel van) sociale onveiligheid voeden. Windschermen zijn ook bijzonder gevoelig voor graffiti en vandalisme.

#### **4. Verbeter fietsenstallingen rondom bedrijfsterrinen**

Het Bouwbesluit bepaalt dat nieuw gebouwde bedrijven voorzien worden van voldoende fietsparkeerplaatsen voor de werknemers. Gemeenten zien toe op de naleving van dit besluit. Voor fietsparkeervoorzieningen bij bestaande bedrijven en voor voorzieningen voor bezoekers ligt er in de eerste plaats een verantwoordelijkheid bij de bedrijven zelf om stallingen aan te bieden.

#### **5. Kilometervergoeding voor fietsers aanpassen**

De onbelaste reiskostenvergoeding van € 0,19 per kilometer die een werkgever kan vergoeden aan een werknemer geldt ook voor de fiets.

Het zou goed zijn als werkgevers meer gebruik maakten van de onbelaste reiskostenvergoeding. Eventuele problemen hierbij betreffen niet zozeer de hoogte van de fiscaal onbelaste vergoeding, maar eerder de bereidheid van werkgevers tot het verstrekken van een (onbelaste) reiskostenvergoeding voor reizen die zijn afgelegd met de fiets. Ook is niet iedere werkgever op de hoogte van deze mogelijkheid.

Tijdens het wetgevingsoverleg over het Belastingplan 2010 op 9 november 2009 (kamerstuk 32 128 nr. 52) heeft de voormalig staatssecretaris van Financiën aangegeven dat hij bereid is om hier meer voorlichting over te geven. De Belastingdienst zal, waar mogelijk, werkgevers wijzen op de fiscale mogelijkheden die zij hebben om de aanschaf en het gebruik van de fiets bij werknemers te stimuleren. Daartoe zal in het Handboek Loonheffingen 2010 van de Belastingdienst expliciet worden ingegaan op de mogelijkheid van de onbelaste reiskostenvergoeding voor de fiets. Ook is de website van de Belastingdienst in vergelijkbare zin aangepast. Verder zal aandacht aan de fiscale stimulering van de fiets worden besteed bij de voorlichting over de nieuwe werkkostenregeling. Hierbij zal tevens worden ingegaan op de aangenomen motie (kamerstuk 32 128 nr. 42) over het op nihil stellen van het rentevoordeel van een personeelslening in de werkkostenregeling voor fietsen, elektrische fietsen en elektrische scooters. Er kan een renteloze lening voor de aanschaf van een fiets voor woon-werkverkeer worden verstrekt.

#### **6. Aanpassing bedrijfsfietsenregeling**

De staatssecretaris van Financiën heeft in de vergroeningsbrief (kamerstuk 31 492 nr. 11) van juni 2009 aangegeven dat het kabinet geen voorstander is van een verruiming van de huidige fietsregeling. De kosten van een verruiming zijn hoog en het verwachte resultaat is gering. Het is daarom een weinig (kosten)effectieve maatregel. Een verruiming is ook niet nodig; de bestaande regeling is buitengewoon tegemoetkomend.

Er is al veel mogelijk. Een werkgever mag – naast de onbelaste vergoeding van maximaal € 749 voor de aanschaf van een fiets – tevens maximaal € 82 per jaar onbelast vergoeden voor met de fiets samenhangende zaken (bijvoorbeeld reparaties, een extra slot, een regenpak etc.). Ook kan een werkgever een fietsverzekering onbelast vergoeden.

Met ingang van 2011 wordt de werkkostenregeling ingevoerd. Deze regeling komt in de plaats van diverse fiscale regelingen van vrije vergoedingen en verstrekkingen, waaronder de fietsenregeling. Werkgevers mogen onder de werkkostenregeling een forfait van 1,4% van de totale loonsom onbelast en zonder strikte voorwaarden aan werknemers vergoeden en verstrekken. De werkgever mag binnen dit forfait zelf bepalen in hoeverre hij zaken, waaronder bijvoorbeeld een fiets, onbelast wil vergoeden aan zijn werknemers. De nieuwe werkkostenregeling kent geen maximumbedrag voor de aanschaf van een fiets. Ook is

het mogelijk om jaarlijks in plaats van driejaarlijks een fiets aan te schaffen. Tot en met 2013 bestaan de nieuwe werkkostenregeling en de huidige regelingen van vrije vergoedingen en verstrekkingen naast elkaar. Werkgevers kunnen zelf kiezen of zij tot 2014 gebruik maken van de nieuwe werkkostenregeling of dat zij nog de huidige regelingen toepassen.

Na ongeveer 2 jaar zal de nieuwe werkkostenregeling worden geëvalueerd. Bij deze evaluatie wil ik goed meenemen wat de effecten van de regeling zijn voor het vergoeden van de aanschaf van een fiets door werkgevers.

Overigens wordt nog opgemerkt dat de verkoop van de elektrische fiets snel groeit. We zien wel dat het gebruik van de elektrische fiets voor het woonwerkverkeer achterblijft. Het beeld is daarom dat niet zozeer de aanschafprijs het probleem is, maar eerder de onbekendheid en het imago bij de doelgroep.

### **7. Wedstrijd voor bedrijfsfietsen**

Het organiseren van een wedstrijd voor bedrijfsfietsen past niet bij de rol van het Rijk. Mogelijk zullen dergelijke initiatieven een plek krijgen in de campagne «Heel Nederland Fietst».

### **8. «Op de fiets naar het werk» als competitie**

De voorbeelden die in de initiatiefnota worden genoemd zijn enthousiasmerende ideeën die op decentraal niveau moeten worden uitgevoerd. De campagne Heel Nederland Fietst richt zich voor een belangrijk deel ook op fietsen naar het werk. Dergelijke initiatieven kunnen dus deel uitmaken van deze campagne.

### **9. Campagne «Fietsen Scoort» ondersteunen**

De campagne «Fietsen Scoort» van COS-Nederland loopt (inclusief zijn voorgangers) nu 15 jaar. Het aantal deelnemers aan deze campagne bedraagt een kleine 20.000 werknemers. De promotie en ondersteuning van «Fietsen Scoort» wordt thans gefinancierd uit middelen die aan het NISB worden verstrekt ter ondersteuning van de impuls Nationaal Actieplan Sport en Beweging (NASB). Het NASB is een financiële impuls voor gemeenten om bewezen effectieve beweeginterventies te implementeren teneinde meer inactieven in beweging te krijgen. De methodiek van «Fietsen Scoort» wordt in dit kader onder de aandacht van gemeenten gebracht.

Het ministerie van VWS heeft de campagne door TNO laten evalueren. Uit de evaluatie blijkt door deelname aan de campagne Fietsen Scoort meer mensen zijn gaan voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen (wekelijks op minimaal 5 dagen 30 minuten matig intensief bewegen). Het aantal nieuwe fietsers is echter zeer beperkt. De waardering van de campagne is goed, maar het registreren van de gefietste kilometers blijkt voor een aantal bedrijven een struikelblok.

De komende jaren wordt de methodiek «Fietsen scoort» vanuit de campagne «Heel Nederland Fietst» onder de aandacht van het bedrijfsleven gebracht.

