

Vergaderjaar 2009–2010

31 796

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

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 november 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van het lid Atsma d.d. 2 december 2008 inzake de initiatiefnota «Fietsen in Nederland «een tandje erbij». Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland» (31 796, nrs. 1 en 2);**
- **de brief van het lid Atsma d.d. 1 april 2009 inzake de aanbieding van de beantwoording van vragen inzake de initiatiefnota van het lid Atsma «Fietsen in Nederland »een tandje erbij« (31 796, nr. 3);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 augustus 2009 inzake de rijksinzet op het stimuleren van fietsgebruik (31 796, nr. 4).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Aptroot, Atsma, Van Gent, Jager, Mastwijk, Roefs en Roemer,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen van harte welkom. Ik richt een bijzonder woord van welkom aan de heer Atsma en zijn ondersteuning, die hij straks even aan ons zal voorstellen, en aan de minister van Verkeer en Waterstaat die vandaag de staatssecretaris vervangt in verband met ziekte. Ik stel spreektijden voor van ongeveer acht minuten per fractie en twee interrupties per fractie in de eerste termijn van de Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Allereerst complimenteer ik namens de PvdA-fractie de heer Atsma met zijn initiatiefnota. Met deze nota heeft hij ervoor gezorgd dat de belangstelling voor de fiets enorm is toegenomen, in elk geval politiek gezien. Chapeau daarvoor. De nota is een mooi overzicht van mogelijkheden om het fietsbeleid in Nederland actief te stimuleren en uit te dragen. De aanbevelingen zijn zeer divers, maar in elk geval erop gericht de juiste infrastructurele, fiscale en financiële randvoorwaarden te creëren om de fiets als aantrekkelijk alternatief voor de auto te kunnen positioneren. Toch zou ik de heer Atsma willen vragen om nog wat meer focus aan te brengen. In de financieringsparagraaf van zijn nota staat dat het ministerie 30 mln. beschikbaar stelt voor aanvullend fietsbeleid. Dit bedrag zou deels kunnen worden ingezet om de aanbevelingen te realiseren. Mogen wij nu naar hartenlust gaan shoppen in deze aanbevelingen of komt hij nog met een voorstel? Hoeveel ruimte is er eigenlijk? In haar heeft de staatssecretaris het over een bedrag van 10 mln. dat beschikbaar is voor overige maatregelen. Misschien kan de minister daar straks op reageren. Ik vind het overigens heel prettig dat de minister hier aanwezig is. Het doet zijn asfaltimago waarschijnlijk ook goed. Doe uw best!

Minister **Eurlings**: Fietspaden zijn ook van asfalt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat vindt de heer Atsma van de beleidsnota over fietsen van het ministerie? Wij vinden dat de brief van 29 augustus niet echt de titel beleidsnota verdient. De miljoenen vliegen je om de oren, maar de brief is absoluut geen overzichtelijk geheel. Ik vraag mij af, als ik de brief lees, of het niet steeds dezelfde miljoenen zijn. Wij zouden het zeer op prijs stellen als een en ander veel overzichtelijker in beeld zou worden gebracht, waardoor ook de nog aanwezige budgetruimte duidelijk wordt.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft aangeboden nader onderzoek te doen naar eenzijdige fietsongevallen. Wij weten allemaal dat het aantal ziekenhuisgewonden onder fietsers, vooral in specifieke leeftijdscategorieën, toeneemt. Ik vraag de minister – dit is immers zijn pakkie aan – of dat al in zijn actieprogramma zit.

Een van de interessante aanbevelingen in de nota, is de suggestie om de IDED-methode te gebruiken om de zichtbaarheid van fietspaden voor visueel gehandicapten te verbeteren. Daar is nog weinig onderzoek naar gedaan. Wij weten dat contrastverschillen belangrijk zijn, maar wat het kleurgebruik doet, of het effect heeft op de zichtbaarheid dat wij ze tegenwoordig rood maken, weten wij helemaal nog niet. Er zijn geen dwingende richtlijnen over de vormgeving van fietspaden. De kosten van onderzoek schijnen €50 000 te bedragen. De vraag aan de minister is of

dit onderzoek te bekostigen is uit het standaardbudget voor verkeersveiligheidsonderzoeken.

Wij zouden ook graag van de staatssecretaris, dit keer de minister, willen weten hoe het staat met de aanleg van de vijf fietssnelwegen. Welke worden nog meer aangepakt? Ik neem aan dat de 25 mln. waarvan in de brief sprake is, bovenop de drie fileproof fietssnelwegen en de twee fietssnelwegen Arnhem-Nijmegen en Leiden-Den Haag uit het amendement van de heer Koopmans en mij komt. Blijkbaar, zo lees ik in de brief, is er ook 15 mln. beschikbaar vanuit de mobiliteitsaanpak. Ik zou wat betreft de fietssnelwegen een warm pleidooi willen houden voor de Hofpleinroute van Den Haag naar Rotterdam, oostelijk van de A13. De functie daarvan zal vooral zijn het verbinden van de nieuwe woonkernen Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp met de bedrijven in Rotterdam en Den Haag. Die route is ook opgenomen in het Fietsplan 2008 van de provincie Zuid-Holland. Cofinanciering behoort dus tot de mogelijkheden.

De heer Atsma kent vast het november/decembernummer 2009 van de Vogelvrije Fietser, het blad van de Fietsersbond, dat helemaal is gewijd aan Kopenhagen, de beste stad voor fietsers. De vraag aan hem is of wij daar nog iets van kunnen leren.

Sommige van de 45 aanbevelingen van de heer Atsma kosten helemaal geen geld. Moeten wij die nu allemaal uitvoeren en, zo ja, hoe gaat hij dat realiseren? Krijgen wij per aanbeveling een motie waar wij voor moeten stemmen?

Ik wil nog even de motie aanhalen die is ingediend bij het Belastingplan dat wij zojuist hebben aangenomen. Je zou niet denken dat dit plan te maken had met de fiets. Het is de motie-Tang c.s. over het op nihil stellen van het rentevoordeel van een personeelslening in de werkkostenregeling. Dat zou kunnen betekenen dat mensen een elektrische fiets of een elektrische scooter kunnen kopen en die kunnen afbetalen via de reiskostenvergoeding voor de fiets, waar eigenlijk maar heel weinig mensen gebruik van maken. Dat is volgens mij een zeer interessante optie om ook de fiets te promoten. Ik hoor graag van de heer Atsma wat hij daarvan vindt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is een goed initiatief van de heer Atsma. Het duurt even voor wij een nota behandelen, maar ik denk dat het nog meer tijd en inzet kost om alles op een rij te zetten. Wij vinden het heel goed dat hij is begonnen met het belang van fietsen. Dat is wel wat breder. Terecht constateert de heer Atsma dat fietsen gezond is. Als ik zelf meer zou fietsen en minder in de auto zou zitten, zou mijn conditie ongetwijfeld beter zijn. Dat geldt volgens mij voor heel veel mensen. Fietsen is, met wandelen, een van de milieuvriendelijkste manieren om je voort te bewegen. Fietsen, zo stelt de heer Atsma, vermindert de files. Daar zetten wij wat vraagtekens bij, maar het zou kunnen helpen. Het kan bijdragen aan de verkeersveiligheid. De heer Atsma zegt – dat is natuurlijk zijn persoonlijke mening en hobby, die ik zeker niet zal tegenspreken – dat fietsen heel leuk en ontspannend kan zijn en dat het voor velen een geweldige manier van recreatie en sport is. Wij zijn het met die uitgangspunten eens en vinden het heel goed dat iemand die eens op een rij heeft gezet. Wij twijfelen er overigens aan of toename van het fietsen de files sterk zal verminderen. Toen er tests waren met gratis openbaar vervoer, hebben wij gezien dat weinig automobilisten instapten en dat juist veel fietsers toen met het openbaar vervoer gingen reizen. Wij denken dat er meer communicatie zit tussen fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer dan tussen fietsen en de auto, maar, eerlijk is eerlijk, alle beetjes helpen. Het kan zijn dat mensen niet volledig overstappen, maar wel combinaties maken. Zij kunnen bijvoorbeeld besluiten om niet met de auto naar het station te gaan om in de trein te stappen, maar de fiets te nemen. Mensen die aankomen in een stad – dat is een heel goed initiatief van de NS – kunnen in plaats van de taxi te nemen om zich te laten ophalen, de

OV-fiets nemen. Dat zijn goede dingen en die helpen wel. De positieve instelling van de heer Atsma is prima en die delen wij. Uiteindelijk is het toch de consument die zal kiezen of hij met de auto gaat, het openbaar vervoer, de fiets, de taxi of een ander beschikbaar alternatief. Er wordt bijvoorbeeld ook veel gewandeld.

Ik wil een paar punten aanstippen en dan nog een aantal opmerkingen maken over enkele aanbevelingen. Wij vinden de veiligheid heel belangrijk. Dat staat ook in de nota. Veilige fietsroutes zijn essentieel. Dat geldt voor volwassenen, maar ook voor kinderen. Het is heel belangrijk dat op de routes naar scholen ouders met hun kind veilig kunnen fietsen en, als het kind wat groter is, kinderen zelf. Dat is essentieel. Daar moet aan veiligheid worden gewonnen. Wat is volgens de initiatiefnemer en de regering op dat punt nog mogelijk? Wat ons betreft is het een gemeentelijke taak. Er wordt echter veel overheidsgeld gestopt in veilige wijken, 30-kilometerzones en dergelijke. Misschien kunnen wij wat geld verschuiven, bijvoorbeeld wat minder geld voor drempels en allerlei andere zaken en wat meer voor veilige fietsroutes, vrij liggende fietspaden, goed gemarkeerde fietsroutes en dergelijke. Ik hoor graag de mening van de initiatiefnemer en de regering hierover. Ik vraag de minister in hoeverre dit een gespreksonderwerp is in overleggen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Wij moeten niet aan de bevoegdheden van de gemeenten zitten in deze. Wij kunnen echter wel overleggen en wellicht eens wat sturen in het gebruik van de geldstromen, of in elk geval een en ander positief stimuleren, zoals wellicht ook het uitwisselen van best practices. Sommige gemeenten zijn heel ver in het realiseren van veilige fietsroutes, andere niet. Dat is niet alleen maar een kwestie van oneindig geld. Soms kan het fietspad een ander kleurtje geven als je toch al asfalteert of ergens een klein afscheidinkje plaatsen, al helpen.

Ik kom nu op de stalling. Wij nemen kennis van wat wij al wisten, namelijk dat de regering zorgt voor 100 000 stallingsplaatsen bij de stations. Naast veilige fietspaden is natuurlijk het veilig je fiets kunnen stallen essentieel voor het fietsgebruik. Je hoort toch heel veel van mensen dat zij eigenlijk met de fiets naar het station willen. Er is nu echter – iedereen ziet dat wel – een grote behoefte aan stallingsplaatsen. Het aantal fietsen is enorm uit zijn voegen gegroeid. Daardoor hebben mensen geen goede plek. De fiets staat dan niet lekker en wordt niet bewaakt. Het feit dat je je fiets niet of wellicht niet onbeschadigd terugvindt is voor veel mensen een groot punt. Nederlanders kopen ook in de recessie nog steeds onverminderde aantallen fietsen. Zij zijn bereid om veel geld uit te geven. Er is een goed aanbod van fietsen via de branche, die mooie bedrijven en fietsenhandelaren. Als je je fiets niet veilig kwijt kunt, is dat lastig. Wij vragen af of 100 000 stallingsplaatsen extra voldoende is, gezien de situaties bij verschillende stations. Het is best lastig. Je moet al naar twee niveaus en dergelijke. Ik hoor graag van de initiatiefnemer en van de regering of wij daar niet een schepje bovenop zouden kunnen doen. Hier is waarschijnlijk veel winst te boeken.

Ik kom nu op de aanbevelingen. Ik kies om praktische redenen voor een negatieve aanpak. Ik ga een paar aanbevelingen langs waar de VVD-fractie niet zo veel in ziet. Ik spring van 5, naar 10, naar 19, naar 27, naar 29, naar 37 en naar 42, dus ik sla heel veel over, namelijk de aanbevelingen die ik vanzelfsprekend vindt, die ik goed vind en die ik steun. Die allemaal noemen, zou te veel tijd kosten. Dat wil ik niet.

Aanbeveling 5 is het aanpassen van de kilometervergoeding voor fietsers. Als wij dat doen en die vergoeding op € 0,19 zouden zetten – daar is ergens een motie over ingediend – en dus dezelfde vergoeding geven voor het gebruik van de fiets als voor het gebruik van de auto, is dat gek. De auto is veel duurder. Er zijn ook veel mensen, bijvoorbeeld mensen die in de thuiszorg werken, die de auto gewoon nodig hebben voor hun werk. Het is wel gek als je die structureel een te laag bedrag geeft en je de

fietser een relatief hoog bedrag zou geven, zeker in een situatie waarin een werkgever al de maximale onbelaste mogelijkheden benut voor de aanschaf van een fiets eens in de zoveel jaar.

Aanbeveling 10 is fietsers belonen met fietsmiles. Dat is bureaucratie. Je krijgt dan straks niet alleen het kastje van Camiel in je auto, je bestelwagen of je vrachtwagen, maar ook op je fiets. Dat willen wij niet. Dat je met die miles korting zou krijgen op een nieuwe fiets of onderdelen is een ander punt. Wij moeten niet zeggen dat de branche, de ondernemers, dat moet betalen. Wij zien dat dus echt niet zitten. Als ik de aanbeveling verkeerd heb begrepen, hoor ik dat graag van de initiatiefnemer.

Een premiekorting voor fietsers op de zorgverzekering, zoals in aanbeveling 19 wordt voorgesteld, moeten wij niet invoeren. Dat willen wij absoluut niet. Dan ga je straks nog over eetgewoonten praten. Het is betuttelend om te kijken hoe iemand leeft en dan iets met de zorgverzekering te doen. Bovendien achten wij dat absoluut onuitvoerbaar. Wij vinden het een onrealistisch voorstel.

Aanbeveling 27 betreft verbetering van de positie van vrijwilligers bij fietsevenementen. Wij zijn het er helemaal mee eens dat vrijwilligers heel belangrijk zijn, maar dat geldt voor allerlei evenementen en heel veel verenigingen. Als verbeteringen nodig zijn op dat terrein, is dat prima. Dan moeten die wel voor alle vrijwilligers gelden, maar wellicht bedoelt de heer Atsma het zo. Wij zeggen niet: bij een fietsevenement wel en bij een cultureel evenement niet. Wij vinden dat er één regeling moet zijn voor vrijwilligers in Nederland. Wij gaan niet sturen door te impliceren dat een fietsevenement beter is dan bijvoorbeeld een voetbal evenement of een cultureel evenement.

Ik kom nu op aanbeveling 29. Men ziet dat ik de meeste aanbevelingen oversla, dus wat dat betreft steun ik de nota. Deze aanbeveling betreft investeren in fietsflitspalen. Ik ben al niet zo enthousiast over al die flitspalen in het land, maar wat de fietsflitspalen registreren, namelijk dat je erlangs bent gereden op de fiets, hoe hard je reed en wat je hartslag was, wil ik allemaal niet weten. Dat is overheidsbemoëienis, betutteling, dus dat moeten wij gewoon niet doen.

Aanbeveling 37 gaat over de EU-kwaliteitsstandaard voor fietsen. Die is wat ons betreft ook niet nodig, want het gaat wel goed. Wij moeten ons niet met de kwaliteit bemoeien. Er zijn goede en slechte fietsen. Vooral die van Nederlands fabricaat zijn hartstikke goed, dus die worden heel goed verkocht. Er zullen ook best goede buitenlandse fietsen zijn. Als een standaard voor veiligheid wordt bedoeld, is het wat anders. Dan begrijpen wij het wel. Digitale samenwerking in de branche, aanbeveling 42, vinden wij iets wat de branche zelf moet doen.

Ik zou graag van de initiatiefnemer een reactie op deze kritiekpunten willen horen. De andere voorstellen vinden wij over het algemeen goed. De financiering, dat zei mevrouw Roefs al, is echter nog heel vaag.

Ik heb nog één vraag voor de regering. Wij hebben al een aantal keren gelezen in de stukken dat het ministerie van BZK scanners aan de politiekorpsen gaat geven om de antidiefstalchips, die al jaren in heel veel fietsen zitten, uit te lezen. Ik vind het schokkend dat dit nog steeds niet is geregeld. Het wordt een beetje een kip-eiverhaal. In veel fietsen zit zo'n chip al jaren, maar als de politie geen scanners heeft wordt daar geen gebruik van gemaakt. Dat is geen stimulans voor de consument om absoluut voor een goede fiets te kiezen met een chip erin. Wij vinden dat echt nodig. Dat kan echt helpen om diefstal terug te dringen. Als je fietsen voorziet van een chip, is dan de verplichting voor een framenummer niet overbodig? Waarom zouden wij het dubbelop doen? Laten wij het gewoon doen met een fietschip, want dat gebeurt voor een deel al. Hij wordt alleen niet gebruikt omdat de politie de afleesapparaten niet heeft. Dat kan niet waar zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil mij allereerst graag aansluiten bij de vele complimenten die al zijn gegeven voor het initiatief van de heer Atsma en degenen die hem daarin hebben ondersteund. Het belang hiervan is duidelijk en het is erg groot. Dat wordt gelukkig zeer breed gedeeld in de Kamer. Dat is goed om te constateren. Fietsen kan gewoon heel veel ander verkeer schelen, het is schoon, het is gezond, het is veilig, het is goedkoop en waarschijnlijk kunnen wij met een beetje moeite het rijtje veel langer maken.