### **10. Fietsers belonen met fietsmiles**

Er zijn verschillende aanbieders van fietsbeloningssystemen die bedrijven kunnen helpen bij het stimuleren van het fietsgebruik van hun werknemers. Via initiatieven als de Taskforce Mobiliteitsmanagement of het project Fiets Filevrij (ondersteuning van regionale fietsroutes) worden bedrijven attent gemaakt op de mogelijkheden die zij hebben om het fietsgebruik van hun medewerkers te stimuleren. Het is aan de bedrijven zelf of zij gebruik willen maken van een beloningssysteem. Bedrijven kunnen ook gebruik maken van de mogelijkheid om een belastingvrije vergoeding van 19 cent per kilometer te verstrekken.

### **11. Stimuleren fietsen naar school**

Het is belangrijk dat kinderen vooral fietsend en lopend naar school gaan. Landelijk wordt ongeveer 1 op de 6 basisschoolleerlingen met de auto naar school gebracht. Lokaal kan dit aandeel echter veel hoger zijn. Terecht geeft de initiatiefnota aan dat het belangrijk is dat de schoolomgeving zo ingericht is dat fietsen en wandelen naar school gestimuleerd worden. Hier ligt in belangrijke mate een taak voor de gemeenten. In het strategisch plan verkeersveiligheid is dan ook de afspraak opgenomen dat de decentrale overheden werken aan een veilige en herkenbare inrichting van de schoolomgeving. Het voorstel om wettelijke eisen te stellen aan de veiligheid van schoolroutes vind ik niet passen bij de decentrale verantwoordelijkheid. Het is zeer lastig om veiligheid rond scholen te kwantificeren. Daarnaast kunnen decentrale overheden veel beter beoordelen of een situatie veilig genoeg is. Een wettelijke norm kan lokaal maatwerk in de weg zitten.

Verschillende organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietsersbond en Fietsberaad vervullen, vaak gesubsidieerd door VenW, een belangrijke stimulerende rol. Het Fietsberaad organiseert dit voorjaar samen met de Fietsersbond een bijeenkomst over verkeer rond de scholen waarin de goede voorbeelden onder de aandacht worden gebracht. Ook de campagne «Heel Nederland Fietst» zal gerichte acties organiseren over het thema «fietsen naar school».

VVN Nederland organiseert jaarlijks de campagne «op voeten en fietsen naar school», hieraan doen circa duizend basisscholen mee. Daarnaast biedt VVN basisscholen de mogelijkheid om mee te doen aan het fietspraktijkexamen waarbij ook een preventieve controle op de fietsen wordt uitgeoefend.

### **12. Verkeerstuinen aanleggen**

De provinciale en regionale overheden coördineren de inzet van verkeers-educatieve maatregelen. Zij hebben de financiële middelen en kunnen, samen met scholen, de beste keuze maken uit het pallet aan beschikbare educatieve maatregelen. Ik sta daarom positief tegenover de aanleg van verkeerstuinen door decentrale overheden in samenwerking met sponsors, zoals in Utrecht. Waar het gaat om het afleggen van het praktisch fiets- of verkeersexamen heeft het wat mij betreft de voorkeur dat het examen in het dagelijkse verkeer plaatsvindt, omdat kinderen snel moeten leren hoe ze daar in moeten deelnemen.

### **13. Knelpunten op schoolroutes aanpakken**

Onveilige situaties op fietsroutes naar de scholen vormen een belangrijk aandachtspunt. Het oplossen van knelpunten op schoolroutes is vrijwel altijd een decentrale verantwoordelijkheid. Klachten over onveilige situaties komen onder meer terecht bij het meldpunt voor slechte fietspaden van de Fietsersbond. Het instandhouden van dit meldpunt is een van de taken die de Fietsersbond uitvoert met behulp van de jaarlijkse subsidie van Verkeer en Waterstaat.

Scholen en ouders melden daarnaast ook vaak onveilige situaties, zoals onoverzichtelijke oversteekplaatsen en fietsroutes met knelpunten, bij van Veilig Verkeer Nederland. Een VVN verkeersconsulent brengt het daarna indien nodig onder de aandacht van lokale bestuurders of gemeenteraadsleden. Daarnaast zijn er diverse decentrale initiatieven, waarbij advies van scholen en scholieren wordt gebruikt om de veiligheid op schoolroutes te verbeteren.

### **14. Fietsgebruik studenten stimuleren**

Het voorstel om de ov-studentenkaart aan te passen is niet de aangevozen manier om het fietsgebruik van studenten te bevorderen. De ov-studentenkaart is momenteel geldig voor het hele openbaar vervoer. Keuzemogelijkheden passen niet in het systeem. Het huidige contract zou



moeten worden aangepast en er zouden contracten moeten worden afgesloten met alle fietsenstallingen in Nederland. Dat vergt veel inzet en hoge kosten. Hetzelfde geldt voor een combinatie met de OV-fiets. Het voorstel om de OV-fietsen te laten sponsoren door potentiële werkgevers is sympathiek, maar hier is geen rol voor het rijk.

#### **15. Kinderen stimuleren valhelm te dragen**

De Stichting Consument en Veiligheid heeft voor VenW de effecten van de fietshelm bij kinderen in kaart gebracht. De Tweede Kamer wordt in mei geïnformeerd over het effectenonderzoek, het overleg met maatschappelijke organisaties over voorlichting gebruik van de fietshelm en het vervolg. Ik kan hier alvast melden dat ik geen voorstander ben van een draagplicht voor fietshelmen voor kinderen.

#### **16. Investeren in onderhoud fietspaden**

Het kabinet deelt de mening dat investeren in onderhoud van fietsroutes van groot belang is. Enerzijds omdat comfortabele fietsroutes het fietsgebruik bevorderen. Anderzijds omdat slecht onderhoud tot veiligheidsrisico's leidt. De Fietzersbond heeft een meldpunt voor slechte fietspaden. Gemeenten ondernemen na klachten vaak actie door het uitvoeren van herstelwerkzaamheden aan de fietspaden. Waar Rijkswaterstaat wegbeheerder is, gaan de meldingen daar naartoe. Dat betreft een klein percentage van het totale aantal meldingen.

Overigens zal de onder punt 1. genoemde uitvraag voor de aanleg en verbetering van regionale woon-werk fietsroutes ook gaan leiden tot het oplossen van onderhoudsproblemen.

Het meldpunt van de Fietzersbond heeft afgelopen winter ook de klachten rondom het sneeuwvrij houden van fietspaden in verschillende gemeenten geïnventariseerd. Op mijn verzoek heeft de Fietzersbond de klachten nader bekeken, wat in aanbevelingen voor de wegbeheerders heeft geresulteerd. Deze aanbevelingen over voorbereidingen en technieken om fietspaden sneeuwvrij te maken zijn, conform mijn toezegging tijdens het winterweerdebat van 26 januari j.l., recentelijk met de decentrale overheden besproken en worden onder de aandacht van de wegbeheerders gebracht.

#### **17. Geen landbouwverkeer op fietsroutes**

Een werkgroep onder leiding van VVN heeft recentelijk een advies en een aangevuld advies uitgebracht waarmee de veiligheid van landbouwverkeer – en dus van fietsers en ander verkeer in relatie tot landbouwverkeer – kan worden vergroot. Uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft daarvan afschriften ontvangen. Van dat advies maken onder andere voorlichting en educatie deel uit. Op het gebied van infrastructuur adviseert de werkgroep om op regionaal niveau logistieke landbouwroutes voor land- en bosbouwtrekkers te ontwikkelen, met toepassing van de beginselen van Duurzaam Veilig, zoals scheiding van verkeerssoorten (sterk/kwetsbaar) en van rijnsnelheden (langzaam/snel).

Ik heb u op 2 november jl. mijn op het advies van de werkgroep gebaseerde voorstel gestuurd ter verbetering van de verkeersveiligheid van het landbouwverkeer (kamerstuknummer 29 398, nr 184). Wij hebben daarover op 5 november 2009 met elkaar gesproken. In de brief en het debat heb ik aangegeven het tegengaan van landbouwverkeer in de bebouwde kom de verantwoordelijkheid van de diverse wegbeheerders (gemeentes, provincies en waterschappen) te vinden. Ik ben van mening dat zij gezamenlijk met verkeersveiligheids- en brancheorganisaties kunnen bepalen wat in een bepaalde omgeving de voor veiligheid en doorstroming meest geschikte routing voor het landbouwverkeer is en hoe zij hierover het beste kunnen communiceren. In die context passen



ook proefprojecten voor de aanleg van passeerstroken op 80 km-wegen, slimme bermconstructies en het verbreden van plattelandswegen.

### **18. Vergroot zichtbaarheid van fietsers in het donker**

De nieuwe fietsverlichting die genoemd wordt in de aanbeveling, betreft het verlichtingssysteem van Lunasee. Bij dit systeem schijnen LED-lampjes aan de binnenkant van de voor- en achterspaken op een foto-luminescerende tape die op de velgen is aangebracht, waardoor de wielen oplichten. Dit systeem valt niet onder de definitie van retroreflectie zoals bedoeld in de verkeersregelgeving, maar zou – indien beperkt tot wit of geel licht – wel een mogelijke aanvulling kunnen zijn op de voorgeschreven zijreflectoren op de fiets.

Het wordt binnenkort mogelijk om op de fiets richtingaanwijzers te gebruiken. Hierdoor zal het voor fietsers voor wie het vermoeiend of pijnlijk is om een arm uit te steken, makkelijker worden om aan te geven dat ze willen afslaan. Het is de bedoeling dat de betreffende regeling per 1 juli 2010 in werking treedt.

### **19. Premiekorting op aanvullende zorgverzekeringen voor fietsers**

Voor de verplichte zorgverzekering betaalt iedere verzekerde van 18 jaar en ouder bij een verzekeraar voor dezelfde polis, dezelfde premie. Deze premie is ongeacht de leeftijd of de gezondheidstoestand van de verzekerde. Dit verbod op premiedifferentiatie is wettelijk vastgelegd in de Zorgverzekeringswet (Zvw).

Wel is korting op deze premie mogelijk in het geval de verzekerde zijn zorgverzekering via een collectief contract sluit. Deze korting op de premie vanwege een collectief contract kan ten hoogste 10% zijn. De hoogte van de premiekorting is onderdeel van de afspraak over het collectief contract dat de zorgverzekeraar met de betreffende collectiviteit maakt. De zorgverzekeraar bepaalt zelf welke collectieve contracten hij wil aangaan en wat de inhoud van de afspraken is. De zorgverzekeraar kan dus zelf bepalen of hij in een collectief contract inzake de zorgverzekering met een werkgever afspraken opneemt voor werknemers die regelmatig hun woon-werkverkeer per fiets afleggen. De overheid heeft geen bevoegdheden om de verzekeraars op dit punt iets voor te schrijven of op te leggen.

Daarnaast biedt de Zvw de zorgverzekeraars de mogelijkheid verzekerden te stimuleren gezondheidsbevorderende en op preventie gerichte programma's te volgen. Indien de zorgverzekeraar invulling geeft aan deze mogelijkheid, bestaat de prikkel voor de verzekerden eruit dat de kosten van de wettelijk verzekerde zorg die samenhangt met de behandeling van diabetes, depressie, hartfalen, chronisch obstructief longlijden of overgewicht deels of geheel buiten het verplicht eigen risico worden gehouden, indien de verzekerde een door de zorgverzekeraar aangewezen gezondheidsbevorderend of op preventie gericht programma heeft gevolgd. Alle onderdelen moeten deel uitmaken van een dergelijk programma dat door de zorgverzekeraar is aangewezen. Dit geldt dus ook voor het onderdeel «bewegen», in dit geval fietsen. Indien het gaat om fietsen dat niet is voorgeschreven als onderdeel van een door de zorgverzekeraar aangewezen gezondheidsbevorderend of op preventie gericht programma, kan dat fietsen er niet toe leiden dat kosten van Zvw-zorg deels of geheel buiten het verplicht eigen risico worden gehouden.

Wat betreft de aanvullende verzekeringen geldt dat de verzekeraars zelf de bevoegdheid hebben om te bepalen of, hoeveel en aan welke groepen zij premiekorting geven. De inhoud van het pakket, de premiestelling en de eventuele korting voor bepaalde groepen op de premie van de aanvul-

lende verzekeringen zijn de verantwoordelijkheid van de verzekeraars zelf. De overheid heeft niet de bevoegdheid op deze punten iets te regelen of om verzekeraars iets dwingend op te leggen. Organisaties van fietsers (of werkgevers voor hun werknemers die het woon-werkverkeer regelmatig per fiets afleggen) zullen hierover zelf de verzekeraars moeten benaderen om na te gaan of hierover afspraken zijn te maken.

## **20. Elektrische fiets in WMO/AWBZ**

Voor gemeenten geldt in het kader van de WMO het compensatiebeginsel: gemeenten zijn gehouden om personen met beperkingen in de zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie te compenseren. De gemeente bepaalt zelf op welke wijze zij invulling geeft aan de compensatieplicht. De WMO geeft niet aan op wat voor manier de gemeente dat kan doen. Gemeenten mogen de elektrische fiets dus wel vergoeden maar zullen dit in veel gevallen niet doen omdat zij de elektrische fiets beschouwen als algemeen gebruikelijk. De fiets is namelijk gewoon voor iedereen bij de gewone fietshandel verkrijgbaar en niet specifiek bedoeld voor gehandicapten. Wel is denkbaar dat afhankelijk van de beperkingen, de medische indicatie en het inkomen in voorkomende gevallen gemeenten op verzoek een financiële tegemoetkoming (bijzondere bijstand) verstrekken. VWS is samen met onder andere het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen en de VNG een traject gestart om het bevorderen van sport en bewegen en de WMO beter met elkaar te verbinden. Het stimuleren van het verstrekken van elektrische fietsen is een idee dat in dit traject meegenomen wordt.

In de campagne «Heel Nederland Fietst» zal aandacht besteed worden aan de voordelen en mogelijkheden van de elektrisch ondersteunde fiets. Het NISB ondersteunt gemeenten inhoudelijk bij de uitwerking van de Impuls Nationaal Actieplan Sport en Bewegen. Daarbij zal het NISB de sociale en gezondheidsvoordelen van de elektrisch ondersteunde fiets onder de aandacht brengen en tevens wijzen op de financieringsmogelijkheden binnen het WMO-kader. Een separate campagne gericht op gemeenten voor het benutten van de elektrisch ondersteunde fiets als voorziening in de WMO wordt niet nagestreefd.