De nota bevat maar liefst 45 aanbevelingen die een heel breed gebied bestrijken. Er spreekt veel goede wil uit en dat is hard nodig om de fiets de plek te geven die hij, wat de SP-fractie betreft, verdient. Ik ben het wel eens met de heer Aptroot dat de ene aanbeveling makkelijker haalbaar is dan de andere. Laat ik voor de positieve benadering kiezen. Ik heb liever dat wij er nu een aantal echt gaan uitvoeren, dan dat ik nu een lijstje opsom van wat wij niet moeten doen. Mijn insteek is: laten wij zo veel mogelijk wel doen.

In de nota wordt aangegeven dat deze niet volledig is. Dat geeft niets. Wij moeten immers ergens beginnen en wij moeten heel veel doen om zaken te verbeteren. De komende tijd is iedereen bij dezen uitgedaagd om aanvullende voorstellen op tafel te leggen. Dat kan het gebruik van de fiets alleen maar verder bevorderen.

Wat ik wel een beetje mis, en wat essentieel is, is de verdere uitwerking van de voorstellen. Het is natuurlijk heel mooi om voorstellen in te dienen. Het is ook heel mooi om van iedereen complimentjes te krijgen. Die geef ik bij dezen ook graag. Als wij echter geen boter bij de vis doen, blijft het bij elkaar heel lief aankijken en elkaar complimenteren. De fiets en de fietser zullen er dan niet veel mee opschieten.

Waar de initiatiefnota heel veel ambitie toonde, gelukkig en terecht, is de reactie van het kabinet minder ambitieus. De brief telt zeven kantjes, maar de staatssecretaris gaat nauwelijks op de 45 aanbevelingen uit de initiatiefnota in. Dat vind ik jammer en dat verdient de initiatiefnota ook niet. In grote lijnen vertellen wat het beleid is en dat aanhalen als bewijs dat er veel wordt gedaan, is mooi. Dat waren die zeven kantjes. Ik mis echter het belangrijkste, namelijk de bijlagen met de echt praktische en afrekenbare voorstellen. Mijn oproep aan de regering is dan ook om nu met een kabinetsreactie te komen waarin inhoudelijk op de 45 voorstellen wordt ingegaan. Als de heer Atsma zich aangesproken voelt, moet hij dat helpen ondersteunen. Ik wil geen algemeen verhaal, maar een inhoudelijk waarin staat of een aanbeveling uitvoerbaar en haalbaar is, of die prioriteit heeft voor de regering en, zo ja, of het daar geld voor wil vrijmaken dan wel of het kabinet het een zaak van de decentrale overheden vindt. De regering moet helder maken wat binnen haar macht ligt, waar zij wel iets in ziet en waar niet. Van voorstellen waar de regering iets in ziet, hoor ik graag wanneer zij die gaat uitvoeren, hoeveel geld ermee is gemoeid en in welke begroting ze komen te staan. Dan hebben wij boter bij de vis. Dat verdient een initiatief als dat van de heer Atsma. Kan de heer Atsma, en in zijn slijpstream de Kamer, zo'n reactie op korte termijn tegemoet zien? Ik wil er nog een paar punten uithalen die van wezenlijk belang zijn. Heel veel van de voorstellen zijn lokaal. Niet alles is aan de overheid om te doen, maar de overheid kan wel een heleboel stimuleren.

Hoe staat het met het fietsendiefstalregister? In de laatste brief hierover, die overigens van 1,5 jaar geleden is, stond er het een en ander over. Ik wil graag de exacte stand van zaken weten wat betreft de framenummerverplichting, wat een goed initiatief is. Hoe ver is de regering ermee? Volgens de planning moet die er per 1 januari 2011 zijn. Halen wij dat? Hoe zit het daarmee? Hoe staat het met de antidiefstalchip? Ik ben een keer bij een station bij mij in de buurt met een agent meegelopen met zo'n apparaatje om te zien of dat werkte. Dat was het geval, maar slechts bij de drie fietsen die zo'n ding hadden. De rest was allemaal de beroemde stationsfietsen die ergens bij een kringloopwinkel of nog verder zijn

gekocht of gevonden. Een betere fiets zet je daar immers liever niet neer als er geen gratis bewaakte fietsenstallingen zijn. Dat klinkt dus weer heel erg leuk, maar de praktijk is dat er niets staat, dat er niets is. Zo lang dat niet goed geregeld is, gaan de mensen daar hun goede fiets niet neerzetten, ook al zit er zo'n chip in. Mijn dochter belde mij een keer 's nachts om 3.00 uur uit bed met de mededeling: pap, ik kan niet thuis komen want mijn fiets staat er wel, maar het achterwiel staat haaks, alles is eraf, hij is gewoon gemolesteerd. Daar helpt zo'n chip ook niet tegen. Uiteraard ben ik haar om 3.00 uur gaan halen, mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Natuurlijk. Ik weet toch hoe je bent.

De heer **Roemer** (SP): Dat doe je voor je dochter. Ik geef maar even aan dat met name de fietsenstallingen – dat is een van de aanbevelingen die ik de revue wil laten passeren, waar wij zelf vorig jaar ook een notitie over gemaakt – belangrijk zijn. Mensen moeten ervan op aan kunnen dat als zij hun fiets neerzetten en zij een dag of langer wegblijven, die er nog heel staat. Wij moeten dus gratis bewaakte fietsenstallingen promoten. Dat kunnen prachtige werkgelegenheidsprojecten zijn, lokaal. Daar kan je heel veel winst uit halen. De regering kan daar een ongelooflijke bijdrage aan leveren, zeker bij trein- en busstations. Dat kan een heel positieve uitwerking hebben op alle andere fietsenstallingen in de steden en dorpen, waar de lokale overheid iets zou moeten gaan doen.

Er zijn nog twee andere zaken uit de voorstellen waar wij nog het nodige mee kunnen doen. De eerste is de elektrische fiets. Dat kan een uitermate goed middel zijn om mensen meer te laten fietsen. Dat geldt niet alleen voor ouderen die wat moeite hebben met de gewone fiets, maar ook voor mensen die de fiets willen gebruiken voor langere afstanden. Ook dan is een elektrische fiets een enorm duwtje in de rug. Er worden tal van suggesties gedaan, zoals fiscale regelingen maken of ze opnemen in de Algemene Wet Bijzonder Ziektekosten (AWBZ) of de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Dergelijke zaken kunnen enorme maatschappelijke winst opleveren. Die hebben onze warme steun. De vraag is ook hier hoe wij dat zo praktisch mogelijk kunnen doen en hoe wij de vaart erin krijgen zodat het echt wat oplevert voor mensen. De vraag aan de minister is of hij deze ambitie, die de heer Atsma ook heeft, deelt en, zo ja, hoe wij dat samen gaan aanpakken. Wij willen dit voorstel graag omarmen. Hetzelfde geldt voor de fiets in de trein, het tweede punt dat ik wilde noemen. Er is inmiddels al een heleboel geregeld, zoals het stellen van eisen in de nieuwe concessie. Hoe staat het daarmee? Licht er nu een duidelijke toezegging op dat terrein? Overigens moet dit volgens ons vooral buiten de spits gelden, want ik moet er niet aan denken dat er nog een fiets bij moet in de trein waarin ik 's ochtends in de spits zit. Ik zou niet weten waar die dan moet staan, maar dat is een ander probleem. Ik heb nog een wat ander punt. De heer Atsma heeft het in zijn nota over een daling van het gebruik van de fiets. Als de woordvoerder van de PVV-fractie hier had gezeten, had hij op grond van de nota van de heer Atsma een inkoppertje gehad: het is de schuld van de buitenlanders. Die fietsen immers minder, vooral in de grote steden. Ik wil niet alles daaraan wijten, maar dit is een duidelijke oproep want ook daar is veel winst te halen. Wat gaan wij concreet doen om ook ouderen, jongeren en mannen meer te laten fietsen? Het probleem is groter dan alleen buitenlanders, want het betreft ook jongeren, ouderen en vooral mannen. Hier zitten vooral veel mannen, dus wij hebben blijkbaar nog veel te leren. Ook hier moet boter bij de vis. Hoe gaan wij dat met elkaar doen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Vrouwen fietsen meer dan mannen.

De heer **Roemer** (SP): Ja, dat heeft de heer Atsma ook ontdekt, waarvoor complimenten. Wij gaan proberen om dat in te halen.

Om in de termen van de nota te blijven: wat de SP-fractie betreft is het niet één tandje erbij, maar een aantal tandwielen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter, ik ben dol op fietsen. Ik hoop dat dit ook voor u geldt, want ik wens u alle goeds toe zoals u weet. Wij vinden dit een uitermate belangrijk overleg, zeker als wij onze collega Atsma van de CDA-fractie kunnen verwelkomen als verdediger van de, in onze ogen, heel goede initiatiefnota die hij heeft gemaakt. Ik zal er zo nog even op terugkomen. Namens de fractie van GroenLinks de welgemeende complimenten daarvoor. De maar komt nog niet. Ik zie de heer Atsma al kijken met een blik waaruit spreekt: die zal zo wel komen. Ook mijn complimenten voor zijn charmante assistenten die hem erbij hebben geholpen.

De heer **Atsma** (CDA): Dat is altijd beter dan die knuffel van u.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als je erom vraagt, weet je wat er gebeurt mijnheer Atsma. Wij gaan ook niet schorsen. Je ziet maar weer dat hier zo'n mannensfeertje hangt. Zij beginnen er helemaal opgewonden van te raken.

Ook de titel van de nota spreekt de fractie van GroenLinks aan, namelijk een tandje erbij. Het wordt nu echter wel een kwestie van wat doorbijten. Ik weet dat de heer Atsma dat kan en ik wil hem stimuleren om dat te doen. Er zijn al wat meer kritische opmerkingen gemaakt. Samenvattend zou ik willen zeggen «boter bij de fiets», in plaats van boter bij de vis. Als je zulke mooie voornemens formuleert, is het noodzakelijk om over de brug te komen. Wat dat betreft heet ik ook de minister van harte welkom. Ik had eigenlijk een aantal vragen aan de staatssecretaris voorbereid met het verzoek om die aan de minister over te brengen, maar nu kunnen wij het rechtstreeks regelen. Dat is wel zo handig en efficiënt.

Ik ben hartstikke blij – ik blijf positief zoals u merkt, ik houd het vast – dat de CDA-fractie erkent dat de verhoudingen tussen investeringen in fietsen en auto-infrastructuur scheef is. Dat is geen nieuwtje, maar het is fijn als die opvatting breder wordt gedeeld. Terecht constateert de heer Atsma in zijn initiatiefnota dat 30 mln. aan investeringen in de fiets op de 7 mld. uit de Nota Mobiliteit erg schraal is. Daar zie je de enorme tegenstelling. Omdat wij ook wel weten dat het geld niet voor het opscheppen ligt, ontkomt ook de heer Atsma niet aan een verschuiving van geld van de auto naar de fiets. Dat is althans een vraag die ik hem wil stellen. Hij schrijft in zijn nota: «Alleen al voor het acute stallingtekort bij de stations is minimaal 60 mln. extra nodig.» Zo is net maar net. Wij zijn dat helemaal met hem eens. Daarom diende de heer Vendrik met de heer Roemer, mijn rechterbuurman in dit geval, vorig jaar bij de begrotingsbehandeling een motie in met het verzoek om 15 mln. beschikbaar te stellen voor stallingen. Dat is een kwart van het benodigde bedrag, dus eigenlijk waren wij uitermate bescheiden en realistisch. Dat was een heel redelijk verzoek. Maar bij de stemming hield de heer Atsma zijn hand omlaag en dat vinden wij toch wel redelijk vervelend. Dat betekende dat hij niet voor die motie heeft gestemd en ook zijn fractie niet. Nu kan het zijn dat ik moet twijfelen aan de invloed van de heer Atsma van zijn fractie, maar volgens mij is die groot. Wij zijn graag bereid om hem dit jaar een herkansing te geven. Ik zie de heer Roemer ook al opgewekt knikken, dus die doet vast ook mee. Als de heer Atsma en zijn fractie ook meedoen – volgens mij is mevrouw Roefs er ook wel voor te porren – kan het een heel mooie begrotingsbehandeling worden.

De heer **Roemer** (SP): Is mevrouw Van Gent bereid om toe te zeggen dat wij het initiatief om een motie in te dienen voor 60 mln. naar de fiets, als dat er komt, met liefde en plezier gunnen aan de heer Atsma, en dat wij dat initiatief niet voor zijn neus weggakpen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Roemer haalt mij de woorden uit de mond. Ik wou namelijk net het aanbod doen dat wij allebei een stapje terugdoen en daar een motie-Atsma c.s. van maken. Dat lijkt mij «an offer you can't refuse». Ik meen het wel heel serieus. Gelukkig is met deze nota «Fietsen in Nederland... een tandje erbij» sprake van voortschrijdend inzicht. Dat is goed. Het kan soms even duren, maar daar hebben alle fracties wel eens last van. Ik vraag de heer Atsma of ik op zijn steun kan rekenen, of hij die motie gaat indienen. Als dat niet het geval is, moeten wij zelf gaan tikken. Hij heeft nog tot volgende week de tijd om met dat initiatief te komen.

Om sec wat er in de nota staat, zouden wij de heer Atsma oprecht de hemel in willen prijzen. Wij hopen echter niet dat wij daar dan snel weer uit vallen, met beide benen op de grond terecht komen en moeten vaststellen dat de werkelijkheid een stuk minder mooi is dan in de nota is opgeschreven. Daar zouden wij immers niets mee opschieten.

Het geld dat is gereserveerd voor genoeg extra fietsstallingen bij stations, is al bijna op. Er zijn natuurlijk meer partijen bij betrokken, zoals ProRail en gemeenten. Ik zou de heer Atsma willen vragen hoe daarmee moet worden omgegaan. In de hoorzitting is dit ook besproken. Daar ontstond iets moois tussen ProRail, de NS en gemeenten. Het leek bijna alsof zij elkaar gingen vinden op dit punt, dat zij actie zouden gaan ondernemen en zouden gaan investeren. Kan de minister, als bindende figuur, aangeven wat de laatste stand van zaken is op dit terrein? Is hij daar nog op een bindende manier bij betrokken?

Ook ik ben heel benieuwd naar een inhoudelijke reactie van het kabinet op de voorstellen die in de initiatiefnota zijn gedaan, waarin wordt aangegeven wat het wel goed vindt en wat niet en waarin een tijdspad en een financiële onderbouwing worden gegeven voor de punten die het wel goed vindt. Ik mag aannemen dat de minister deze uitdaging aangaat. Ik noem nog een citaat uit de nota: «In Nederland wordt in verhouding vele malen meer geïnvesteerd in de auto-infrastructuur dan in fietsvoorzieningen. Kijkend naar het grote aantal fietsende weggebruikers lijkt de balans zoek. In de onlangs door het ministerie van Verkeer en Waterstaat gepresenteerde Nota Mobiliteitsaanpak staat een aantal belangrijke passages over de fiets. Met deze mobiliteitsnota is in totaal 7 mld. gemoeid, waarvan voor de fiets in deze kabinetsperiode «slechts» 30 mln. extra wordt uitgetrokken.» Hier lijkt mij geen woord Spaans of Fries bij. Ik denk dat het glashelder is. De vraag is echter wat voor conclusies wij moeten trekken uit een dergelijk citaat. Kan de heer Atsma aangeven welke consequenties dit moet hebben?

Eenzelfde handreiking doe ik de heer Atsma voor het woon-werkverkeer. Hij stelt terecht dat het opknappen van fietsroutes ongeveer 100 mln. kost. Hij constateert even terecht dat het aandeel fiets in het woon-werkverkeer tussen steden als Nieuwegein en Utrecht of Zaandam en Amsterdam echt hoger kan, gezien de afstanden die het betreft. Het geld komt echter niet uit de lucht vallen. Als de heer Atsma geld claimt voor de fiets, alleen al 100 mln. op dit punt, zal dat toch echt uit het potje voor de auto-infrastructuur moeten komen. Mag ik nu een koerswijziging verwachten van de CDA-fractie? Gaat zij mijn fractie bijvoorbeeld steunen als zij bij de begrotingsbehandeling V&W voorstellen doen om dit geld op tafel te krijgen voor de fiets, bijvoorbeeld om hier en daar extra fietspaden te creëren in plaats van extra rijstroken voor auto's? Ik verwacht daar straks een onderbouwd antwoord op.

Ik kom nu op het parkeren. Ik wil de heer Atsma vragen hoe zijn mooie nota zich verhoudt tot de nota Stilstaan bij parkeren van de hand van de heer Koopmans, ook van de CDA-fractie. Daarin was de bekende riedel te lezen over de auto als melkkoe en een pleidooi voor vijf miljoen extra parkeerplaatsen. De heer Vendrik, die heel goed is in tellen, rekende de heer Koopmans voor dat dit uiteindelijk ongeveer 150 mld. zou gaan kosten, ongeveer vier keer de jaarlijkse bezuinigingsopgave. De heer

Atsma is weliswaar stukken bescheidener in zijn ambities voor de fiets, maar er lijkt veel licht te zitten tussen de lijn-Koopmans en de lijn-Atsma. Het zal duidelijk zijn dat wij voor de lijn-Atsma gaan. Ik zou ook graag van hem horen hoe breed die lijn binnen de CDA-fractie wordt gevolgd. Wellicht kunnen wij de heren Jager en Mastwijk ook nog meekrijgen. Ik wil dit debat ook aangrijpen om het nog mooier te maken dan het al is door ook een eigen initiatief onder de aandacht van de heer Atsma en anderen te brengen, namelijk «Een fiets voor een nummerplaat». De lovenswaardige nota van de heer Atsma heeft mij geïnspireerd tot het maken van een eigen voorstel waarbij ik mij heb gebaseerd op de Vlaamse regeling op grond waarvan mensen die hun nummerplaat inleveren, een gratis abonnement krijgen op De Lijn, het Vlaamse stads- en streekvervoerbedrijf. Jaarlijks maken daar meer dan 9000 mensen gebruik van, een behoorlijk succes. Ik stel een soortgelijk systeem voor waarbij mensen die hun auto de deur uit doen een soort groene vouchers krijgen ter waarde van €1500 die in te wisselen zijn voor groene alternatieven zoals een kortingskaart voor de trein, een sterabonnement voor het stads- en streekvervoer, tegoeden voor de deelauto en mooie voordeeltjes voor de fiets. Als zo'n regeling hier net zo succesvol is als in België, halen wij jaarlijks zo'n 20 000 auto's van de weg. Dit plan kost ook wat. Als wij ons realiseren dat de aanleg van een ondergrondse parkeerplaats in een grote stad tussen de € 30 000 en € 50 000 kost, is dat heel betrekkelijk. Ik denk dat de gemeenten bereid zijn om te participeren in een rijksregeling en bedrijven ook. Ik heb ook nog wel een suggestie voor een dekking, namelijk de sloopregeling voor oude auto's. Gisteren hebben wij op televisie kunnen zien dat die voor geen meter werkt. Daar heb ik inmiddels schriftelijke vragen over gesteld. Ik zou graag mijn notitie «Een fiets voor een nummerplaat»¹ via de voorzitter aan de heer Atsma en de andere woordvoerders willen aanbieden. Wij zullen daar zeker bij de begrotingsbehandeling van V&W op terugkomen. Ik ben natuurlijk heel benieuwd naar de reactie van de heer Atsma en die van de minister, zodat wij daar alvast wat op vooruit kunnen lopen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is een origineel idee, een fiets voor een kenteken. Je levert je auto in, vervolgens moet je tekenen dat je nooit meer een auto neemt en dan krijg je een fiets. Ik wil weten hoeveel leden van de fractie van GroenLinks, graag met namen erbij, van zo'n regeling gebruik zouden gaan maken, mevrouw Van Gent. Ik vind het idee helemaal niets. U stelt voor om het geld uit de sloopregeling te halen. Die sloopregeling voor auto's is een tijdelijke regeling. Er is straks geen geld over, dus er is geen structurele dekking. Hoeveel denkt u dat de regeling gaat kosten? Hoeveel mensen gaan overstappen? Hoeveel twintigers en dertiger zullen zeggen: hartstikke leuk, ik lever mijn auto in en ik krijg een fiets, dat doe ik. Ik wil even de realiteit proeven. Hoe hebt u dat uitgezocht? U hebt er zelfs een folder van gemaakt?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat kunt u toch soms zuur uit de hoek komen, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik word er hartstikke vrolijk van. Ik moest meteen lachen toen ik het hoorde.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat kwam dan niet echt over in uw vraagstelling. Maar goed, misschien begrijp ik uw humor niet. Dat zou heel goed kunnen. Ik zal u zo ook een exemplaar van mijn notitie overhandigen, mijnheer Aptroot. Wij hebben voor de start van dit plan geld uitgetrokken. In Vlaanderen doen ook degenen die er voordeel bij hebben, zoals de ov-bedrijven, fietsverkopers en bedrijven die deeltijddauto's aanbieden, een duit in het zakje.

¹ De notitie «Een fiets voor een nummerplaat» ligt ter inzage bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer.

Wat ook interessant is aan dit voorstel is dat ook minder parkeerplaatsen voor auto's aangelegd hoeven te worden als het zich doorzet, zeker in stedelijke gebieden, en dat een teruggang van asfalt mogelijk is. Ik zie u wat smalend kijken. Ik weet dat u meer van het asfalt bent en wat minder van vernieuwing wat betreft mobiliteit. Dat is uw keuze. Wij maken een andere. Ik daag u uit om mijn notitie serieus te lezen, zodat u een wat meer onderbouwd commentaar kunt geven in plaats van toch wat citroenzuur te reageren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil nog een puntje noemen dat de heer Atsma in zijn nota niet heeft genoemd, namelijk de positie van de brommer en de scooter in de stad. Sinds 1999 moeten brommers en scooters op de rijbaan rijden, waar zij volgens mij ook thuis horen. Brommers en scooters gaan immers veel harder dan fietsers en de uitlaatgassen zijn vervelend en vies om in te ademen, zeker bij het stoplicht. Via verkeersborden hebben gemeenten de mogelijkheid om brommers en scooters alsnog naar het fietspad te delegeren, wat maar al te vaak gebeurt onder het mom dat het autoverkeer anders zou worden gehinderd. Dat is natuurlijk een rare zaak, temeer daar brommers 45 km/u mogen op de rijbaan. Zou het niet in het belang van fietsers zijn een heldere landelijke regeling te maken en een eind te maken aan al die uitzonderingen? Ik zou daar graag een reactie op horen van de heer Atsma en de minister.

In het algemeen overleg over ouderen en mobiliteit heeft de minister toegezegd dat hij met de Fietsersbond in overleg zou treden over de wijze waarop sneller werk kan worden gemaakt van het repareren van fietspaden die slecht scoren bij het Meldpunt Mijn Slechtste Fietspad. Ik ben benieuwd hoe het daarmee staat.

De heer Atsma schrijft in zijn nota dat de kosten een obstakel vormen voor het meenemen van de fiets in de trein. Wat suggereert hij daarmee? Het lijkt mij niet dat het gratis zou moeten, maar dat zou kunnen. Hij schrijft in zijn schriftelijke antwoord dat dit niet de bedoeling is. Ik wil graag weten wat hij dan wel wil, want wij zouden op dit punt kunnen samenwerken. Ik betreur de gang van zaken rond de fietsvergoeding, de aftrek voor de fiets voor mensen die werken. Deze regeling wordt nu drie jaar voortgezet, na veel protest. Aanvankelijk was de bedoeling om deze af te schaffen. Er ligt een aangenomen motie, die beter is dan de regeling helemaal om zeep te helpen. De GroenLinks-fractie had een amendement ingediend om deze regeling gewoon in stand te houden en te verbeteren. Daar gaat de CDA-fractie dan weer niet in mee, net zo min als de PvdA-fractie overigens. Ik vraag nu indringend aan de heer Atsma, omdat hij hier zit als initiatiefnemer, hoe die zaken zich tot elkaar verhouden. Ik ben niet op zoek naar ruzie met de heer Atsma en de CDA-fractie, maar ik wil graag zaken doen.

De **voorzitter**: Ik dank u wel, mevrouw Van Gent. U vroeg zich net af of de heer Jager en de heer Mastwijk wellicht te overtuigen waren. De heer Jager moet u dat straks na afloop even vragen, want de voorzitter gaat daar niet over.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij uiteraard graag aan bij de complimenten die de andere woordvoerders al hebben uitgedeeld aan de initiatiefnemer van deze nota, de heer Atsma. Het grootste compliment dat hij kan krijgen, is dat er vanuit de commissie al zo veel zinvolle en ondersteunende opmerkingen zijn gemaakt, soms kritisch en soms ondersteunend. Het ergste dat je als initiatiefnemer kan overkomen, is dat niemand een vraag heeft, want dan sta je voor joker. Daarvan is in dit geval zeker geen sprake.

De vraag is hoe wij hiermee verder moeten. Daar zijn al wat opmerkingen over gemaakt. Er is gevraagd of de heer Atsma wat focus kan aanbrengen in zijn 45 aanbevelingen en of hij kan aangeven welke hij de belangrijkste

vind. De heer Aptroot heeft een aantal dingen genoemd waar hij het absoluut niet mee eens is. Ik denk dat deze nota op enig moment in enigerlei vorm door de regering moet worden overgenomen, al dan niet voorzien van kanttekeningen, een tijdspad en een kostenplaatje. Je kunt natuurlijk de politieke accenten daar leggen waar je wilt en dat moet ook, maar ik ben het met mevrouw Van Gent eens dat deze nota moet worden omgezet in een hapklare brok waar de politiek in Nederland het fietsbeleid verder mee kan vormgeven.

Ik pik er een paar aanbevelingen uit. Een van de dingen die ons het meest is opgevallen, is de kwestie van de fietsendiefstal. De ergernis over fietsendiefstal in Nederland loopt zo ongeveer parallel met de mate waarin de mensen die accepteren. Iedereen baalt als een stekker als zijn fiets wordt gejat en tegelijkertijd lijken wij het een beetje te hebben geaccepteerd. Dat is natuurlijk bizar. Als ik het wel heb, worden er per jaar ongeveer 750 000 fietsen gejat. Het is dus tijd voor actie. Fietsen worden steeds geavanceerder en de prijs ervan stijgt. Het gemiddelde bedrag waarvoor wordt gejat, stijgt dus ook. Dat kost bakken vol geld. Je kunt natuurlijk alles verzekeren, maar dit allemaal accepteren en verder niets doen, kan en mag niet, zeker gezien het feit dat een deel van de gejatte fietsen uiteindelijk wordt geparkeerd in de grachten. Nagenoeg elke nieuwe fiets van enige kwaliteit is tegenwoordig uitgerust met een chip, maar de betrokken instanties ervaren dat niet direct als een steun in de rug om de handhaving eens stevig ter hand te nemen. Uit deze opmerking, spreekt enig cynisme. Het is tijd voor actie. Die chip zit in de fiets en er zijn lezers beschikbaar, kleine apparaatjes waarmee je de chip kunt lezen en waarmee je kunt nagaan of een fiets is gestolen.

De CDA-fractie vindt dat er een databank moet komen, deels is die er al, waarin alle gestolen fietsen worden geregistreerd. Een beetje fiets heeft zo'n chip en het aantal zonder chip zal steeds verder afnemen, behalve misschien wat goedkope troep, als ik het zo mag formuleren, dat uit verschillende buitenlandse landen komt. Vervolgens moeten wij ervoor zorgen dat er voldoende scanapparaten komen. Het bedrijfsleven heeft al aangegeven daaraan een bijdrage te willen leveren. Verzekeraars zijn logischerwijs ook geïnteresseerd: hoe minder gejat, hoe minder uit te keren en hoe lager de premie. Bovendien moeten er voldoende mensen zijn en scanners. Minister Ter Horst moet dus eindelijk eens aan de bak. Dit hoeft niet eens zo veel extra personeel te kosten, want de agenten die surveillerend rondlopen, kunnen met zo'n scanner worden uitgerust en dan zou er kunnen worden gesproken van «scanning by walking around». Dat kan ook in overleg met bijvoorbeeld gemeenten: allerlei toezichthouders, andere dan agenten, kunnen met zo'n scanner worden uitgerust.

Er is bovendien altijd nog de mogelijkheid van een Blokker-, Hema- of Etospoortje. Dat zijn van die dingen die bij de uitgang van de winkel staan en die een hinderlijke beltoon produceren als je vergeten bent je tube tandpasta af te rekenen, waarna het personeel je in de nek springt en je verzoekt alsnog af te rekenen. Andere woordvoerders hebben al iets gezegd over fietsenstallingen. Het is goed dat de minister, die over de NS gaat, hier aan tafel zit want dan kunnen wij misschien zaken doen. Ik kan mij voorstellen dat fietsenstallingen worden uitgerust met zo'n toegangspoortje dat reageert als een gestolen fiets erdoorheen gaat. Het zou ook goed zijn als meer fietsenstallingen bemenst zijn, bijvoorbeeld als werkgelegenheidsproject. Alleen camera's zijn wat ons betreft niet voldoende. Mensen die zo'n stalling beheren, kunnen ook worden uitgerust met zo'n scanner, zodat zij op rustige momenten onderzoek kunnen doen. Kan de minister daar, samen met de staatssecretaris, wat verder in duiken? Wij hebben inmiddels – mevrouw Roefs heeft daarom gevraagd – nog een nadere onderbouwing tegoed van de beruchte brief van zeven kantjes, die al dan niet duidelijk is. Ik heb begrepen dat daar in elk geval nog 6 mln. van op de plank ligt. Ik stel mij zo voor dat wij daar een heleboel mee kunnen doen om fietsendiefstal terug te dringen.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij met een groot deel van het betoog van de CDA-fractie. Maar laten wij meteen boter bij de vis doen. Ik neem doen dat de heer Mastwijk ook kennis heeft genomen van onze rapportage waarin staat hoeveel agenten daadwerkelijk aangeven straatwerk te kunnen doen vanwege alle bezuinigingen en alle bureaucratie die op hun bord liggen. Wij hebben 10 000 agenten geënquêteerd en daarna deze vervolgvraag nog gesteld. Er is hard aangetoond dat dit de dagelijkse praktijk is. Dat heeft de heer Mastwijk bij Pauw & Witteman kunnen zien. Ik weet niet hoe hij het dan in de praktijk ziet dat de agenten dit er ook nog bij kunnen doen. Overigens vind ik dat zij dit zouden moeten doen. Als de heer Mastwijk dat wil, zouden wij met de minister van BZK ook even wat spijkers met koppen moeten slaan. Daar haakt de CDA-fractie echter elke keer af.

Hij zegt dat er boter bij de vis moet en dat er toegangspoortjes moeten komen, maar dan komen wij er niet met het huidige budget voor fietsenstallingen bij stations. Als hij ze dan ook nog een keer beter beveiligd wil hebben, waar ik blij mee ben, en vindt dat het werkgelegenheidsprojecten met bewaakte fietsenstallingen met poortjes moeten worden, komen wij met die 60 mln. zelfs nog tekort. Mag ik nu eindelijk ook van de CDA-fractie boter bij de vis verwachten? Kan ik verwachten dat wij bij de begroting minimaal samen met een motie komen voor 60 mln. om dit probleem aan te pakken? Als dat niet het geval is, laat de heer Mastwijk allemaal leuke loze berichten horen, maar doet hij niets.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw Van Gent heeft zojuist de heer Atsma ook al opgeroepen om met een motie-Atsma c.s. te komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Een motie-Mastwijk c.s. mag ook.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat snap ik, maar ik gun graag de eer aan de heer Atsma. Mocht zo'n motie er komen, dan zal ik die met een positief advies aan mijn fractie voorleggen. Ik heb in het begin van mijn betoog ook al gezegd dat het een ambitieuze nota is met 45 aanbevelingen. Sommige ervan kosten niets. Die kunnen wij bij wijze van spreken morgen in goed overleg uitvoeren. Andere kosten bakken vol geld. Wij verkeren ook nog in een economisch tijdperk waarin wij geen geld, excusez le mot, over de balk kunnen gooien. Ik pleit namens de CDA-fractie voor een verstandige aanpak. Ik ga ervan uit dat de regering met een soort aanvalsplan komt voor de uitvoering van deze nota, met een tijdspad. Het zal afhangen van de dekking die wordt aangereikt bij de begrotingsbehandeling voor bijvoorbeeld de aanpak van fietsendiefstal, of de CDA-fractie daarmee akkoord kan gaan. Elke politieke partij legt natuurlijk zijn politieke accenten bij bepaalde voorstellen van het kabinet.