## **21. Aanpak van de uitstoot van brommers**

Brommers moeten net als auto's voldoen aan emissienormen. De emissienormen voor bromfietsen zijn echter een stuk minder scherp dan voor auto's en moeten voor sommige stoffen tot een factor 10 worden aangescherpt om de praktijkemissies terug te dringen tot een niveau vergelijkbaar met personenauto's in de stad. In Europa loopt momenteel een traject van aanscherping van de bestaande normen voor brom- en motorfietsen. De Nederlandse inzet in de EU richt zich erop om de toekomstige normen voor brom- en motorfietsen op het huidige niveau van auto's te krijgen.

De uitstoot van brommers kan ook teruggedrongen worden door elektrische brommers of scooters te stimuleren en het opvoeren van brommers sterker tegen te gaan. Het ministerie van VROM inventariseert in samenwerking met Verkeer en Waterstaat wat hiertoe de mogelijkheden zijn.

In het kader van het kennisprogramma «Snelle oplossingen voor lucht en verkeer» (Solve) laat VROM daarnaast CROW in 2010 een onderzoek uitvoeren voor het «verminderen van vervuilende korte personenauto-ritten». Hieruit moet een effectieve aanpak voor gemeenten komen om milieuvriendelijker vervoerswijzen zoals bijvoorbeeld de fiets en de elektrische scooter te bevorderen. Deze aanpak wordt onderdeel van de Solve maatregelenmix waarmee gemeenten de kosten en bijdragen van beleid aan het NSL kunnen berekenen.

## **22. Fietsen met een visuele beperking**

Tijdens het AO Fietsen van 19 november heb ik toegezegd dat een onderzoek zal worden uitgevoerd naar de toepassing van de IDED-methode (Image Degrading Edge Detection) op fietspaden. Het is een computerondersteunde analysemethode om contrasten tussen objecten zichtbaar te maken.

Het onderzoek is gestart en wordt uitgevoerd door de VU Amsterdam. Ik verwacht de Tweede Kamer eind 2010 over de resultaten hiervan te kunnen informeren.

VWS stimuleert «inclusief beleid», dat wil zeggen dat gemeenten en instellingen bij hun algemene voorzieningen rekening houden met mensen met beperkingen. Zo kunnen gemeenten in dit kader zorg dragen voor goede verlichting van fietspaden hetgeen juist ook voor mensen met visuele beperkingen van belang is.

Gemeenten kunnen ook in het kader van de Wmo tegemoetkomen in de kosten van een tandem.

## **23. Uitrol landelijke fietsrouteplanner**

Het is van belang dat ook voor de fietser goede reisinformatie beschikbaar is. Er zijn op dit moment al meerdere fietsrouteplanners beschikbaar. De reisplanner van NS biedt bijvoorbeeld ook routeinformatie voor de fiets vanaf of naar het station en informatie over de beschikbaarheid van fietsenstallingen en de OV-fiets per station. Daarnaast bieden bijvoorbeeld ook de ANWB en Falkplan fietsrouteplanners aan.

Daarnaast wordt vanuit de provincies gewerkt aan routeplanners voor de fiets. Een achttal provincies beschikt over goede routeplanners die zij samen met de Fietzersbond hebben gemaakt. Deze routeplanners zijn gekoppeld zodat ook fietsritten kunnen worden gepland die de provinciegrenzen overschrijden. De zuidelijke provincies hebben onlangs een gezamenlijke aanbesteding gedaan voor de ontwikkeling van provinciale routeplanners. Eén van de eisen in de gunning is een aansluiting op de bestaande provinciale fietsrouteplanners. Gezien de lopende ontwikkelingen is een impuls vanuit het rijk voor de ontwikkeling van de routeplanners niet nodig. Wel kijk ik hoe de samenwerking tussen de partijen op dit terrein verbeterd kan worden, zoals op het gebied van gegevensuitwisseling.

## **24. Organiseer jaarlijks mega-fietsevenement**

VenW, VWS en VROM steunen de brede meerjarencampagne «Heel Nederland Fietst», een initiatief van het NISB en de Fietzersbond. Die campagne moet de verbinding maken tussen diverse concrete landelijke en lokale acties; en waar mogelijk gebruik maken van publiciteit rond bijvoorbeeld de starts van Giro en Tour. Het is mogelijk om gedurende een bepaalde periode aandacht te vragen/geven aan fietsen door middel van een jaarlijks fietsevenement.

De door VWS ondersteunde Nationale Fietsmaand (meimaand) wordt waar mogelijk verbonden met «Heel Nederland Fietst». VWS heeft hiervoor de afgelopen jaren € 400 000 bijgedragen.

## **25. Fietsen meenemen in de trein**

Zoals aangegeven tijdens het AO van 19 november 2009 is het aan de vervoerders om hier beleid op te maken. Het is niet altijd even makkelijk voor vervoerders om plaats voor fietsers te bieden, zeker niet in de spits. Ik heb, conform mijn toezegging in het AO, onlangs in een brief de NS gevraagd nog eens te kijken of er mogelijkheden zijn die zij nog kunnen benutten. NS heeft in reactie daarop aangegeven dat vanwege de beperkte fysieke ruimte het niet mogelijk is fietsen in de spits te vervoeren. NS zet vooral in op een goed alternatief in het voor- en

natransport door middel van de OV-fiets. Het is overigens altijd mogelijk om een vouwfiets kosteloos mee te nemen in de trein.

Ook vervoersautoriteiten kunnen een stimulerende rol spelen. Zo heeft de stadsregio Rotterdam het mogelijk gemaakt de fiets buiten de spits gratis mee te nemen in de metro. Ook in de Randstadrail die rijdt in en om Den Haag mogen fietsen buiten de spits kosteloos worden meegenomen.

## **26. Stimuleer organisatie internationale fiets- en wielerevenementen**

Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de motie Atsma/Van Dijken (31 700 XVI, nr 78) omtrent een stimuleringsregeling voor internationale topsportevenementen. De organisatie van meer internationale sportevenementen in Nederland, als onderdeel van een integraal evenementenbeleid, is een van de speerpunten van het Olympisch Plan 2028. Het Kabinet heeft de Olympische ambities ondersteund in haar Kabinetsstandpunt «Uitblinken op alle niveaus». De voortzetting is gericht op evenementenpilots (voor zogenaamde «side events») gericht op het benutten van de sociale en economische effecten. Momenteel gebeurt er al veel binnen de huidige regelgeving omtrent evenementen en accommodatiebeleid. Vanuit dit beleid van VWS worden internationale wielerevenementen reeds gesubsidieerd, zoals de start van de Vuelta in 2009 (toegekend circa € 600 000) en van de Giro d'Italia en de Tour de France in 2010 (aanvragen in behandeling). Het WK-baanrennen 2011 is aan Nederland toegekend; VWS draagt ongeveer € 500 000 bij. Het WK-wielrennen 2012 is ook aan Nederland toegekend. Een subsidieverzoek daarvoor is in behandeling.

## **27. Verbeter de positie van vrijwilligers bij fietsevenementen**

Verkeersregelaars die als vrijwilliger eenmalig een evenement begeleiden worden aangesteld door de burgemeester. Na een korte «cursus» door de politie krijgt deze het recht om het verkeer te regelen. De aanwijzingen van de verkeersregelaar moeten dan worden opgevolgd door weggebruikers. Het niet opvolgen is strafbaar. De verkeersregelaar wordt altijd ingehuurd door de organisator van het evenement (zoals bijv. de organisatie van een wielerkoeers). De organisatie gaat een dienstverband met de verkeersregelaar aan. Van een professioneel opdrachtgever mag verwacht worden dat deze zich verzekert tegen de risico's. Op de verzekeringsmarkt zijn hiervoor adequate verzekeringen te krijgen. De rechtspositie van de verkeersregelaars is momenteel voldoende gewaarborgd.

In de brief aan de Tweede Kamer van de staatssecretarissen van VWS en BZK van 17 november 2008 (TK 2008–2009, 31 700 B, nr. 7) is aangekondigd, dat het kabinet met de VNG bestuurlijke afspraken zal gaan maken met als doel dat gemeenten voor al hun vrijwilligers een verzekering gaan afsluiten. Inmiddels hebben nagenoeg alle gemeenten een dergelijke verzekering voor hun vrijwilligers.

## **28. Fietsen toestaan in beschermde gebieden**

Over het algemeen zijn fietsactiviteiten in Natura 2000-gebieden gewoon toegestaan. Dit staat in de Quick Scan Bestaand Gebruik & Natura 2000, die in augustus 2008 is toegezonden aan de bevoegde gezagen, die voor 162 Natura 2000-gebieden beheerplannen moeten opstellen. Omdat mij recentelijk signalen bereikten dat er mogelijk toch beperkingen bestaan voor het fietsen in natuurgebieden, wil ik mijn collega van LNV benaderen om te kijken hoe de praktijksituatie is. Voor wielersportevenementen, waarvan het wedstrijdparcours door een Natura-2000 gebied loopt, geldt dat hiervoor een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet moet worden afgegeven.

Bij jaarlijks of periodiek terugkerende evenementen zijn vaak tussen de organiserende verenigingen en de terreinbeheerders langlopende

afspraken gemaakt en meerjarige vergunningen afgegeven. Ook dan zal een reeds eerder gemaakte afspraak over een wielervedstrijd doorgaans gewoon van kracht blijven.

### **29. Investeren in FietsFlitspalen**

Fietsflitspalen zijn dynamische telpalen waarop een fietser kan zien de hoeveelste fietser hij die dag / dit jaar op een bepaalde route is. Daarnaast kan andere informatie worden weergegeven zoals de snelheid van de fietser of de reistijd tot een belangrijke bestemming.

Het idee van de fietsflitspaal komt uit Denemarken (o.a. Odense). De paal heeft vooral een PR-waarde. Het laat zien dat het fietsen actief gepromoot wordt en moet de fietser het idee geven dat hij «gezien» wordt. In Nederland zijn op enkele plaatsen dergelijke telpalen te vinden (onder andere Delft en Apeldoorn).

Er zijn geen gegevens bekend in hoeverre dergelijke fietsflitspalen daadwerkelijk leiden tot meer fietsers.

Het al dan niet investeren in fietsflitspalen is een decentrale afweging.

### **30. OV-fiets stimuleren**

De OV-fiets wordt per 1 januari 2008 commercieel geëxploiteerd door de NS. De OV-fiets heeft de afgelopen jaren een grote groei doorgemaakt. Afgelopen jaar telde de OV-fiets 670.000 verhuringen. De NS streeft naar 1 miljoen verhuringen in 2011. Financiële steun van het Rijk is gezien de snelle groei absoluut niet nodig en mag ook niet, omdat dit ongeoorloofde staatssteun is. Wel kunnen decentrale overheden investeren in zogenaamde niet-treingebonden OV-fiets locaties (bijvoorbeeld bij metrohaltes), die over het algemeen niet kostendekkend te exploiteren zijn. Van deze mogelijkheid wordt veel gebruik gemaakt.

### **31. Uniforme toepassing van regelgeving**

Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderhoud in de Grond-, Water- en Wegenbouw) heeft adviserende richtlijnen opgesteld voor uniforme toepassing van regelgeving.

Voor voorrang op rotondes geldt dat het CROW heeft aanbevolen om het verkeer op de rotonde voorrang te geven. Voor fietsers wordt aanbevolen om hen op rotondes met vrijliggende fietspaden in de bebouwde kom voorrang te geven en op rotondes met vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom geen voorrang te geven.

Per 15 december 1999 mogen de brommers in beginsel niet meer rijden op het verplichte fietspad en op de fietsstrook met de doorgetrokken streep. Zij moeten vanaf die datum de rijbaan gebruiken.

De wegbeheerder is zelf verantwoordelijk voor een integrale afweging bij de aanleg van diens infrastructuur. Daarom zijn de CROW-richtlijnen niet verplicht.

In algemene zin hebben ook de wegbeheerders zelf wel aangegeven behoefte te hebben aan zo veel mogelijk uniformering. Daarom inventariseert VenW samen met de decentrale wegbeheerders welke richtlijnen zodanig belangrijk zijn dat er alleen onder specifieke, omstandigheden van afgeweken kan worden.

### **32. Afstemming verbeteren tussen wegbeheerders**

Samenwerking tussen wegbeheerders is essentieel voor het realiseren van regionale fietsroutes. De ervaring van het Fileproofproject «Met de Fiets Minder File» heeft geleerd dat deze samenwerking niet vanzelfsprekend is.

Bij de verbetering van regionale fietsroutes in het project «Met de Fiets Minder File» zijn door VenW procestrekkers ter beschikking gesteld om de routes van de grond te krijgen. Ook is door de bij de routes betrokken overheden een intentieverklaring getekend.

Bij de uitvraag voor nieuwe regionale fietsroutes zijn afspraken tussen de betrokken overheden en het aanwezig zijn van een trekker voor de gehele route als voorwaarde gesteld.

### **33. Fietsenberging verplicht opnemen in Bouwbesluit**

Op dit moment heeft 30–35% van de huur- en koopwoningen geen fietsenberging.

Om deze situatie te veranderen zal binnenkort in het Bouwbesluit de verplichte van buiten de woning toegankelijke berging opnieuw worden opgenomen. Het Bouwbesluit wordt in 2010 samen met het Gebruiksbesluit tot één AmvB gevormd. De verplichte berging bij nieuwbouwwoningen zal daarin worden opgenomen. De verwachte publicatie in het Staatsblad van deze AMvB is in september 2010.

### **34. Fietslessen opnemen in inburgeringscursussen**

Fietsen is een kenmerkend onderdeel van de Nederlandse gewoonten. Inburgering dient zich echter als eerste stap bij de integratie in Nederland met name te richten op het ontwikkelen van taalvaardigheid en het leren over de Nederlandse samenleving. Het geven van fietslessen past derhalve niet in de inburgeringscursus. Overigens zijn er vele lokale initiatieven gericht op het geven van fietslessen aan achterstandsgroepen. De fietslessen worden aangeboden door een groot aantal verschillende organisaties zoals buurthuizen, wijkcentra, vrouwencentra en welzijnsorganisaties. In veel gevallen wordt gewerkt met vrijwilligers en moeten de cursisten ook betalen voor de lessen. Een mooi voorbeeld is het Landelijk Steunpunt Fiets (LSF) dat het fietsen onder nieuwe Nederlanders stimuleert door onder andere voorlichting te geven, lesmateriaal te ontwikkelen en fietslespunten te ondersteunen. Het LSF is ook de initiator van het project «fietsvriendinnen» waarbij vrouwen die goed kunnen fietsen samen fietsen met vrouwen die het fietsen net geleerd hebben. In de «Ladies Ride», een fietsevenement voor vrouwen dat regelmatig georganiseerd wordt door Leontien van Moorsel, is ook de mogelijkheid om aan een verkorte tocht voor beginnende fietsers deel te nemen.