De heer Roemer stelde mij een vraag over de politiesterkte. Ik denk dat de SP-fractie een buitengewoon grondig onderzoek heeft gedaan. Mocht dat uiteindelijk leiden tot meer blauw op straat, om die kreet maar weer eens te gebruiken, dan denk ik dat wij zaken moeten doen met de minister van BZK om ervoor te zorgen dat de politie de dingen gaat doen die zij moet doen, zoals het opsporen van gestolen fietsen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil het toch even iets scherper zetten. Ik vind het hartstikke mooi dat wij allen lovend zijn, overigens terecht, over het initiatief dat de heer Atsma heeft genomen. Als de praktijk zo is dat de CDA-fractie zegt dat het een hartstikke mooi rapport is en dat er heel mooie suggesties in staan, maar dat het zo laag op het prioriteitenlijstje staat dat zij er niet iets anders voor schrappt omdat het allemaal toch al moeilijk is om de begroting rond te krijgen, is dit een beetje zand in de ogen strooien. Het lijkt dan een mooi initiatief vanuit de CDA-fractie, maar dan is de praktijk dat er geen geld voor wordt vrijgemaakt. De vraag die mevrouw Van Gent suggereerde en wellicht nog had willen stellen, is

natuurlijk heel terecht: is de CDA-fractie bereid om elders geld vandaan te halen binnen de begroting van V&W om dit echt prioriteit te geven? Als het antwoord daarop ja is, weet de heer Mastwijk vast waar dat vandaan kan worden gehaald. Kan het bij wegen vandaan worden gehaald?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik herhaal wat ik net zei: laten wij eerst eens afwachten hoe het kabinet omgaat met deze notitie. Laat de heer Atsma aangeven waar zijn prioriteiten liggen. Dat geeft volgens mij ook wel een idee van de kant die de CDA-fractie op wil. Wij moeten de initiatiefnemer op dat punt recht doen. Wij schromen overigens niet om bij een eventuele plenaire afronding van dit debat, al dan niet bij de begrotingsbehandeling, om moties in te dienen waar een dekking onder ligt. Wij moeten echter ook nog even helder hebben hoe het precies zit met de financiën, wat er nu precies over is en wat wij kunnen besteden aan welke zaken. Wij zien voorstellen van coalitiefracties dan wel oppositiefracties tijdens de begrotingsbehandeling met meer dan gewone belangstelling tegemoet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het zou goed nieuws zijn als er een motie-Atsma c.s. zou komen om 60 mln. uit te trekken voor extra fietsenstallingen en als de heer Mastwijk die met een positief advies zou voorleggen aan de CDA-fractie. Laten wij dan niet zo moeilijk doen. Laten wij de koppen bij elkaar steken om te bezien of wij het daar op een goede manier over eens kunnen worden. Dat lijkt mij heel aardig. Het kan wel helpen als ook de CDA-fractie aangeeft aan de initiatiefnemer en het kabinet wat zij vindt van de 45 aanbevelingen. Ik snap ook wel dat wij die niet allemaal morgen kunnen realiseren, maar misschien is de heer Mastwijk het eigenlijk met al die aanbevelingen eens en vraagt hij het kabinet om helder aan te geven hoe het dat in een tijdpad kan zetten en hoe het dat gaat financieren. Dan moet hij dat wel even zeggen, want dat kan wel helpen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb volgens mij nog niet gezegd – ik spreek uiteraard namens de CDA-fractie – dat ik het niet eens ben met de aanbevelingen. Ik heb wel gezegd dat alle zaken die erin staan, buitengewoon nuttig zijn, de ene wat nuttiger dan de andere. De heer Aptroot zet er wat kanttekening bij. Ik vraag mij bij enkele aanbevelingen ook wel af of die de wereld gaan redden. Daar kun je verschillend over denken. De CDA-fractie steunt de 45 aanbevelingen op hoofdlijnen, maar wij moeten die wel op een verstandige manier in de tijd zetten.

Laat ik een voorbeeld nemen. Een van de aanbevelingen is die van wind-singels bij fietspaden. Ik kan mij voorstellen dat het als je in Noord-Holland altijd van A naar B fietst – de wind is altijd zuidwest in dit land – prettig zou zijn als je uit de wind rijdt. Nu kun je natuurlijk langs het Noordhollandsch Kanaal een bomensingel aanbrengen, maar dat kost wel geld. Het zou mij een lief ding waard zijn als wij dat op termijn in heel Nederland zouden kunnen realiseren. Gelet op het nut van fietsenstallingen, zeg ik: laten wij die dan naar voren halen. Tegen het kabinet zeg ik: zet dit nu in de tijd, doe er een kostenplaatje bij en doe de Kamer dan vervolgens een compleet voorstel. Dat zou mij een lief ding waard zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat lijkt mij een goed plan, maar dan heb ik nog wel een prangende vraag aan de heer Mastwijk. Kunnen wij dan ook verwachten – daar wil ik dan ook de koppen voor bij elkaar steken – dat bij de begroting of bij een vervolg van dit overleg de CDA-fractie meegaat in voorstellen om nu ook al naar financiering te zoeken en een aantal plannen concreet te maken? Wij hebben nu een aantal bedragen. Ik heb daar iets over gezegd. De verhouding tussen wat naar de auto-infrastructuur en wat naar de fiets gaat, is compleet zoek. Is de CDA-fractie dan ook bereid om echt extra middelen uit te trekken bovenop wat nu al bekend is?

De heer **Mastwijk** (CDA): Als wij er met ons allen in slagen om in de aanloop naar de begrotingsbehandeling extra geld te vinden – dat lijkt mij lastig in dit tijdsgewricht, zeg ik er eerlijk bij – dan zijn wij natuurlijk graag bereid om met alle aan dit debat deelnemende fracties rond de tafel te gaan zitten om te kijken of wij elkaar ergens kunnen vinden. Desalniettemin gebiedt de eerlijkheid het toch om te zeggen dat wij natuurlijk allemaal als politieke partijen onze politieke aspiraties hebben en onze politieke accenten die wij willen leggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mij gaat het erom dat de CDA-fractie ook gaat zoeken en vinden om meer aan fietsinfrastructuur te doen. Dat is ook een kwestie van keuzes, want ook binnen een krappe begroting is het wel degelijk mogelijk om keuzes te maken. Dan heb ik het over auto-infrastructuur versus investeren in fietsinfrastructuur. Dat is mijn punt, want anders vind ik het weer een beetje gratis medeleven van de CDA-fractie, in de trant van: geweldige nota, applaus, hoezee, maar wij komen niet over de brug. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik meen in de woorden van mevrouw Van Gent te beluisteren dat wij als coalitiepartij wellicht makkelijker in staat zouden zijn om extra geld te vinden in de begroting. Misschien is dat zo, ik weet het niet. Het is ook een kwestie van keuze, dat klopt. Maar het zijn ook politieke keuzes. Wij zullen moeten kijken of wij elkaar kunnen vinden in een bepaalde meerderheid.

Ik stap over naar de fiscale kant van de fiets, waarover collega's ook iets hebben gezegd. Ik wil graag van de heer Atsma weten of hij de motie waar mevrouw Van Gent ook op doelde en waarin staat dat wij over twee jaar, als die tijdelijke regeling afloopt, expliciet de waarde van de fiets bij het Belastingplan zullen evalueren, een voldoende middel vindt om het aspect van de fiscale voordelen van het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer voldoende overeind te houden. Want dat is een essentieel onderdeel van zijn nota.

Een paar losse punten nog. Even kwam de kwestie van de integratie al aan de orde: wie fietst er nu in dit land? In bepaalde delen van het land zijn er bepaalde bevolkingsgroepen die minder fietsen. Zoals wellicht bekend is, ben ik voorzitter van de Drentse Fiets 4Daagse. Wij gaan in de aanloop naar de volgende editie, die op 16 juli start, een project opstarten om met een cursus gewenning mensen die weinig fietsen – dat kunnen ouderen zijn, wij hebben contact met ouderenbonden en met verenigingen van allochtonen in Nederland – op de fiets te krijgen, om het daaraan te leiden dat zij straks kunnen rondfietsen in Drenthe, waar het heel mooi is.

Ik wijd ook een paar woorden aan de editie van de Vogelvrije Fietser over Kopenhagen. Als je die leest, lijkt het erop dat wij met zijn allen hier de bus een beetje aan het missen zijn. Wat mij daarin opvalt, is de aandacht voor de combinatie van ecoducten en fietspaden. Kan de minister er eens met zijn collega van VROM over praten om wat minder krampachtig om te gaan met het gebruik van ecoducten?

Een ander punt is de kwestie van de helm. De CDA-fractie wil in Nederland geen helmplicht invoeren voor het fietsen. Ik denk dat dat eerder averechts zou werken, maar als je ziet dat de helm in Kopenhagen, waar hij niet verplicht is, toch heel populair is, dan is er misschien toch iets in de zin van voorlichting te doen.

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Aptroot over fietsen en jeugd.

De minister zei dat een fietspad ook asfalt is, maar helaas is dat nog lang niet overal zo. En als het van asfalt is, wil er nog wel eens een boomwortel wat lastig opdoemen. Dat zou de minister ook met de decentrale overheden kunnen bespreken. Het valt mij op dat een put altijd in een fietspad ligt, en dat een fietspad altijd bij een kruising met een zijweg naar

beneden gaat, zodat je twee keer een hobbel hebt. Dat heeft met comfort te maken, mensen willen comfortabel van A naar B, vooral in het woonwerkverkeer. De kwaliteit van de fietspaden op industrieterreinen houdt niet altijd over, dus daar valt ook nog een wereld te winnen. Ik sluit mij ook aan bij de opmerking van collega Roefs over de belijning, met name voor mensen die visueel gehandicapt zijn. Het schijnt dat je met een bescheiden onderzoek daar heel nuttige dingen kunt doen. De werkgelegenheid moet toch ook nog even worden genoemd. Collega Atsma liet via een landelijke krant weten dat fietsen het land binnenkomen waarvan de kwaliteit nogal te wensen overlaat. Ik weet niet of dat klopt. Als er één druif in Nederland wordt aangetroffen waar ook maar een klein beetje residu op zit, is het huis te klein en breekt bij wijze van spreken de pleuris uit. Maar blijkbaar kunnen hier fietsen binnenkomen met kwalijke lakken. Dat lijkt mij niet goed. Ik hoop dat dat zich bij fietsen van Nederlands fabricaat niet voordoet, maar het lijkt mij goed dat wij de kwaliteitseisen voldoende in de gaten houden. Ik heb nog een laatste vraag aan de heer Atsma over een punt dat nog niet zo aan de orde is geweest, namelijk fietsen in relatie tot de volksgezondheid en het terugdringen van CO₂-uitstoot. Dan heb ik het over de bemoeienis van ministeries als VWS en VROM. Vindt de heer Atsma dat de belangstelling van die beide ministeries voor de voordelige kanten van fietsen voldoende tot uiting komt in het beleid zoals dat nu wordt gevoerd en, zo nee, wat vindt hij dan dat er op dit punt zou moeten gebeuren?

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De heer **Atsma**: Voorzitter. Het is voor mij bijzonder om vandaag deze nota te mogen verdedigen, en dat in het bijzijn van de minister van Verkeer en Waterstaat, nu de staatssecretaris helaas door ziekte verhinderd is. Ik zit hier niet alleen. Zoals gebruikelijk, word je bij het initiëren van dit soort zaken ondersteund door tal van vrijwilligers, om even in de termen van collega Aptroot te blijven. Vrijwilligers zijn inderdaad onmisbaar en die heb ik in dit geval onder andere gevonden binnen de Fietzersbond, de ANWB en tal van andere organisaties, maar ook bij de BOVAG. De heren naast mij zijn de vertegenwoordigers van respectievelijk de Fietzersbond en de BOVAG. De heer Van der Steenhoven en de heer Wilting zullen mij als het gaat om feitelijkheden de helpende hand reiken. Ik hoop dat de Kamerleden daarvoor begrip hebben. Beide heren zullen op een aantal specifieke vragen ingaan. Daarmee wil ik onderstrepen dat dit een heel breed gedragen initiatief is, wat overigens ook tijdens de rondetafelbijeenkomst in dit huis nadrukkelijk naar voren kwam. Dank voor de waarderende woorden en voor de knuffels, die ik met graagte in ontvangst heb genomen, althans, de symboliek erachter. Er zijn hier en daar een paar komma's en maren geplaatst, waar ik straks op inga. De belangrijkste vraag is natuurlijk: waar ligt de focus en wat is het uiteindelijke doel van deze nota? Nagenoeg alle fracties hebben dat aangegeven en misschien heeft de heer Mastwijk, die als laatste spreker aan het woord kwam, de meest hanteerbare samenvatting gegeven. Ik heb in de nota aangegeven dat het mij erom gaat dat het kabinet in de toekomst de fiets integraal deel zou moeten laten uitmaken van alle beleidstukken die vanuit verschillende departementen naar onze Kamer worden gestuurd. Tegelijkertijd zou het moeten leiden tot een aanvalsplan voor de fiets. Ik meen dat de heer Mastwijk dat woord in de mond heeft genomen. Ik denk dat dat inderdaad wezenlijk is. Ik voeg er meteen aan toe dat de 45 ambities die zijn verwoord – het hadden er ook 50, 60, 70 of 80 kunnen zijn – allemaal de intentie hebben haalbaar en betaalbaar te zijn, voor de korte, middellange of lange termijn. Maar uiteindelijk gaat het erom dat het kabinet het belang van fietsen en de fiets onderschrijft, en dat het deel gaat uitmaken van de beleidsnotities. Het zou uiteindelijk ook moeten leiden tot een paar

concrete activiteiten, wat mij betreft per ministerie. De heer Roemer en mevrouw Roefs hebben daarop gewezen.

Dat gaat inderdaad veel verder dan het ministerie van V&W. Het raakt ook nadrukkelijk aan de gezondheid van mensen, want fietsen is gezond. Wij hoeven alleen maar te kijken naar de adviezen van de Gezondheidsraad om een half uur per dag te bewegen en het effect daarvan. Dus ook het ministerie van VWS heeft er nadrukkelijk mee te maken. Ik kan wijzen op het positieve effect op ziekteverzuim als je regelmatig beweegt en dus ook als je fietst. In die zin heeft ook het ministerie van SZW ermee te maken. Ik kan wijzen op de positieve effecten in algemene zin voor het milieu. Denk alleen al aan het beperken van de CO₂-uitstoot. In die zin heeft het ministerie van VROM er meer dan veel andere ministeries mee te maken. Ik kan wijzen op de betekenis van de fiets en de rijwielbranche als geheel. Daarbij verwijs ik gemakshalve even naar de cijfers die de BOVAG probleemloos tot drie cijfers achter de komma kan voorschotelen over de economische betekenis van de fiets. Wat dat betreft is ook het ministerie van EZ hierbij betrokken. De verkeersveiligheid is terecht genoemd als een belangrijk aspect. Dat raakt inderdaad aan het ministerie van V&W, maar een aantal woordvoerders heeft ook de recreatieve opties in beeld gebracht. Dan zitten wij weer bij het ministerie van EZ en/of het ministerie van LNV.

Ik moet tot mijn teleurstelling erkennen dat er vorige week, toen de begroting van BZK aan de orde was, werd gesproken over een aanvalsplan voor het tegengaan van fietsendiefstal. Ook in mijn beleving werd dat iets te gemakkelijk over de schutting van de gemeentebesturen gegooid. Ook daar ligt een heel nadrukkelijke rol voor BZK, die overigens ook bij de Kamer als geheel zou moeten liggen. Het tegengaan van fietsendiefstal is immers zelfs een van de ambities uit het regeerakkoord en daar zeg ik niets nieuws mee. Kortom: ik kan voor alle ministeries het belang van een integrale benadering van de fiets aangeven.

Ik ga daar in meer specifieke zin nu direct nog even op in, omdat verschillende woordvoerders hebben gevraagd om een verduidelijking, een toelichting of een aanvulling, dan wel vraagtekens hebben gezet bij de financiering.

Een van de eerste vragen van collega Roefs was waar de focus ligt. Ik hoop dat ik dat voldoende heb aangegeven. Als het gaat om de precieze focus en als je prioriteiten zou moeten stellen, waar zou je dan beginnen? Prioriteiten hoeven overigens niet altijd geld te kosten.

Een vraag van collega Roefs was of het bedrag van 70 mln. dat in de nota over de fiets en het fietsgebruik die kortgeleden door de staatssecretaris is gepresenteerd, werd genoemd oud of nieuw geld betreft. Ik dacht dat collega Van Gent daar ook op wees. In alle eerlijkheid is dat natuurlijk een opsomming van bedragen die voor een belangrijk deel al bekend waren. Het is dus voor een deel oude wijn in nieuwe zakken. Dit is echter ook een van de eerste keren geweest dat de fiets vanuit het ministerie van V&W naar voren is gekomen als iets waarmee je meer kunt doen dan er alleen maar voor je plezier op fietsen. In de nota wordt nadrukkelijk aangegeven hoe de besteding van die 70 mln. zou moeten plaatsvinden. Als ik puur kijk naar het nieuwe geld, gaat het in feite alleen om de 10 mln. die het gevolg is van de begrotingsbehandeling van een jaar geleden.

Wat mij betreft, mag er best een tandje bij. Ik ben ook net als de collega's Van Gent, Roemer en veel anderen benieuwd naar de uitkomsten van de aanstaande begrotingsbehandeling van V&W. Overigens is dit nadrukkelijk een initiatiefnota van een Kamerlid die in die zin op eigen initiatief deze stap heeft gezet. Als het gaat om de politieke verantwoording, mag men mij natuurlijk altijd op mijn eigen gedrag aanspreken, maar het is nog beter dat men vooral kijkt naar de plussen die men uit deze nota kan halen en die men op korte, middellange en lange termijn kan implementeren.

Collega Roefs en anderen vroegen naar de effecten van Kopenhagen op het stimuleren van fietsbeleid in de meest brede zin. Zij vroegen: klopt dat nu en kunt u dat duidelijk maken? Welnu, Kopenhagen en Odense zijn twee plaatsen in Denemarken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een citaat gelezen uit de nota van de heer Atsma waar ik het volledig mee eens was. Daarin constateert hij terecht dat er op 7 mld. uit de mobiliteitsnota 30 mln. wordt uitgetrokken voor de fiets en dat dit wel erg schraal is. Hij noemt het oude wijn in nieuwe zakken in reactie op de brief van het kabinet. Bij nieuw geld gaat het om 10 mln. Kruiden, dat zijn mijn woorden, maar veel is het niet. Het geld is krap en wij moeten keuzes maken, zegt ook de heer Mastwijk. Vindt de heer Atsma dat er, als het gaat om de middelen voor infrastructuur uit de mobiliteitsnota, een verschuiving moet plaatsvinden ten gunste van fietsinfrastructuur? Als dat zo is, kunnen wij, ook volgende week, met elkaar verder praten en gaan wij nu de denkfase in. Dat wil ik echt helder hebben voordat wij ingaan op een aantal concretere punten.

De heer **Atsma**: Ik zou hierop gekomen zijn als mevrouw Van Gent ten minste even had gewacht, maar ik ken haar ongeduld om soms dingen snel naar voren te willen halen. Dat waardeer ik op zichzelf ook, omdat dat de urgentie nog eens onderstreept. Zet de bedragen naast elkaar en kijk naar het belang van de fiets, ook gelet op het aantal verplaatsingen op de fiets in Nederland. Kijk naar het belang van de fiets in het woon-werkverkeer en naar de winst die je daarmee zou kunnen behalen als je alleen al de korte afstanden tot tweeënhalve kilometer van de woning naar de werkplek per fiets zou afleggen. Dan zeg ik met u dat je best hier en daar een ander accent zou mogen leggen. Dat is echter een politieke afweging, die uiteindelijk mede wordt bepaald door de Kamer en aangegeven door het kabinet. In die zin ben ik ook erg benieuwd naar de integralere reactie van het kabinet op een aantal specifieke punten. Maar het zal niet anders kunnen dan dat je de komende jaren op onderdelen accenten gaat verleggen als je echt serieus neemt wat de fiets voor een betekenis heeft en kan hebben. Wij staan aan de vooravond van de klimaatconferentie, die dit misschien nog veel nadrukkelijker in beeld zal brengen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben echt blij met dit hartstochtelijke betoog, want dat is heel oprecht en het is ook heel terecht dat de heer Atsma hierop wijst, zeker ook gezien de relatie met Kopenhagen. Hij zegt dat het een politieke afweging is. Ook dat is juist, maar hij is naast initiatiefnemer natuurlijk ook politicus en niet iemand die een beetje onderaan bungelt in de CDA-fractie. Hij heeft dus echt invloed. Ik weet dat hij die altijd heel slim en handig weet te gebruiken. Mijn concrete vraag is dan ook: is de heer Atsma bereid om met de GroenLinks-fractie en andere fracties al tijdens de behandeling van de komende begroting te kijken naar een verschuiving van middelen vanuit de Nota Mobiliteit naar de fiets? Het gaat om 7 mld. waarvan maar 30 mln. voor de fiets wordt uitgetrokken.

De heer **Atsma**: Ik vind dat je alles in het perspectief moet plaatsen van de brede afweging en de brede aanpak van het fietsbeleid. Het is absoluut niet mijn intentie om even snel hier en daar te snaken. Dat zeg ik er ook maar even bij. Ik vind wel dat het een afweging moet zijn. Mevrouw Van Gent heeft net haar nota «Een fiets voor een nummerplaat» bij de Kamer neergelegd, waarvoor dank. Ik zou natuurlijk kunnen zeggen: geweldig, ik heb veel waardering voor dit soort initiatieven, maar als ik een eerste reactie moet geven, want daar vraagt zij nadrukkelijk om, dan zeg ik het volgende. Ik zie eindelijk een fiets op een nota vanuit de Kamer komen, maar dan wel een fiets zonder trappers, zonder pedalen. Wij moeten wel goed nadenken voordat wij tegen alle initiatieven ja zeggen. Ik vind dat

die brede afweging in de eerste plaats vooral ook een kabinetsafweging moet zijn. Ik heb gewoon getracht om 40, 50 concrete voorstellen neer te leggen en zeg nogmaals dat er best accenten kunnen en moeten worden verlegd.

Dan ben ik toch weer terug bij mevrouw Roefs, omdat ik op een aantal aspecten die mevrouw Van Gent naar voren heeft gebracht nog uitgebreider hoop terug te komen. Ik ken het ongeduld van mevrouw Van Gent, maar mijn eerste reactie was: prachtige nota, alleen jammer dat zij een fiets op de omslag zet zonder trappers, zonder pedalen en zonder ketting. Zo'n fiets is er nog niet. Als die er ooit komt in het kader van een innovatief project is dat prima, maar laten wij vooral kijken naar wat wel kan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Met die afbeelding was verder niets bedoeld. Dat was een artistieke impressie van een fiets. Ik weet dat de heer Atsma daar ook van houdt. Als ik met hem kan afspreken dat ik die ketting en die trappers er meteen persoonlijk om leg, want dat kan ik zelf ook nog wel, en als hij bereid is om met mij mee te gaan om dit idee verder uit te werken, zou dit nog een mooie opsteker kunnen zijn.

De heer **Roemer** (SP): Terecht zegt de heer Atsma dat er allerlei politieke keuzes zijn en dat dit dadelijk maar moet worden uitgevochten bij de begrotingsbehandeling. Dat is een terechte constatering, maar trek ik dan ook een terechte constatering uit zijn beantwoording dat wij de ambities die zijn nota uitstraalt, niet waarmaken met de huidige begrotingscapaciteit die voor de fiets is weggelegd? Als dat een constatering is die wij hier bevestigen, kunnen wij bij de begrotingsbehandeling bezien wat alle fracties daar wel of niet voor over hebben.

De heer **Atsma**: Dat klopt, alle ambities maken wij absoluut niet waar op basis van de huidige cijfers en de huidige keuze, maar wij kunnen ook niet alle ambities binnen één, twee, drie, vier of vijf jaar waarmaken. Laat ik het simpele voorbeeld geven van een fietsenstalling in een grote stad, dat allen ook hebben aangehaald. Wij zien dat de grootste ambities in de grote steden zijn. Dat is zeer terecht, maar wij weten ook – laat ik het Jaarbeursplein in Utrecht maar noemen – wat de ambities met Hoog Catharijne zijn. Dat is een traject van vele jaren. Voordat met de bouw van fietsenstallingen wordt begonnen, zijn wij een kabinetsperiode verder. Niet dat dit erg is, want ik vind het fantastisch dat die ambities worden neergelegd in dit samenwerkingsproject van veel overheden en andere betrokkenen. Je kunt echter niet van de vloer op de zolder springen, ook al zou je dat willen. Als ik zie hoe het in het algemeen in Nederland is gesteld met fietsenstallingen en de prioriteit die zij krijgen bij NS-stations, zeg ik dat gemeenten – dit is een gedeelde verantwoordelijkheid – ook wel eens serieuzer zouden mogen nadenken. Als de bouw van een parkeervoorziening voor auto's wordt aanbesteed, kan de fiets ook integraal worden meegenomen. Ik zie dat in de kernen waar ik zelf kom, niet of nauwelijks gebeuren en dat vind ik jammer. Dat zou je nadrukkelijk onder de aandacht kunnen brengen. Dat is niet de verantwoordelijkheid van een rijksoverheid, maar hier hebben wij ProRail, de gemeenten en de provincies tijdens het rondetafelgesprek over gehoord. De ambities zijn nadrukkelijk aanwezig. Daar moet je dan ook schouder aan schouder aan werken. Het gaat niet van vandaag op morgen, maar je kunt best hier en daar een tandje erbij doen als het gaat om het sturen in de goede richting.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel die laatste zorg. Ik denk dat heel veel gemeenten dan helaas afhaken, waarmee zij een schot voor open doel missen. Ik deel ook de opmerking van de heer Atsma dat zeker niet alles in één jaar gerealiseerd kan worden, maar nu wij een notitie bespreken met een dergelijke ambitie had ik gehoopt dat daar anders op gereageerd zou zijn, zo zeg ik over de rug van de heer Atsma tegen het kabinet. Ik denk dat

het een gezamenlijke een opdracht is. Laat ik het nu maar heel breed pakken. Ik ken de heer Atsma onderhand wel een beetje, ik denk dat hij die handschoen wel oppakt. Dan zal het zeker volgende week bij de begroting aan de orde komen dat er met het huidige budget voor bijvoorbeeld de fietsenstallingen een tandje bij moet.

De heer **Atsma**: Er zijn meer voorbeelden te geven. Op een enkel voorbeeld kom ik straks misschien nog terug. Laat ik een heel praktisch voorbeeld geven. Wellicht kan de heer Van der Steenhoven straks nog op de feitelijke en wetenschappelijke onderbouwing ingaan. Als je ziet hoeveel subsidie wij op een hybride auto geven, omdat wij vinden dat dat goed is in vergelijking met de traditionele auto, dan kan ik mij er alles bij voorstellen dat je dat in het kader van de milieuwinst doet. Als je vervolgens kijkt naar de CO₂-besparing die je met de fiets kunt bereiken, met name op kleine afstanden, is het de vraag of het milieurendement niet vele malen groter zou kunnen zijn wanneer je een deel van die subsidie naar de fiets verplaatst. De Kamer zou nadrukkelijker naar dat soort vragen moeten kijken. Daar zijn ook goede suggesties voor gedaan. Alleen is het ook belangrijk dat wij de milieuvriendelijke auto gaan stimuleren, dus dit is een lastig parket. Dat soort afwegingen mag je wel maken. Je moet meer en nadrukkelijker naar het milieurendement kijken.

Ik was bij mevrouw Roefs en Kopenhagen. Zij vroeg of het rendement daar zoveel beter is. Dat is het geval. Sterker nog: in een paar jaar tijd is het fietsgebruik in de Deense hoofdstad, waar het fietsen echt op de kaart is gezet met een ambitie eronder, met 20% toegenomen. Globaal komt het van 15% en zit het op 35% tot 36%, en de ambitie is dat in Kopenhagen straks 50% fietst. Men heeft het fietsen aantrekkelijker gemaakt door tal van maatregelen. Ik ben er zelf een paar keer geweest. Als je dat ziet en als je vergelijkt met Nederland, dan denk je: wij hebben het in Nederland niet eens zo slecht gedaan. Als je ziet wat het effect is, dus dat men gaat naar die 50%, dan is het ook heel bijzonder om vast te stellen dat puur door goede voorzieningen mensen uit de auto stappen. Dat heeft ook te maken met het feit dat je op de fiets sneller bij je werk bent.

Dan ben ik toch weer bij de suggestie die mevrouw Van Gent heeft gedaan. Het is waarschijnlijk niet eens nodig om zo'n actie te beginnen. Bovendien zijn er ook nog andere argumenten die je daartegenover zou kunnen stellen.

Ik heb mevrouw Roefs daarmee geantwoord op een punt dat er wel degelijk toe doet. Wanneer je als stad gericht inzet op fietsen en het stimuleren van fietsgebruik, dan werkt dat. Overigens weet ik uit een andere hoedanigheid van heel nabij dat men in Kopenhagen heeft geïnvesteerd in fietsvoorzieningen, maar ook heeft gezegd: wij gaan onze stad op de wereldkaart zetten als fietsstad nummer één. Dat moet je als Nederlander met tranen in de ogen vaststellen. Men heeft daar vervolgens een ambitieus pakket onder gelegd met grote fietsevenementen, toeristische evenementen en toertochten, maar ook met wereldkampioenen wielrennen, om ook via die lijn het Deense model wereldwijd op de kaart te zetten. Ik zeg dat maar omdat ik ook in mijn nota heb aangegeven dat grote fietsevenementen, zoals de start van de Tour de France, van de Giro of van de Vuelta zoals afgelopen jaar in Drenthe, ertoe bijdragen dat Nederland het imago van fietsland nummer één in de wereld niet alleen kan vasthouden maar zeker ook kan versterken. Een bedreiging komt in die zin uit Denemarken en dat is goed. Hoe meer concurrentie Nederland op dit punt ondervindt, hoe beter het is. Dat betekent immers maar één ding, namelijk dat wij meer in het fietsen zouden moeten gaan steken.

Mevrouw Roefs heeft ook gezegd dat je meer voorzieningen zou kunnen treffen voor fietsers met een beperking. Dat ben ik zeer met haar eens. Er zijn studies gedaan waaruit blijkt hoe je met eenvoudige maatregelen het fietsen voor mensen met een visuele beperking mogelijk kunt maken en vooral veiliger kunt maken. Voor een deel gaat het soms om heel prakti-

sche dingen. Laat ik het voorbeeld geven van iemand met een visuele beperking die fietst op een fietspad dat grenst aan de rijweg, met een vervelende opstaande rand van 15 centimeter tussen het fietspad en de weg. Wanneer je problemen hebt met je gezichtsvermogen, waar ik in zekere zin over kan meepraten, is dat erg lastig omdat dat visuele aspect volstrekt onderbelicht is gebleven. Ik wijs de minister bijvoorbeeld op een fietspad tussen Sibben en Berg en Terblijt. Laat hij daar vooral eens gaan kijken, dan ziet hij wat een paar eenvoudige maatregelen voor mensen met een beperking zouden kunnen betekenen.

Zo zijn er vele voorbeelden. Ik wijs ook op de provinciale wegen die soms heel druk zijn. Met een middengeleider voor het oversteken heb je al veel problemen op een simpele manier voorkomen, zonder dat het veel geld kost. Er zijn natuurlijk betere methoden. Je kunt denken aan tunnels of aan een overbrugging. Soms moet bij de aanbesteding even worden nagedacht over de betekenis van veilig kunnen oversteken en veilig gebruik kunnen maken van fietswegen.

Ik kom bij een paar opmerkingen van collega Aptroot. Ook hij gaf aan waardering te hebben voor de nota, maar hij had ook een aantal kanttekeningen. Ik wil straks de heer Van der Steenhoven het woord geven over de gemeten effecten van fietsgebruik op het verminderen van files. Ik wijs in dat verband op onderzoek door MuConsult. Hij zal ook ingaan op de vraag in welke delen van het land je winst zou kunnen behalen door het aanleggen van fietssnelwegen ter vermindering van de verkeersdruk. Dan heb ik het nog niet eens over het belang van het verminderen van de fijnstofproblematiek et cetera.

De heer Aptroot gaf aan dat de veilige omgeving wel mooi is verwoord, maar dat het de vraag is wat je daaraan zou kunnen doen. Ik heb mij onder andere gericht op de veilige schoolomgeving. Het is natuurlijk in de eerste plaats een gemeentelijke verantwoordelijkheid, maar als je ziet hoe in veel kernen, steden, dorpen, wordt omgegaan met de veiligheid van de schoolomgeving, dan zouden gemeenten zich allemaal moeten schamen, enkele uitzonderingen daargelaten. Ik wijs op de fietsstad nummer één van vorig jaar, Houten, met fantastische plannen, maar ook met een veilige schoolomgeving. Als de schoolomgeving veilig is, gaan kinderen ook op de fiets naar school. Dat is beter dan met de auto. Ik hoef de voordelen niet te noemen. Daar ligt echt een taak. Stel wat mij betreft maar stopverboden in bij de scholen. Dan dwing je de mensen om op een andere manier naar school te gaan. Kijk maar eens wat je op dat punt zou kunnen doen. Er zijn tal van voorbeelden.

Kinderen moeten vervolgens ook letterlijk wegwijs worden gemaakt met het gebruik van de fiets. Het is toch raar dat fietslessen niet meer standaard zijn, daar waar velen hier de fietsles nog op school kregen als een normaal en vanzelfsprekend iets. Wij zien helaas dat dit lang niet meer overal gebeurt. Dat is toch jammer.

Naar aanleiding van wat ik zei over het fietsgebruik in de grote stad, wees collega Roemer erop dat het eigenlijk een schot voor open doel was. De Fietzersbond en anderen hebben net als ik vastgesteld dat juist in de grote stad het fietsgebruik aan het dalen is. Dat heeft inderdaad te maken met het feit dat in de grote stad relatief meer nieuwkomers wonen dan op het platteland. Daar kun je twee dingen van zeggen. Je kunt zeggen: dat is zo en wij accepteren dat. Ik heb gesuggereerd om in elk geval de fietsles als integraal onderdeel op te nemen in de inburgeringscursus. Ik blijf zeggen dat het een prima initiatief zou zijn als dat integraal werd overgenomen. Er zijn ook gelukkig al wel een paar goede initiatieven op dat punt. Ik wijs bijvoorbeeld op het initiatief dat oud-wielrenster Leontien van Moorsel heeft genomen. Zij gaat op de fiets met allochtone vrouwen, natuurlijk omdat fietsen goed en gezond is, maar vooral om fietsen te leren. Als je eenmaal kunt fietsen, ben je in Nederland koning of koningin.

De heer Aptroot ging ook in op de stallingsproblematiek. De raming van 100 000 stallingsplaatsen is naar mijn stellige overtuiging veel te laag. Ik

ben ervan overtuigd dat dit onvoldoende is en dat die raming als de wiedeweerga zou moeten worden bijgesteld. Ik relateer dat ook aan de prognoses van de NS dat het reizigersaanbod de komende jaren substantieel zal toenemen. Dat zien wij overigens niet alleen bij de NS, maar ook bij de regionale vervoerders. Een aantal verkeerswoordvoerders zal dat nog veel scherper kunnen bevestigen. Als het aanbod aan mensen in de trein toeneemt, neemt ook de stallingsbehoefte toe. Voor mensen die voor het woon-werkverkeer gebruik maken van de trein, zal niet in de eerste plaats het doel moeten zijn om ook het vervoer van de fiets in de trein te organiseren. Dat wordt heel ingewikkeld. Dat heeft ook een aantal praktische bezwaren. Ik vind dat je het vooral moet zoeken in goed voor- en natransport en dus ook in veilige stallingen. Dat ben ik zeer met een aantal fractiewoordvoerders eens.