### **35. Invoeren laag BTW-tarief voor reparaties**

In maart 2009 is na jarenlang onderhandelen een akkoord bereikt tussen de EU-bewindslieden van Financiën over het structureel maken van de tijdelijke verlaagde btw-tarieven voor bepaalde arbeidsintensieve diensten, waaronder «hersteldiensten met betrekking tot fietsen». Dit betekent dat het verlaagde BTW-tarief voor fietsreparaties gehandhaafd blijft.

### **36. Invoeren laag BTW-tarief voor stallen fiets**

De aanbeveling dat voor het stallen of huren van fietsen ook het verlaagde BTW-tarief zou moeten gelden is binnen het kader van de huidige Europese BTW-richtlijn niet mogelijk. Gezien de zeer terughoudende opstelling van de andere lidstaten waar het gaat om verdere uitbreidingen van het toepassingsgebied van de verlaagde BTW-tarieven zullen deze voorlopig niet aan de orde zijn.

### **37. EU-kwaliteitsstandaard voor fietsen noodzakelijk**

Fietsen vallen onder de richtlijn Algemene Productveiligheid (APV). Hierin staan algemene voorwaarden waaraan het product dient te voldoen; normen opgesteld door het Europese Normalisatie Instituut. In Nederland is de APV verwerkt in de warenwet. Er zijn verschillende normen die betrekking hebben op fietsen en fietsonderdelen. Mijn indruk is dat het aanbieden van fietsen van inferieure kwaliteit in Nederland slechts sporadisch voorkomt. Ik wil in overleg met de branche, de Fietsersbond en de Voedsel en Warenautoriteit bekijken of een nader onderzoek naar de kwaliteit van het aanbod van fietsen noodzakelijk is.



### **38. Botsvriendelijkheid auto's bevorderen**

VenW werkt samen met TNO, Fietzersbond, Autoliv en Achmea aan het ontwikkelen van een prototype van de zogenaamde fietzersairbag aan de buitenkant van de auto. Het project heeft een looptijd van 3 jaar (2010–2012). Het ministerie van Verkeer en Waterstaat levert een bijdrage van € 1,35 miljoen aan het benodigde budget van € 2,7 miljoen. Doel van het project is om een sensor te ontwikkelen die fietzers kan detecteren en kan inschatten of de fietser en de auto zullen botsen. Door deze sensor te koppelen aan de airbag wordt met dit project een proof-of-concept van de fietzersairbag gemaakt. Dit wordt binnen de NCAP procedure ingebracht.

### **39. Meer fietsenstallingen bij treinstations**

Via het programma «Ruimte voor de Fiets», dat loopt tot en met 2012, wordt gewerkt aan de uitbreiding en verbetering van fietsstallingen bij stations. Het tekort van 95 000 stallingen tot 2010 moet hiermee worden weggewerkt. In deze kabinetsperiode is € 35 miljoen extra beschikbaar gemaakt voor de uitbreiding van het aantal stationsstallingen, waarvan 15 miljoen uit de Mobiliteitsaanpak en 20 miljoen uit het actieprogramma «Groei op het Spoor».

Daarnaast kijk ik ook naar de lange termijn. In mijn procesbrief van 14 december 2009 heb ik aangegeven dat u voor de zomer van 2010 een brief zult ontvangen over de aanpak van stationsstallingen na 2012. Alleen het plaatsen van meer stallingen is echter niet genoeg. Daarom stimuleer ik ook dat gemeenten stallingscapaciteit vrijmaken door het verwijderen van weesfietsen. Ik heb u hierover bericht met mijn brief van 1 december 2008 (31 700 XII, nr.17). Samen met de NS heb ik afgelopen zomer een handboek weesfietsaanpak uitgebracht. Ook is inmiddels een «weesfietsteam» actief dat gemeenten ondersteunt bij het opzetten van een structurele weesfietsaanpak.

### **40. Meer fietsenstallingen in binnensteden**

Het creëren van nieuwe fietsparkeergelegenheden in binnensteden en centrumgebieden blijkt vaak een moeilijke opgave te zijn. De praktijk wijst uit dat, zoals bijvoorbeeld het geval is in Leiden, een geschikte (vaak ondergrondse) locatie vinden lastig is. Gemeenten hebben te maken met gebrek aan ruimte, dat wil zeggen, een gebied in het centrum waar genoeg fietsparkeercapaciteit gecreëerd kan worden. Ondanks de vaak lastige opgave wordt er in veel gemeenten wel gewerkt aan plannen om fietsparkeergelegenheden te verbeteren, zowel kwalitatief als kwantitatief. Bijvoorbeeld in de gemeente Eindhoven; hier is € 6 miljoen geïnvesteerd in een ondergrondse fietsenstalling vlakbij het NS-station. De stalling biedt 2000 extra plaatsen, is gratis en wordt bewaakt. De jaarlijkse exploitatiekosten hiervoor zijn € 100 000,-. Daarnaast wordt ter verbetering van vijf andere bestaande stallingen in de gemeente jaarlijks € 550 000,- geïnvesteerd. In Almere wordt momenteel gewerkt aan het mogelijk maken van gratis bewaakte stallingen. Inmiddels zijn er enkele gratis bewaakte stallingen in de stad en wil de gemeenteraad dat er hier in ieder geval één bijkomt.

Tot slot heeft de gemeente Zwolle begin 2009 voor ongeveer € 20 000,- geïnvesteerd in de gratis bewaakte fietsenstalling Pletterstraat, door het plaatsen van zogenaamde etagerekken. Hiermee wordt de stalling aangepast aan «nieuwe» fietsen met bredere sturen en elektrische fietsen, maar ook gebruiksvriendelijker voor alle gebruikers. Een voorbeeld van het verlenen van «extra service» door gemeenten op dit gebied is dat er in Zwolle, naast het vervangen van de rekken, ook een aantal «leenbuggy's» geplaatst is bij de stalling Pletterstraat. Met dit ludieke initiatief biedt de gemeente mensen de mogelijkheid om met een jong kind op de fiets naar het centrum te komen en vervolgens de reis voort te zetten met een buggy. Zwolle onderzoekt nog wat de gemeente nog meer kan doen om



de drie gratis bewaakte stallingen te optimaliseren. Hierbij valt te denken aan het aanbieden van paraplu's, een oplaadpunt voor elektrische fietsen, etc.

#### **41. Aanpak fietsendiefstal**

Om fietsdiefstal terug te dringen hebben de rijksoverheid, de fietsenbranche, gemeenten, de politie, de RDW en andere organisaties verschillende maatregelen genomen. Die zijn opgenomen in het Plan van Aanpak Fietsdiefstal 2008–2010, dat op 10 juli 2008 aan de Tweede Kamer is gezonden (Kamerstuk 28 684, nr. 162). Het draagvlak voor het plan is groot: op 4 juni 2008 ondertekenden alle twaalf betrokken partijen (Politie, VNG/gemeenten, RDW, Openbaar Ministerie, RAI-vereniging, ANWB, Stichting ART, BOVAG, Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit, Verzekeringsmaatschappijen, Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid, Fietsersbond) een convenant waarin zij hun medewerking aan het plan van aanpak toezegden. Over de diverse maatregelen uit het plan van aanpak wordt gerapporteerd in het kader van «Veiligheid begint bij Voorkomen».