De heer Roemer vroeg hoe ik het stimuleren van de fiets in de trein zie. Ik denk dat je dat vooral moet zien in recreatieve zin. Vroeger hadden wij een treinwagon tussen Den Bosch en Amsterdam. Die is verdwenen. Waarom zouden wij die niet terughalen? Ik heb hier ook een aantal kanttekeningen bij, omdat ik het gek vind dat mensen die terecht gebruik maken van de trein om naar Schiphol te gaan, wel ruimte krijgen voor één of twee kubieke meter koffer, maar dat de fiets verbannen is. Nu wil ik niet zeggen dat je met de fiets naar Schiphol moet gaan, maar het gaat mij wel om de vergelijking. Daarin zou dus eigenlijk moeten worden voorzien. Bij de concessieverlening, zowel op het landelijke hoofdspoornet als in de regio, kun je hieraan een aantal voorwaarden verbinden. Voor een deel gaat de Kamer daar zelf over of in elk geval het ministerie.

De heer Aptroot heeft ook een opmerking gemaakt over de zorgverzekeraars en heeft gezegd dat dit voor hem allemaal niet hoeft. Ik heb dit ook bewust gekoppeld aan het aanvullend pakket. Als een zorgverzekeraar net als ons van mening is dat door fietsen de gezondheid wordt bevorderd en mensen dus minder vaak naar de arts en naar het ziekenhuis hoeven, heeft de zorgverzekeraar er alle belang bij om dat te promoten. Ik ben dus erg blij dat zorgverzekeraars als Agis, Achmea, De Friesland en Ohra allemaal op dat spoor zijn gaan zitten. Dat is heel goed. Stimuleer dat maar op die manier. Laat mensen maar profiteren van het feit dat zij actief zijn gaan fietsen. Ik ken ook zorgverzekeraars die zelfs een premie hebben gegeven op de aanschaf van een fiets. Gezondheid is in ons aller belang. Ik heb het over het aanvullend pakket. Ik denk dat daar wellicht het misverstand over is ontstaan.

Vrijwilligers zijn voor alle evenementen van belang; die mening deel ik. Twee weken geleden werd een verkeersregelaar in het betaald voetbal half gemolesteerd. Een vrijwilliger die een publieke dienst vervult, mag niet aan het kortste eind trekken omdat de verzekering of de rechtspositie niet goed is. Dat zou demotiveren. Daar moeten wij voor waken. In die context moet mijn opmerking worden gezien.

Ik weet welke beelden de heer Aptroot bij fietsflitspalen heeft. Ik heb die misschien nog sterker. Ik had inderdaad een andere bewoording moeten kiezen, want het woord «flitspaal» heeft een negatieve klank gekregen. De flitspaal is juist bedoeld ter promotie. Ik vind het prachtig om vast te stellen dat er een aantal gegevens wordt geregistreerd. Het is dus meer een fietsinformatiesysteem waar je veel aan kunt vastbinden, zoals hoe snel je rijdt en hoe hard je trapt.

De heer Aptroot verwees naar de EU-problematiek en de economische betekenis van de fiets. Ik heb inderdaad in de nota gewezen op enkele risico's die op de loer liggen. De economische betekenis van de fiets is groot. Er worden veel fietsen geproduceerd in Nederland. Wij hebben in Nederland achttien miljoen fietsen en zestien miljoen mensen. Wij hebben een jaarlijkse verkoop van tussen één en anderhalf miljoen nieuwe fietsen, maar die fietsen zijn niet allemaal van Nederlandse makelij. Het is een vrije markt. Natuurlijk is iedereen volstrekt vrij om te kopen wat hij wil. Wil je een goedkope fiets die korter meegaat, dan is dat prima. Wil je een dure

fiets omdat die langer meegaat, nog beter. Ik signaleer dat wij in Nederland terecht bij wet een aantal voorschriften hebben gesteld op tal van terreinen die de veiligheid en de gezondheid raken. Of het nu gaat om het gebruik van zware metalen in lakken of om eisen die worden gesteld aan wat op de fiets zit, wij moeten uitkijken dat wij hier niet met importen worden geconfronteerd waarbij die eisen niet of nauwelijks worden nageleefd. Het is geen geheim, en dat is ook niet erg, dat ook vanuit het Nederlandse bedrijfsleven producten uit het buitenland worden gehaald. Bijna altijd gebeurt dat met Nederlandse expertise in het buitenlandse bedrijf. Wel moet erop worden toegezien dat producten voldoen aan de Nederlandse standaard, maar niet iedereen die fietsen importeert, is zich ervan bewust dat er normen worden gesteld. Het zou ook goed zijn dat de inspectie, de vroegere Keuringsdienst van Waren, daar nadrukkelijker naar gaat kijken, want uiteindelijk betekent alles wat geïmporteerd wordt en wat niet aan de Europese standaard voldoet, concurrentievervalsing. Die moeten wij niet hebben.

Maar nog belangrijker is het dat je geen concessies doet aan de veiligheid. Of het nu gaat om zware metalen en lakken, die er op enig moment af gaan en waaraan je wordt blootgesteld, of om wat op de fiets zit, zoals remmen en versnellingen, handvatten en zadels, je moet hier buitengewoon scherp op zijn.

Het actieplan. Als het gaat om de vragen hoe de voorstellen inhoudelijk moeten worden beoordeeld en wat haalbaar en betaalbaar is, verwacht ik kennelijk net al de fractiewoordvoerders dat het kabinet met een actieplan komt met zaken die het op korte termijn uitvoerbaar acht. Dat betekent dus veel meer dan dat alleen de minister en de staatssecretaris van V&W daarnaar moeten kijken. Ook anderen moeten dat doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben blij dat de heer Atsma nu zegt dat het kabinet met een actieplan moet komen. Daarin moet worden aangegeven hoe de 45 voorstellen van de heer Atsma op korte, middellange en lange termijn uitgevoerd worden en welke extra middelen het kabinet uittrekt, want het kan niet voor niets. Is de heer Atsma dat met mij eens?

De heer **Atsma**: Dat is waar. Betere voorstellen zijn natuurlijk altijd welkom. Ik hoop ook dat mevrouw Van Gent dat steunt. Er zijn ook voorstellen zoals collega Aptroot die noemde, waarbij het puur gaat om een privaat initiatief. Wij vinden het prima om fietsmiles of andere zaken te koppelen aan het stimuleren van het woon-werkverkeer, maar dat is niet in de eerste plaats een zaak van de overheid, zeg ik ter geruststelling tegen de heer Aptroot. Dat kan het bedrijfsleven zelf oppakken. De BOVAG en anderen hebben al aangegeven dat zij dit ook graag mede willen ondersteunen, in de meest algemene zin. Overigens zijn er veel bedrijven die dit al doen. Hier zit een delegatie van Philips uit Best, een van de bedrijven met een voorbeeldfunctie op dit punt. Ik mag best een enkele naam noemen. Ik wijs ook op wat Siemens Den Haag heeft gedaan, namelijk het autogebruik naar de hoofdvestiging ontmoedigen voor mensen die binnen een straal van 10 km. van Den Haag wonen. Die kunnen dan geen parkeerplek krijgen. Dat is een keuze. Daar zit een consequentie aan vast. Als je vervolgens tegelijkertijd proactief het fietsgebruik stimuleert, kan dat een heel positieve uitwerking hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben nog niet helemaal tevreden, want hier wordt enigszins een truc uitgehaald, met alle respect. Steeds als dit soort vragen aan de heer Atsma worden gesteld, haalt hij punten uit zijn eigen notitie aan die in pps-constructies of in zuiver private constructies kunnen worden gerealiseerd. Natuurlijk verwacht ik helemaal niet dat minister Eurlings persoonlijk alle fietsmiles gaat initiëren en controleren, want die man heeft het al zo druk. Maar er zitten ook een aantal dingen in

de nota over fietsinfrastructuur, fietspaden, fietsenstallingen en dergelijke waar de teller echt gaat tikken als het gaat om de financiën. Die zijn natuurlijk van essentieel belang, wil de fietsnota van de heer Atsma echt legendarisch worden.

De heer **Atsma**: Ik heb geen behoefte aan legendarische nota's. Ik heb liever dat het een voortgaand proces is. Dat zou mevrouw Van Gent ook moeten willen, want het resultaat van nu en morgen telt overmorgen al niet meer. Dus ik hoop dat het denken hierdoor niet stilstaat en dat het bij alle ministeries tussen de oren komt. Als dat het resultaat zou kunnen zijn, zou ik al heel blij zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg gewoon geen antwoord. Dat is toch niet fijn?

De **voorzitter**: De heer Atsma gaat over zijn eigen antwoord.

De heer **Atsma**: Ik ben op een aantal terreinen buitengewoon stevig geweest en ik wil mijn antwoorden nog wel een keer herhalen. Ik kom overigens nog op een paar suggesties, dus wees gerust, zeg ik tegen mevrouw Van Gent.

De opmerking van de heer Roemer dat het Rijk de regie moet nemen is mij uit het hart gegrepen. Wie is de nationale fietsregisseur bij uitstek? Dat is natuurlijk de minister met zijn staatssecretaris. Zij moeten erover waken dat alle ministeries de fiets een eigen plek geven in het beleid. Dat kun je natuurlijk ook op een symbolische manier doen. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de minister van V&W samen met de minister-president en minister Cramer van VROM straks op de fiets naar de milieutop in Kopenhagen gaan. Dat lijkt mij een buitengewoon goed idee. Ik zou dat zeer toejuichen en ik denk dat zelfs die fietsen voor deze ene keer wel zouden kunnen worden gesponsord als het moet. Een elektrische fiets is echt niet nodig, want ik ken de fietscapaciteit van de minister. Laten wij als het kan ook maar gewoon speels duidelijk maken hoe belangrijk het is om fietsen onder de aandacht te brengen.

Ik heb al een paar opmerkingen gemaakt over fietsendiefstal. De heren Roemer en Mastwijk hebben daarover gesproken. Wat de sector op dit moment doet, is mega. Er is al meer dan 15 mln. geïnvesteerd in chips. Ik meen dat de heer Mastwijk het aantal fietsen noemde dat op dit moment van een chip is voorzien, namelijk 5 miljoen. Dat zijn dus Nederlandse fietsen die van Nederlandse bedrijven komen. Ieder jaar komen er ongeveer een miljoen fietsen met een chip bij. Dat is fantastisch. Waar schort het nu aan? Er is domweg te weinig scanapparatuur. Die vraag is vorige week ook bij de minister van BZK op tafel gelegd. De burgemeester van Den Bosch heeft als baas van de politie recent gezegd die scanapparatuur te gaan aanschaffen. Het eerste het beste rondje door de stad leverde meteen een flink aantal gestolen fietsen op, die ook onmiddellijk bij de rechtmatige eigenaar konden worden teruggebracht. Natuurlijk heb je het probleem van de studentenfietsen dat wij allemaal kennen. Dat zijn in het algemeen oudere fietsen. Ik vind dat je echt een slag moet maken door hierin heel fors te investeren. Als dat voor mevrouw Van Gent onvolgdoende is, wil ik het nog wel iets explicieter maken. Niet alleen de korpsen maar alle politiebureaus moeten standaard over de scanapparatuur, de readers, kunnen beschikken en niet alleen zij. Als je het goed wilt doen, moeten ook alle bewaakte stallingen over diezelfde apparatuur beschikken en moeten alle BOVAG-leden die fietsen met een probleempje in handen krijgen, die apparatuur ook hebben. Dat is niet duur. Het is toch te gek voor woorden dat wij in Nederland alle koeien, schapen en varkens onmiddellijk kunnen traceren met elektronische apparatuur, maar dat wij niet in staat zijn om wat technisch mogelijk is, te faciliteren voor de gezamenlijke overheden en de branche? Als de overheden ook maar een

fractie zouden betalen van wat de sector, de industrie, betaalt, zouden wij er al zijn. Ik herhaal dan nog maar eens de woorden uit het regeerakkoord over de aanpak van fietsendiefstal – wij hebben het over 600 000 tot 700 000 gestolen fietsen per jaar – dat tot een van de prioriteiten is verheven. Laten wij een van de grootste ergernissen van iedereen, van de fractiewoordvoerders en van mij, aanpakken.

De heer **Roemer** (SP): Dit is mij uit het hart gegrepen, complimenten voor het warme pleidooi van de heer Atsma. Via de voorzitter en via de heer Atsma wil ik de minister vragen om in zijn termijn uitvoerig op dit betoog in te gaan.

De heer **Atsma**: Laten wij het daarover eens zijn dat het hoeft niet duur hoeft te zijn. De techniek is er en de bedrijven zijn er. Nu krijgen wij weer gedoe met een mededingingsautoriteit en met privacywetgeving. Dat is allemaal onzin, wij moeten gewoon het probleem aanpakken. Dat kan heel snel en heel makkelijk. Als wij dat doen, is dat ook weer goed voor de schatkist van de BV Nederland, want neem van mij aan dat de bereidheid om een nieuwe fiets te kopen dan alleen maar toeneemt, niet alleen hier maar in alle steden en kernen buiten Den Haag. Als je weet dat de kans dat je fiets wordt gestolen groter wordt naarmate er minder aan wordt gedaan, koop je geen nieuwe fiets. Dat verandert als je weet dat die fiets getraceerd wordt. Ik heb de suggestie gedaan om in het Bouwbesluit te bekijken of het fietsenschuurtje weer kan worden opgenomen. Overigens zie ik ook wel een probleem als ik kijk naar de trend dat er alleen maar meer bakfietsen lijken te komen op straat. Die moeten ook weer gestald worden, maar zij zijn ook moeilijker te stelen, dus elk nadeel heb een voordeel, zei Cruyff al.

Op de financiële onderbouwing ben ik ingegaan. Ik heb in ieder geval aangegeven hoe ik ertegenaan kijk. Mevrouw Van Gent zei dat er iets moois ontstond in de hoorzitting en zij wees op de gemeenten. Als mij één ding is opgevallen – dat zou haar ook moeten zijn opgevallen – is het dat de gemeenten juist ontbraken bij die hoorzitting.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik doelde op ProRail en de NS. Het was een slip of the tongue. De heer Atsma heeft een punt.

De heer **Atsma**: Er ontstond wel iets moois, namelijk tussen de NS, de BOVAG, de ANWB, de Fietsersbond en het IPO. De provincies hebben hierin ook een rol. Ik dacht dat gedeputeerde Van Haaren van Gelderland een prima voorzet heeft gegeven over waar de provincies ook hun eigen verantwoordelijkheid zouden kunnen nemen. Dat onderstreept nog eens dat het niet alleen een rijksverantwoordelijkheid is, maar een gedeelde verantwoordelijkheid van Rijk, provincies en gemeenten.

Over de fietsenstallingen heb ik al gezegd dat men op gemeentelijk en provinciaal niveau veel samen kan doen. Bij de concessieverlening en de aanbestedingsvoorwaarden komen zo nu en dan het Rijk, de NS en anderen ook om de hoek kijken.

Ik zal de notitie van mevrouw Van Gent met belangstelling lezen. Zij zal mij niet euvel duiden dat ik dat nog niet heb gedaan. Ik zal ervoor zorgen dat zij waar nodig van commentaar wordt voorzien. Het zal niet aan mij liggen om dat te geven. Het hoeft echter niet altijd zo te zijn dat het leidt tot meer fietsgebruik als je de automobilist een premie geeft op het inleveren van een nummerplaat, tenzij hij in een SUV rijdt, maar dat is een beetje flauw om te zeggen. Het fietsgebruik kan ook op een veel slimmere manier worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door goed te investeren in binnenstedelijke gebieden. Ik zet liever in op het benutten van de potentie van de korte afstand tot 2,5 km. Als wij een groot deel van de Nederlanders voor die korte afstand op de fiets krijgen, is de milieu- en de filewinst mega. Die onderschatten wij allemaal. Daar ligt juist het grote belang. Dat

sluit overigens aan bij een aantal wetenschappelijke onderzoeken. Daarnaast wordt met de komst van de elektrische fiets de actieradius van de gemiddelde fietser enorm vergroot. Ik sluit mij aan bij een aantal woordvoerders hier, in die zin dat de elektrische fiets een fantastisch innovatief product is dat goed is voor mensen die te maken krijgen met een beperking. Daardoor blijven mensen in beweging en zelfstandiger. De elektrische fiets geeft eveneens het woon-werkverkeer weer een impuls. Daarom zou ik bij het kabinet onder de aandacht willen brengen dat de elektrische fiets een fantastisch product is, dat je moet stimuleren in de meest brede zin. Daar hoeft je niet eens veel geld aan te besteden door automobilisten hun auto of nummerplaat te laten inleveren, want er zijn misschien wel slimmere methodes.

De opmerkingen van de heer Roemer en mevrouw Van Gent onderschrijf ik. Het is goed dat door private initiatieven lijnen zijn opengesteld – klagelijnen klinkt een beetje somber – waar mensen hun grieven en gram naar voren kunnen brengen over slechte fietspaden. Gemeenten, die vaak de beheerders van die paden zijn, moet je daar namelijk letterlijk op aanspreken. Dat kan vaak op een heel simpele manier. Ik weet dat ze er gevoelig voor zijn als de Fietsersbond of de BOVAG klaagt. Uit eigen ervaring heb ik trouwens vastgesteld dat ze ook gevoelig zijn voor klagende Kamerleden. Laat dat ook een signaal aan de fractiewoordvoerders zijn. De regelgeving over brommers en scooters op het fietspad is op dit moment volstrekt onhelder en leidt tot ongewenste, gevaarlijke situaties. Toen in een ander debat de suggestie werd gedaan om paarden ook op fietspaden te laten lopen, heb ik gezegd dat je dat nooit moet doen omdat een fietser in het algemeen kwetsbaarder is, veel kwetsbaarder dan een automobilist. Ik laat echter graag datgene wat hierover kan worden gezegd, over aan de echte deskundigen aan deze tafel.

Op de opmerkingen van de heer Mastwijk over de kwaliteit van de fietsen ben ik al ingegaan, alsook op zijn aanvalsplan en op wat hij heeft gezegd over het aanpakken van fietsendiefstal met scanners. Hij deed de suggestie om bij stallingen eenzelfde model te ontwikkelen als in de kledingwinkel of de supermarkt. Er zou een piepje moeten gaan als je met gestolen waar door de toegangspoort gaat. Dat vind ik een buitengewoon goede en innovatieve suggestie. Kijkend naar de stand van de techniek moet het ook haalbaar zijn om zoiets binnen de kortste keren te ontwikkelen. Het zou een heel aardige plus kunnen zijn bij het aanvalsplan om fietsendiefstal te beperken.

Daarmee heb ik een groot aantal opmerkingen behandeld. De heer Van der Steenhoven van de Fietsersbond heeft nog enkele opmerkingen die hij kwijt wil.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Van der Steenhoven in zijn hoedanigheid als adviseur bij de initiatiefnota van de heer Atsma.

De heer **Van der Steenhoven**: Voorzitter. De nota van de heer Atsma heeft al tot heel concrete resultaten geleid. Denk alleen al aan de samenwerking die is ontstaan tussen een aantal partijen. Hij heeft er al een aantal genoemd, maar ik zou ook de RAI Vereniging en de NS willen noemen. Die hebben met een aantal andere partijen gezamenlijk een brief aan de Tweede Kamer geschreven om het belang van de fietsnota en de daarin genoemde acties te onderstrepen. Een van de voorstellen van de heer Atsma is al uitgevoerd: de fietsenberging komt terug in het Bouwbesluit. Dat is al geregeld. De nota ligt er ook al een tijdje en je ziet dat hij al effect heeft.

Er zijn vragen gesteld over de CO₂-uitstoot. Onder andere het Planbureau voor de Leefomgeving heeft uitgerekend dat wij per jaar één megaton CO₂-uitstoot kunnen besparen in Nederland als alle Nederlandse steden hetzelfde fietsbeleid als Groningen zouden voeren en daarmee hetzelfde fietsaandeel zouden krijgen. Dat is heel veel. Ik weet dat het in Limburg

wat moeilijker is, maar daar hebben wij dan ook de elektrische fiets voor bedacht. Zo kunnen ook de Limburgers hun heuvels nemen. De winst is dan iets minder groot, maar dan spreken wij af dat zij iets langer gaan fietsen. Er zijn dus aanzienlijke voordelen te boeken. Elke korte autorit in de stad tot 5 km die niet wordt gemaakt, scheelt 1 kg CO₂. Dat zijn heel aantoonbare hoeveelheden. Zeker met de klimaatop Kopenhagen in het vooruitzicht is dat heel interessant. De stad Kopenhagen profileert zich rond de top ook enorm met dit soort dingen. De NS heeft 120 OV-fietsen geregeld, die meegaan in de trein naar Kopenhagen. De ministers die meegaan, kunnen in Kopenhagen een stukje op de OV-fiets rijden om te laten zien dat Nederland absoluut niet achterblijft bij Kopenhagen. De heer Aptroot, die helaas weg is, vroeg zich af of fietsen naar het werk wel werkt om de files terug te dringen. De heer Atsma wees al op een onderzoek van MuConsult naar de effecten van vijf routes in Nederland die zijn aangelegd en verbeterd, zoals Breukelen-Utrecht, Zaandam-Amsterdam en Rotterdam-Delft. Op die routes is de fiets aanzienlijk in het voordeel gezet door verbeteringen en is onderzoek gedaan naar de effecten. Er zijn meer mensen gaan fietsen op die route. MuConsult heeft onder andere uitgerekend dat dit tot 5% voertuigverliesuren in de spits zou kunnen leiden. Op basis van dit onderzoek wordt er verder gekeken. Er wordt elk jaar gemeten op die routes om te bezien of het fietsgebruik daar toeneemt.

Het ministerie heeft besloten om tien extra langeafstandsfietsroutes mee mogelijk te maken. Daar is ook geld voor uitgetrokken. Onlangs heeft een aantal ontvangers van Brede Doeluitkeringen (BDU), wegbeheerders, veertien nieuwe routes aangemeld om op die manier te worden ontwikkeld. De Fietsersbond denkt dat dit echt een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de files. Wij weten allemaal dat slechts een kleine afname van het aantal auto's op de snelweg op een bepaald moment al kan leiden tot een snellere doorstroming. De fiets kan daar zeker een rol in spelen. Wij hopen dat dit het geval zal zijn. Al meer dan één miljoen mensen fietst elke dag naar het werk. Als wij dat aantal vasthouden is er al veel gewonnen, maar als wij dat kunnen uitbreiden is dat zeker goed. Verkeersveiligheid. Net is er een discussie gevoerd over brommers. Er is veel verwarring ontstaan. Bijna tien jaar geleden, toen ik, heeft minister Netelenbos besloten om maatregelen te nemen om brommers van het fietspad te weren. Dat is in heel veel steden en gemeentes ook gebeurd, niet overal maar op veel plekken. Men heeft gezegd: laat wat toen de snorfiets werd genoemd, waar oudere mensen graag op rijden, in ieder geval wel toe op het fietspad. De snorfiets mag niet harder dan 25 km/u en je hoeft dan ook geen helm op. Inmiddels is er een soort gat in de markt ontstaan: in grotere steden zijn veel snellere brommers gekomen onder het mom van snorfietsen. Die rijden nu op het fietspad. Dat aantal is behoorlijk toegenomen. Daar is veel discussie over ontstaan. Daar zou weer eens goed naar moeten worden gekeken, want misschien is het verstandig om die brommers toch ook op de rijbaan te laten rijden. Dan moeten ze wel harder rijden en hoort daar ook een helmverplichting bij. Maar goed, dat is een discussie die in een aantal grote steden opkomt omdat het door deze ontwikkeling voor fietsers onveilig wordt op fietspaden.

Wat veiligheid betreft, is onlangs ook naar voren gekomen dat het aantal ziekenhuisgewonden ook onder fietsers, maar niet alleen onder fietsers, toeneemt. De minister heeft gevraagd: waar ligt dat aan en hoe zit dat? Daar wordt onderzoek naar gedaan. De Fietsersbond wil graag aan dat onderzoek meewerken. Wij hopen daar in januari wat meer gegevens over naar buiten te brengen. Het is in ieder geval duidelijk dat steeds meer ouderen deelnemen aan het verkeer en meer ouderen fietsen. Die zijn gewoon kwetsbaarder. Als een jongvolwassene valt, heb je kans dat hij zich pijn doet, maar als een oudere van boven de zestig, zeventig, tachtig valt, is het letsel vaak groter. Het belang van een goede fiets is dan ook

heel belangrijk. De Fietsersbond heeft daarom een prijsvraag uitgeschreven om een seniorenfiets te ontwerpen die wat meer rekening houdt met het feit dat ouderen kwetsbaarder zijn. Dat is een van de dingen die de Fietsersbond daaraan doet.

De **voorzitter**: De heer Aptroot moest weg in verband met een andere verplichting. Hij heeft zich geëxcuseerd.
Ik geef het woord aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Minister Eurlings: Voorzitter. De fiets is ook voor de regering een essentieel vervoermiddel om ons land in beweging te houden. Bovendien is fietsen praktisch, gezond en ook nog eens goed voor het milieu. Daar is veel door de woordvoerders over gezegd en wij steunen deze visie. De fiets staat bij de staatssecretaris en de rest van de regering hoog in het vaandel. Het is goed dat daar vandaag een debat over wordt gevoerd. Persoonlijk heb ik grote waardering voor de heer Atsma en de heer Van der Steenhoven. Zij geven met hun initiatiefnota en hun beider bijdrage nadrukkelijk een extra impuls aan het fietsbeleid. Ik weet dat de heer Atsma het fietsen een warm hart toedraagt maar ook de fietser. De warme hand van Joop Atsma in de rug bij het beklimmen van de Bemelerberg of de Cauberg is echt een heerlijk gevoel, juist op zo'n moment. Dus Joop, zeer bedankt nog voor je steun in die moeilijke momenten. Het is ook geweldig om de heer Hugo van der Steenhoven in dit verband weer te zien. Ook dank namens de regering voor het geweldige werk dat de Fietsersbond verricht en voor de heel grote parate feitenkennis waarmee de bond het debat continu verrijkt in dit huis maar ook daarbuiten, in de samenleving.

De regering wil het fietsgebruik verder stimuleren. Alleen al V&W investeert deze kabinetsperiode – dat is dus voor de begrotingsbehandeling, want ik heb de opmerkingen gehoord – al zo'n 200 mln. in de fiets, in het bijzonder in stationsstallingen en fietssnelwegen. De staatssecretaris en ik zijn wel van mening dat de inzet van het Rijk moet worden gezien binnen de rollenverantwoordelijkheid die het Rijk heeft, want een behoorlijk gedeelte van de verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid is bij de decentrale overheden gelegd. Gemeenten, provincies en stadsregio's zijn als eerste aan de bal voor goede, veilige fietsroutes en stallingsvoorzieningen. Ook hebben zij een rol bij het promoten van het gebruik van de fiets. Decentrale overheden investeren ook stevig in de fiets. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat alleen al de provincies deze kabinetsperiode zo'n 280 mln. investeren. Het Rijk stimuleert en faciliteert de aanpak van decentrale overheden en zorgt voor een aantal randvoorwaarden die niet lokaal of regionaal kunnen worden geschapen.

Wij zien wel nog veel kansen om het gebruik van de fiets verder te stimuleren. Vooral het gebruik voor het woon-werkverkeer kan beter. Om die kansen te benutten is het van belang dat de fietser voor het voor- en natransport bij het openbaar vervoer beter wordt gefaciliteerd. Ook is het zaak dat er goede regionale fietssnelwegen komen en dat het gebruik van fietssnelwegen wordt gestimuleerd, bijvoorbeeld via werkgevers. In het hele vervoersmanagement, mobiliteitsmanagement, speelt de fiets nadrukkelijk een rol. Die kan alleen maar verder worden versterkt. Voor het stimuleren van fietssnelwegen heeft de staatssecretaris een budget van 25 mln. ter beschikking gesteld. Tijdens de bestuurlijke overleggen de afgelopen weken zijn de eerste concrete afspraken gemaakt voor de routes Leiden-Den Haag en Arnhem-Nijmegen. Daarnaast is een uitnodiging voor meer aanvragen gegeven. Hiervoor is extra geld beschikbaar. Volgend jaar moeten hier verdere bestuurlijke afspraken over worden gemaakt. De Hofpleinroute is een van de routes waar een aanvraag voor wordt verwacht.

Er wordt gezegd dat die 25 mln. veel te weinig is, dat er veel meer geld zou moeten zijn om ervoor te zorgen dat er goede routes komen, en dat er

veel meer moet worden geïnvesteerd door decentrale overheden. Nogmaals: de eerste verantwoordelijkheid ligt bij decentrale overheden. Voor het invullen van hun verantwoordelijkheden kunnen ze gebruiken van maar liefst 1,8 mld. BDU die jaarlijks ter beschikking is. Alleen al deze kabinetsperiode investeren provincies zo'n 280 mln. in de fiets. Daar komt nog een fors bedrag bovenop van gemeenten en stadsregio's. De staatssecretaris en ik zijn dan ook tevreden over de inzet van de decentrale overheden. Daarom zien wij an sich geen reden om de verantwoordelijkheid die bij de decentrale overheden is gelegd, weer naar het Rijk toe te trekken. Wij willen de decentrale overheden stimuleren om vooral zo verder te gaan. Wethouders en gedeputeerden profileren zich op het succes van de fiets. Dat is op zich prima. Als je een en ander vergelijkt met Frankrijk, waar veel meer nationaal is geregeld, dan zie je dat decentralisatie hier zorgt voor extra activiteit en extra pecunia. De inzet van de staatssecretaris en mij moet dus vooral worden gezien als een spreekwoordelijke duw in de rug die dat verschil kan maken. Een aantal woordvoerders vraagt om een omvangrijker maatregelenpakket en financiering. De staatssecretaris geeft een impuls aan regionale fietssnelwegen, bouwt er 100 000 stationsstallingsplaatsen bij, haakt aan bij de landelijke campagne Heel Nederland Fietst en werkt aan stimuleren van innovaties voor verkeersveiligheid, zoals de fietsairbag en de fietsvriendelijke auto's die meegeven als een fietser met de grille in aanraking komt. Verder worden verschillende campagnes voor het verbeteren van de verkeersveiligheid gevoerd, zoals de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne. De inzet binnen het gegeven van decentrale verantwoordelijkheden komt op die manier goed tot stand. De fiets staat behoorlijk op de agenda, zowel landelijk als decentraal. Het bedrag van 200 mln. was eerst 130 mln. Daar is in deze periode op verschillende momenten 70 mln. bijgekomen. Bij de mobiliteitsaanpak ging het om 30 mln. Ten principale is het wel aardig om te zien dat de fiets nu nadrukkelijk bij de mobiliteitsvisie wordt betrokken. Dat was vroeger wel eens anders. Een bedrag van 20 mln. is erbij gekomen in het kader van het Actieplan Groei op het Spoor. Twee keer 10 mln. is er bijgekomen, waaronder 10 mln. als gevolg van een motie van de Kamer in het kader van deze initiatiefnota van de heer Atsma.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat mij precies om die mobiliteitsnota. De minister brengt het wel weer leuk in die zin dat de fiets er zo mooi bij hoort, maar ik heb gezegd, trouwens ik niet alleen maar ook de heer Atsma in zijn nota, dat er 7 mln. is gemeoid met die mobiliteitsnota. Slechts 30 mln. – dat zijn niet mijn woorden maar de woorden van de heer Atsma, die ik onderschrijf – wordt voor de fietser uitgetrokken. Is die verhouding niet een beetje zoek, mede gezien de wens van de Kamer dat nog de nodige investeringen moeten worden gedaan? Is het voor de minister bespreekbaar dat een verschuiving van auto-infrastructuur naar fietsen mogelijk moet zijn? Dan geeft die warme hand namelijk wat langer een prettig gevoel.

Minister **Eurlings**: Ik snap die vraag, maar het moet zeker in deze tijd wel uit de lengte of de breedte komen. Bij de mobiliteitsaanpak hadden wij wat extra projecten betrokken, er kon wat extra. Ik zal eens een voorbeeld noemen. Er was vrij weinig geld voor een aantal projecten. Toen kwam de Holland-Rijnlandroute, waar de Kamer een hartstochtelijk voorstander van is. Dat snap ik, want de Kamer zei: er worden woningen gebouwd op vliegbasis Valkenburg, de natuur moet goed in stand blijven, er moet een mooie inpassing zijn, Leiden Bio Science komt er, dus er moet een weg komen. Het budget dat daar eerder voor was bedacht, was minder dan de helft dan waar wij het nu over hebben. Daar blijft dus niets van over. Ik wacht de voorstellen van de Kamer bij de begroting dus met interesse af, maar het is op dit moment niet zo gemakkelijk om zomaar veel extra geld

te peuren, zonder dat het aan heel veel gemaakte afspraken in de weg gaat staan, zonder dat het afspraken gaat bemoeilijken of in gevaar gaat brengen. Ik wacht de voorstellen echter graag af. Ik heb de opmerkingen van mevrouw Van Gent hierover gehoord. Daar zullen wij tijdens de begrotingsbehandeling een open debat over voeren. Als zij het mij echter hier zo vraagt, zie ik weinig ruimte. Sterker nog: ik kijk met grote zorgen vooruit naar de heroverwegingsoperatie van begin volgend jaar.

De heer **Roemer** (SP): Ik waardeer het zeer dat de minister de staatssecretaris hier vervangt, maar ik wil een punt van orde stellen vanwege de klok. 90% van wat de minister tot dusver heeft gezegd, stond ook al in de brief die wij hebben gekregen en allemaal kennen. Dat zeg ik echt niet om vervelend te doen, maar ik wil de beperkte tijd die wij hebben, efficiënt gebruiken. Ik verzoek de minister om de concrete vragen die nog openstaan, te beantwoorden. Dan winnen wij mogelijk een heleboel tijd.