Doelstelling in het Plan van Aanpak is het terugbrengen van het aantal gestolen fietsen met 100.000 in 2010 ten opzichte van 2006. Uit de Integrale Veiligheidsmonitor 2008 blijkt dat het aantal fietsdiefstallen in de periode 2007–2008 reeds met 110.000 is afgenomen. Deze kabinetsdoelstelling is dus gerealiseerd. De inspanningen blijven uiteraard gericht op het verdere terugdringen van het aantal fietsdiefstallen.

Om de opsporing van gestolen fietsen te verbeteren is het van belang dat de politie kan beschikken over scanners waarmee de antidiefstalchip kan worden uitgelezen. De minister van BZK stelt 2 scanners per politieregio ter beschikking.

Om het Plan van Aanpak Fietsdiefstal uit te voeren is in 2008 het Centrum Fietsdiefstal opgericht. Het Centrum Fietsdiefstal informeert, activeert en ondersteunt de verschillende bij de fietsdiefstalaanpak betrokken partijen. BZK heeft het Centrum Fietsdiefstal opdracht gegeven de aanpak van fietsendiefstal nadrukkelijk bij lokale partijen op de agenda te houden. Zo zal het centrum zich in 2010 onder andere inzetten voor:

- Enthousiasmeren en trainen van politiekorpsen en gemeenten voor het aanpakken van fietsdiefstal en het gebruik maken van de readers;
- Opzetten van (regionale) AFAC's. Dit zijn Algemene Fiets Afhandel Centrales, beheerd door gemeenten, waar alle gevonden en door gemeente of politie weggeknipste fietsen worden verzameld, gecheckt op identiteit en weer worden teruggegeven aan de rechtmatige eigenaar of via werkgelegenheidsprojecten weer in de markt worden gezet. AFAC's zijn eenduidige herkenningspunten voor het publiek. Als men zijn/haar fiets mist kan een bezoekje aan de website van de AFAC of een fysiek bezoekje alle problemen oplossen.

Het Centrum Fietsdiefstal coördineert verschillende acties om de in de initiatiefnota genoemde problemen met lopers waarmee Axa-slots geopend kunnen worden, aan te pakken. De Raad van Hoofdcommissarissen heeft over deze problematiek een brief gestuurd naar de regiokorpsen.

De Kamer is daarnaast apart geïnformeerd over het voornemen om een framenummervplichting in te voeren (Kamerstuk 28 684, nr. 163). Deze framenummervplichting zal naar verwachting medio 2011 in kunnen gaan.

#### **42. Digitale samenwerking in de branche**

In de branche wordt ervan uit gegaan dat digitale samenwerking in de tweewielerbranche noodzakelijk is om in de toekomst te kunnen blijven concurreren met internetbedrijven, grootwinkelbedrijven en winkelketens. In de eerste fase is het project voor 50% gefinancierd door het ministerie

van EZ, (deze financiering is uitgekeerd aan MKB-Nederland) en voor 50% door het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD). Beide partijen hebben ongeveer € 325 000,- geïnvesteerd in de eerste fase van dit project (die liep tot december 2009). In de tweede fase van het project kan het Platform Digitaal Samenwerken (bestaande uit o.a. retailorganisaties, BOVAG, RAI, fietsfabrikanten en onderdelen- en accessoireleveranciers) pilots organiseren. Bij de pilotprojecten (Innovatie Prestatie Contracten, IPC) worden 30 ondernemers geholpen met het opstarten van berichtenverkeer, ervaringen hieromtrent opdoen en het verbeteren van werkprocessen en standaarden. Via het IPC ontvangt elke deelnemende ondernemer een subsidiebedrag dat gelijk is aan zijn eigen investering in het project (waarbij maximaal 40% van zijn investering mag bestaan uit geïnvesteerde uren tegen een tarief van 40 euro per uur).

#### **43. Fietsen agenderen in het Energieakkoord**

Het stimuleren van het fietsgebruik speelt inderdaad een beperkte rol in het Energieakkoord. Dat neemt echter niet weg dat de diverse maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren wel degelijk tot CO<sub>2</sub>-reductie leiden, met name door het verminderen van het aantal korte personenautoritten.

Met name in het woonwerkverkeer is nog veel winst te verwachten. Daarom stimuleert het kabinet de aanleg van regionale woon-werk fietsroutes en zet het kabinet in het kader van mobiliteitsmanagement in op het stimuleren van fietsgebruik door werkgevers. Naar aanleiding van de motie Van der Ham Dijkema (30(29 800- XII)) is er in 2007 een wettelijke regeling opgenomen in het «Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer» (Activiteitenbesluit) die bedrijven verplicht tot het treffen van maatregelen op het terrein van mobiliteitsmanagement rondom woon-werkverkeer. Deze regeling is nog niet in werking getreden om zodoende de sociale partners de mogelijkheid te geven op vrijwillige basis te komen tot niet vrijblijvende afspraken te komen. Hiertoe is de Taskforce Mobiliteitsmanagement opgericht.

Komende zomer zal op basis van de resultaten die de Taskforce heeft opgeleverd, worden bepaald welke beleidsopties voor het vervolg mogelijk zijn. De Taskforce heeft de afgelopen jaren drie sporen uitgediept: communicatie over mogelijke mobiliteitsmaatregelen, het sluiten van convenanten in inmiddels 13 regio's met als doelstelling het autogebruik in de spits met 5% te verminderen en tot slot het arbeidsvoorwaardelijke spoor.

Daarnaast worden er op dit moment projecten uitgevoerd die zijn ontstaan rond Anders betalen voor Mobiliteit waarin automobilisten gestimuleerd worden de spits te mijden. In het mobiliteitsmaatregelenpakket worden mogelijke maatregelen als fietsen, switch naar OV, carpoolen en telewerken uitdrukkelijk benoemd. In dit verband biedt ook de introductie van de elektrische fiets nieuwe kansen omdat hiermee de actieradius vergroot kan worden tot ongeveer 15 km. In de diverse convenant regio's van de Taskforce Mobiliteitsmanagement zien we dat er proeven lopen met het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets.

#### **44. Fiets biedt kansen voor ontwikkelingssamenwerking**

De fiets biedt ook kansen voor armoedebestrijding in ontwikkelingslanden.

Een voorbeeld daarvan is het Bicycle Partnership Program dat getrokken wordt door de stichting Interface for Cycling Expertise. Het ministerie van Ontwikkelingssamenwerking heeft hier 4,4 miljoen euro voor uitgetrokken voor de jaren 2007–2010.

Verder deel ik het beeld dat het Nederlandse fietsbeleid een exportproduct is waar veel vraag naar is. Daarom heb ik bij het Kennis Platform Verkeer en Vervoer een internationaal informatiepunt ingesteld. Ook is de website

van het Fietsberaad in het Engels beschikbaar en worden belangrijke publicaties in verschillende talen vertaald. Binnen Europa zet ik samen met mijn collega's van VWS en VROM in op kennisverspreiding en samenwerkingsprojecten via het gezamenlijke Transport, Health and Environment Pan-European Programme (THE PEP). Dit programma van de UN Economic Council for Europe en de World Health Organisation Europe zorgt ervoor dat we samen met de andere lidstaten vorm geven aan de doelstelling «safe and active mobility». Naast de uitwisseling van kennis levert deze samenwerking ook nieuwe instrumenten op. Bijvoorbeeld een makkelijk in te vullen rekeninstrument, het Health Economic Assessment Tool for cycling (HEAT), dat elke gemeente kan gebruiken om na te gaan hoeveel een investering in fietsgebruik economisch oplevert.

#### **45. Fietsen prioriteit geven in beleidsplannen**

De fiets heeft een belangrijke plaats in het mobiliteitsbeleid van het rijk. Dit komt ook tot uiting in de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en specifieke nota's zoals het Actieplan «groei op het spoor». Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het kader van het fietsbeleid ook intensief contact met andere departementen, met name VROM, VWS en BZK. Ook worden afspraken gemaakt tussen rijk en regio in de bestuurlijke overleggen rond het MIRT.

In het milieubeleid speelt de fiets zoals eerder beschreven een rol bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit en de inzet op mobiliteitsmanagement. Verder is bij VROM recentelijk het programma Duurzame Ruimtelijke Ontwikkeling (DRO) gestart. In dit programma spelen onder meer duurzame mobiliteit, gezondheid en zuinig ruimtegebruik een grote rol, waaraan de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren. Via dit programma zullen de nodige initiatieven worden genomen die er (mede) toe bijdragen dat de positie van de fiets bij ruimtelijke planvorming wordt versterkt. Mogelijkheden die hiertoe nader verkend zullen worden zijn o.a. de inzet van het op te richten Platform DRO, afspraken via het MIRT en via inzet van instrumenten als milieueffectrapportage, ruimtelijke ordeningsvoorschriften voor fietsparkeren bij voorzieningen en de in ontwikkeling zijnde GezondOntwerpWijzer (werktitel).

De initiatiefnota doet de aanbeveling om jaarlijks één brede publiekscampagne op te zetten. Het rijk heeft de afgelopen jaren verschillende publiekscampagnes gevoerd rond de fiets. Het gaat hier met name om gerichte campagnes, zoals campagnes rond fietsverlichting of het aangifte doen van fietsdiefstal.

Dit jaar is de campagne «Heel Nederland Fietst» van start gegaan. Initiatiefnemers zijn het NISB en de Fietsersbond. De campagne wordt gesteund door VenW, VWS en VROM. Met deze campagne wordt invulling gegeven aan de wens voor een brede publiekscampagne.

## BIJLAGE 2

## UITGAVE RIJKSOVERHEID

BEGROTINGSJAAR

Dep.	Categorie	07	08	09	10	11	12	13
<b>V&amp;W</b>	Onderzoek	€ 48 000	€ 43 000	€ 44 000	€ 189 000		€ 16 000	
	FietsroutesFileproof	€ 311 000	€ 550 000	€ 95 000				
	Fietsroutes (Arnhem – Nijm / Leiden – DH)				€ 4 500 000	€ 4 500 000	€ 1 000 000	
	Nieuwe Routes 2009 e.v.			€ 120 000	€ 268 000	€ 8 121 000	€ 8 000 000	€ 5 000 000
	Onderhoud fietspaden Rijk	€ 500 000	€ 500 000	€ 500 000	€ 500 000	€ 500 000	€ 500 000	€ 500 000
	Aanpak Weesfietsen		€ 20 200	€ 43 000	€ 104 000	€ 51 000		
	Fietsberaad & Fietsersbond	€ 1 106 000	€ 1 126 000	€ 1 271 000	€ 1 276 000	€ 605 000	€ 605 000	€ 605 000
	Stationsstallingen	€ 10 900 000	€ 15 200 000	€ 23 700 000	€ 35 000 000	€ 38 500 000	€ 35 033 000	€ 38 000 000
	Spoorse doorsnijdingen			€ 2 571 000	€ 8 108 000	€ 7 757 000	€ 2 000 000	
	Aanpak Fietsdiefstal	€ 76 000	€ 94 000	€ 122 000	€ 125 000	€ 125 000	€ 125 000	€ 125 000
	Quickwins Regionale Projecten	€ 1 000 000	€ 6 850 000	€ 6 850 000	€ 6 850 000	€ 6 850 000		
	Verkeerveiligheid (onderzoek & campagnes)	€ 430 000	€ 1 198 000	€ 1 507 000	€ 2 420 000	€ 300 000	€ 350 000	
	Promotie Fietsgebruik			€ 22 000	€ 300 000	€ 168 000	€ 150 000	
<b>VWS</b>	Campagnes	€ 400 000	€ 261 000	€ 450 000	€ 310 000			
	Sportevenementen (Vuelta, WK baan)		€ 217 000	€ 543 000	€ 229 000	€ 75 000	€ 50 000	
	Overige	€ 107 000	€ 93 000	€ 101 000	€ 8 000	€ 7 000	€ 68 000	
<b>BZK</b>	Aanpak fietsdiefstal		€ 1 153 000	€ 316 000	€ 241 000			
<b>LNV</b>	Recreatieve routes (ILG)	€ 650 000	€ 650 000	€ 650 000	€ 650 000	€ 650 000	€ 650 000	
<b>VROM</b>	Heel Nederland Fietst				€ 125 000			
<b>OS</b>	Bicycle Partnership Program	€ 1 100 000	€ 1 100 000	€ 1 100 000	€ 1 100 000			
	<b>TOTAAL</b>	<b>€ 16 580 000</b>	<b>€ 29 012 200</b>	<b>€ 39 961 000</b>	<b>€ 62 114 000</b>	<b>€ 68 209 000</b>	<b>€ 48 531 000</b>	<b>€ 44 230 000</b>
	<i>afgerond totaal in miljoenen</i>	€ 17	€ 29	€ 40	€ 62	€ 68	€ 49	€ 44

**TOTAALOVERZICHT VAN DE UITGAVEN VAN OVERHEDEN AAN  
FIETSVERKEER, IN 1000 EUR PER JAAR**

	441 gemeenten	6 water- schappen	7 stadsre- gio's	12 provincies	Rijk	<b>totaal</b>	<i>perc.</i>
<b>directe eigen uitgaven</b>	<b>305.800</b>	<b>7.600</b>	<b>3.400</b>	<b>58.500</b>	<b>34.700</b>	<b>410.000</b>	
<i>perc.</i>	75%	2%	1%	14%	8%		100%
<b>geschatte totalen, gerangschikt naar initiële budgetbesteder</b>	<b>€ 207 mln</b>	<b>€ 7 mln</b>	<b>€ 50 mln</b>	<b>€ 97 mln</b>	<b>€ 49 mln</b>	<b>€ 410 mln</b>	
	50%	2%	12%	24%	12%		

In de tabel zijn de directe uitgaven aan projecten opgenomen. Subsidies van de ene overheid aan de andere zijn toegerekend aan de projecten. Het grootste deel van de 410 miljoen, 306 miljoen, wordt uitgegeven door de gemeenten. Van deze 306 miljoen komt 85 miljoen uit bijdragen van stadsregio's en provincies en 15,7 miljoen uit extra rijksbijdragen aan projecten.

Het geringe bedrag voor directe uitgaven van de stadsregio's komt voort uit het feit dat de stadsregio's zelf geen wegen/fietspaden in beheer hebben.

De inschatting van 406 miljoen per jaar is waarschijnlijk aan de lage kant. Zo gebeurt het bij alle overheden dat fietsprojecten onderdeel uitmaken van andere projecten. De fiets-uitgaven zijn daardoor lang niet altijd zichtbaar. Ook moet rekening gehouden worden met het feit dat fietsinfrastructuur bij de aanleg van een nieuwbouwwijk normaalgesproken betaald wordt uit de grondexploitatie.