Minister **Eurlings**: Ik dank u voor die opmerking. De heer Roemer weet dat ik meer en meer het gebruik heb om geen rompteksten te hebben, maar ik ben hier net in gevallen, dus excuus.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik bedoel het ook niet vervelend, maar het antwoord dat de minister gaf op mijn vraag, vind ik toch een typisch gevalletje van praten met meel in de mond. Ik stel de minister een reële vraag, die hij zelfs een beetje uitlokt, want hij begon zelf warme woorden te spreken, die ik waardeer, over het gegeven dat bij de mobiliteitsnota geld is uitgetrokken voor de fiets. Ik heb echter al een paar keer gezegd dat van de 7 mld. slechts 30 mln. naar de fiets gaat. Dat is een beetje schraalhans keukenmeester. Ziet de minister na de uitstekende initiatiefnota van de heer Atsma zelf ook in dat je hierin wat evenwichtigere keuzes zal moeten maken?

Minister **Eurlings**: Het budget voor de mobiliteitsaanpak was geen 7 mld. Er was 4,5 mld. voor het spoorpakket, zoals mevrouw Van Gent weet. Voor de weg zou ongeveer 1 mld. extra komen. De discussie over die miljoenen is ten koste gegaan van andere mogelijkheden, vooral op de weg. Daar hebben wij toen een discussie over gehad. Volgens ons is dit dus de goede verdeling. Mevrouw Van Gent denkt daar echter anders over, want zij heeft liever meer van het ene asfalt en minder van het andere asfalt. Ik bemerk bij haar een schakering in asfaltliefde. Ik zou haar het volgende willen zeggen. Zet dat door, want dan wordt het nog eens wat; die elektrische auto's komen er dadelijk aan. Zij kan best een andere balans maken, maar dat wacht ik dan af. Als zij bij de begroting met een concreet voorstel komt, zal ik er concreet op reageren. Haar punt is helder, zij markeert dat, maar zij heeft ook voorverwezen naar de begrotingsbehandeling. Voor ons was dit in de discussie destijds een goede balans. Als zij daar anders over denkt, dan wachten wij dat af.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Is er geen sprake van voortschrijdend inzicht bij de minister na de initiatiefnota van de heer Atsma?

Minister **Eurlings**: Het voortschrijdend inzicht is dat er toch wat miljoenen extra bij zijn. Wij wachten de verdere discussie echter af.
Voorzitter. Er gebeurt natuurlijk meer, ook over departementsgrenzen heen. In het Nationaal Actieplan Sport en Beweging neemt de staatssecretaris van VWS haar fiets mee in haar strijd tegen bewegingsarmoede. De minister van LNV maakt zich hard voor 4500 km knelpuntvrije recreatie-fietsroutes. Ik zeg toe dat ik het punt van de ecoducten zal meenemen en doorgeven aan minister Cramer van VROM, want ecoducten kunnen inderdaad een goede oplossing zijn voor de kruising van snelwegen. Ze

kunnen een combifunctie hebben. Daar kom ik via minister Cramer graag op terug.

Belangrijk in het fietsdossier is het tekort aan stallingen bij stations. Die zijn ook belangrijk voor de groei op het spoor. Daarom heeft dit onderwerp daar zo'n goede positie. De meest succesvolle stations zijn namelijk stations met veel fietsparkeerplaatsen en – sorry, ik kan er ook niets aan doen, zo zeg ik tegen mevrouw Van Gent – met veel autoparkeerplaatsen. Die stations doen het het beste. De fietsstallingen zijn van belang. Daarom doen wij daarvoor bewust een flinke duit in het zakje omwille van de groei op het spoor.

Over verkeersveiligheid zou ik veel kunnen zeggen, maar de verschillende campagnes zijn de Kamerleden wel bekend.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel de mening dat fietsstallingen bij het spoor van belang zijn om meer mensen naar het spoor te trekken. Wat vindt de minister van de door sommige Kamerleden en de heer Atsma getrokken conclusie dat de ambitie die nu door het kabinet wordt geventileerd via de begrotingen, te laag is om dit waar te maken? Zet de minister dit aan het denken en is hij bereid om wellicht met de Kamer mee te denken om voor de begroting van 2010 meer geld hiervoor vrij te maken?

Minister **Eurlings**: Wij doen op dit moment relatief veel, ook in vergelijking met andere kabinetten. Het werd mij net nog eventjes door een ambtenaar ingefluisterd, waarvoor excuses, maar de staatssecretaris zal voor de komende zomer met een plan komen waarin staat welke extra dingen tot 2020 zullen gebeuren om het tekort of het gat dat wij zien gapen tussen ambitie en wat verder zou kunnen en misschien zou moeten, verder in te vullen. Voor de zomer zal zij daar nader over berichten. Ook dit punt kan echter worden opgebracht bij de begroting, hopelijk in aanwezigheid van de staatssecretaris. Wij zijn dus wel tevreden over wat wij doen. De staatssecretaris is van de week nog bij een weesfietsenplan geweest. Daar wordt met veel elan aan gewerkt. Het verandert snel. De heren Roemer en Atsma zeggen dat het misschien nog sneller kan. Dat is op zich een goede discussie, maar die moet je voeren in een debat waar je het ook over pecunia kunt hebben of nog beter: in een debat naar aanleiding van een beleidsbrief van de staatssecretaris waarin zij aangeeft wat er verder zou kunnen. Het denken staat dus niet stil.

De heer **Roemer** (SP): Het is alleen maar goed als er in de zomer een plan komt met wat wij na de zomer gaan doen, maar dat was mijn vraag niet. De Kamer en de heer Atsma – hij moet mij corrigeren als ik het niet goed zeg – zeggen dat de ambities, ook voor het komend jaar, niet worden waargemaakt en dat er te weinig van is. Wil het kabinet meedenken om er ook al in 2010 een schepje bovenop te doen? Daarmee zeg ik niet dat wij in 2010 alles moeten oplossen, maar de ambitie is op dit moment te laag. Daar zou een schepje bovenop moeten. Wil het kabinet voor 2010 meedenken met de Kamer om geld daarvoor vrij te maken?

Minister **Eurlings**: Als ik het mij goed herinner, heeft de heer Atsma enerzijds de noodzaak bepleit van een hogere ambitie, maar anderzijds een en ander in het kader van de langere termijn geplaatst. Het gaat om een langetermijnplanning. Voor de korte termijn zijn wij heel stevig op streek. Het vergt heel veel om al die veranderingen, zoals extra fietsenstallingen ook nog waar te maken. Over discussies met ProRail en andere kan ik lang verhalen. Daar moet echt aan worden geduwd en getrokken. Dat wil echter niet zeggen dat je op de langere termijn de lat niet hoger gaat leggen. Daar komt de staatssecretaris graag op terug rond de volgende zomer. Voor de korte termijn doen wij echter heel veel. Wij zijn dus bereid om voor de langere termijn de handschoenen op te pakken en te bezien of er meer mogelijk is. Ik meen dat de heer Atsma dat bedoelde, anders heb ik

hem verkeerd begrepen. Volgens mij zitten wij met deze reactie aardig op één lijn. Het denken staat dus niet stil. Hopelijk kan de staatssecretaris de volgende week zelf nog wat meer zeggen over de brief in wording voor volgende zomer.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het gaat om de rol van het kabinet. Ik heb aan de heer Atsma gevraagd wat de rol is van andere ministeries. Ik hoor van minister Eurlings dat hij met minister Cramer gaat praten over de ecoducten. Als hij dat kopje thee met haar gaat drinken, moet hij ook wijzen op het feit dat minister Cramer vanuit het fonds voor de verbetering van luchtkwaliteit wellicht een bijdrage zou kunnen leveren, aangezien wij een enorme hoeveelheid CO₂ minder gaan uitstoten als er meer wordt gefietst, zoals de heer Van der Steenhoven zojuist formuleerde. Minister Cramer zou dus een bijdrage kunnen leveren aan het welslagen van deze fietsnota, waar wij allen hier aan tafel zoveel liefde voor uitspreken.

Minister **Eurlings**: Ik zal dat in de warme aandacht aan mevrouw Cramer aanbevelen. Ik zal haar verzoeken om in deze lijn een reactie te geven. Dat lijkt mij de beste manier. Ik speel het graag aan haar door, maar ik kan niet namens haar antwoorden, want ik ga niet over haar budget.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat snap ik en ik stel het op prijs dat de minister het graag wil doorgeleiden, maar hij en de staatssecretaris zijn de trekende bewindspersonen op dit dossier. De minister moet gewoon tegen mevrouw Cramer zeggen: beste Jacqueline, bijdragen, over de brug komen, boter bij de fiets, zoals collega Van Gent zegt.

Minister **Eurlings**: Ik zou mij oncomfortabel voelen als mevrouw Cramer in een debat met de Kamer mijn Nota Mobiliteit zou invullen. Zo werkt het ook een beetje andersom. Ik zal het in haar warme aandacht aanbevelen en zal haar vragen de Kamer hierover nader te berichten. De drive van de heer Mastwijk is mij meer dan helder.

Voorzitter. Waarom mogen fietsen niet altijd en overal mee in de trein, zo werd gevraagd. Het is zoals het is; in de huidige concessie is dit de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Daarom heeft men voor treinen die in de spits tjkvol zitten, de prioriteit gesteld om heel veel reizigers mee te nemen. Dat heeft men ook gedaan voor het vlot in- en uitstappen, de punctualiteit. Ik ben echter bereid om met de NS te bespreken hoe het ermee staat. Een van de woordvoerders had het over de «lange Strecke» van Den Bosch naar Amsterdam, misschien niet direct tot aan Schiphol maar wel tot Amsterdam. Er werd gevraagd: hoe staat het ermee en zijn er mogelijkheden om die optie weer verder op te peppen, zeker op de lange routes? Ik wil graag het gesprek hierover aangaan met de Nederlandse Spoorwegen en de Kamer daar nader over berichten.

De IDED-methode om fietspaden voor visueel gehandicapten te verbeteren. Ik vind het goed om een onderzoek te initiëren naar het verbeteren van de zichtbaarheid, zo zeg ik tegen mevrouw Roefs. Ik zal het onderzoek in de standaardverkeersveiligheidsonderzoeken laten programmeren, zo zeg ik in goed contact met bijvoorbeeld de Fietserbond van de heer Van der Steenhoven. Over de uitkomsten daarvan zal ik de Kamer uiteraard informeren. Die handschoen pakken wij dus op.

Het aantal ziekenhuisgewonden. Afgelopen zomer hebben wij aangegeven dat het aantal gewonden onder fietsers stijgt. Daarom heb ik de Kamer tijdens het overleg van 2 september toegezegd de oorzaken van deze stijging te onderzoeken. De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) heeft hierover een eerste analyse gemaakt. Die wil ik op korte termijn met de Fietserbond bespreken. Ik zeg toe dat ik de Kamer voor het AO Verkeersveiligheid van 16 december a.s. hierover informeer. Dat komt snel naar de Kamer. Aangezien de stijging van het aantal ziekenhuisgewonden

niet alleen gaat om fietsers, wil ik de achtergronden van de stijging hoe dan ook verder laten onderzoeken. Mijn streven is om hier niet alleen de DVS maar ook de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en Consument en Veiligheid bij te betrekken. De eerste beelden hebben wij echter al. Na overleg met de Fietsersbond, komen die naar de Kamer.

Een andere vraag was: hoeveel ruimte is er in het budget? Een amendement van de Kamer heeft voor 10 mln. aan extra maatregelen ruimte gegeven. Een deel is in de brief van de staatssecretaris belegd. Dat ging onder andere over de ontwikkeling van de fietsairbag, een bijdrage aan de campagne Heel Nederland Fietst en het stimuleren van fietsstallingen bij bushaltes. Dit lijken mij uitermate sympathieke initiatieven. Het geld zit vooral in het stimuleren van fietsstallingen bij onder andere bushaltes. Dat kost behoorlijk veel geld. Als het zo wordt uitgevoerd als in de brief staat, wat ook ter goedkeuring van de Kamer is, dan zou van de 10 mln. nog zeker 5 mln. misschien wel 6 mln. vrij beschikbaar zijn. Als je dus alles uitvoert, wat in de brief staat, ben je zo'n 4 mln. verder.

De aanpak van fietsdiefstal. De minister van BZK voert het plan uit als onderdeel van het veiligheidsprogramma. De diefstal daalt inmiddels sneller dan de 100 000-doelstelling, maar ik zeg net als de heer Atsma: als je het totale aantal fietsdiefstallen op je laat inwerken, dan zijn het er nog steeds heel erg veel. Het doet mij deugd dat ik kan melden dat het scannen door het politiecorps inmiddels een eerste start heeft gemaakt. De eerste uitrol van scanners over alle regio's vindt plaats. Het gaat wel om een beperkt aantal. In iedere regio zal op korte termijn de scanner worden gebruikt. Hopelijk zal het aantal scanners verder worden opgevoerd. Een woordvoerder zei dat een agent eigenlijk al lopende weg even een scan zou moeten kunnen doen. Dat is een prachtig beeld, maar de minister van BZK is ermee bezig. Het is goed nieuws dat de eerste uitrol over alle regio's is begonnen.

De heer Mastwijk en de bij EenVandaag opererende heer Aptroot hadden het over de databank waar alle gestolen fietsen in staan, over voldoende scanners en fietsenstallingpoortjes met scanners. De databank is operationeel. Alle aangiften van gestolen fietsen komen erin. De minister van BZK zal scanners ter beschikking stellen aan de politieregio's om ervaring mee op te doen. De poort met een scanner erin is interessant voor de toekomst. Die houden wij zeker in beeld maar zo'n poort is op dit moment technisch nog heel erg lastig. Nu moet je namelijk heel dicht bij het frame scannen om goed te kunnen uitlezen. Zo'n poort is vaak te ver van het frame af en pakt de informatie niet. Maar je zou inderdaad eigenlijk zoiets moeten hebben; dan heb je in één keer de ene na de andere gestolen fiets. Wij blijven er dus naar kijken.

De veilige schoolroute. Langs alle 50 km-wegen die fungeren als schoolroute, zouden fietspaden moeten worden aangelegd, zo stelde de heer Aptroot. De veiligheidsinrichting van 50 km-wegen is allereerst een zaak van lokale wegbeheerders; het is niet anders. Het aanleggen van fietspaden is daar een onderdeel van. De vraag is ook of het altijd kan en nodig is. Er is echter veel aandacht van niet alleen de Fietsersbond en de regering, maar ook van de ANWB, die een inventarisatie doet, om de onveiligste plekken rond scholen aan te pakken. Ik ben het immers met allen eens: het is te onveilig en kinderen zijn te kwetsbaar. Voor het verbeteren van de fietsveiligheid en de verkeersveiligheid zijn kinderen en ouderen groepen die prioriteit vereisen. De veiligheid wordt verder bevorderd door de subsidiëring van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Die subsidie is gericht op activiteiten, voorlichting, educatie, communicatie en alles wat dies meer zij. Daarbij wil ik speciaal het project Kind Verkeersveilig noemen. Dat is een goed initiatief, waarin de ANWB samenwerkt met kinderen, ouders en scholen en zich van zijn beste kant laat zien. Er werd gevraagd of de 100 000 stallingsplaatsen wel voldoende waren. Ze zijn voldoende om het tekort zoals dat wordt verwacht, op te vangen.

Er zijn inmiddels 35 000 stallingsplaatsen gerealiseerd, dus er wordt flink geleverd. Met de groei van het treingebruik zullen er na 2012 nieuwe stallingen nodig zijn. Dat zeg ik ook als een concrete reactie op wat onder anderen de heer Roemer zojuist vroeg. Wij werken aan het vervolg op het fiestenstallingprogramma Ruimte voor de fiets na 2012. Daarover zal de staatssecretaris de Kamer tegen volgende zomer een brief doen toekomen. Tot 2012 zitten wij force majeure op streek, al is het een hell of a job om die 100 000 te realiseren. Daarna zullen wij meer nodig hebben. Dat zullen wij niet uitstellen tot een volgende regering, maar daar zullen wij de komende periode met de Kamer beslissingen over nemen. De heren Roemer en Mastwijk en mevrouw Van Gent vragen om alle acties en financiële middelen in kaart te brengen en te komen met een overzichtelijk aanvalsplan. In de brief zijn acties opgenomen, inclusief de beleidslijn. Het fietsbeleid wordt primair vormgegeven door de decentrale overheden. De staatssecretaris zal in de Toekomstvisie Regionaal Openbaar Vervoer het onderdeel van de fiets als voor- en natransport nadrukkelijk verder uitwerken en daarover voorstellen doen. In onder meer het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) moet de regie tot uitdrukking komen. Daarin bespreek je met provincies en gemeentes op welke manier je een en ander samen doet. Bij de behandeling van de visie zal de staatssecretaris met de Kamer bespreken of alle gaten in het fietsbeleid voldoende zijn gedicht. Daarbij wordt de regievraag nader uitgebeeld. Het NMB moet hierin dus een belangrijke rol spelen.

Er werd gevraagd hoe ver wij zijn met de framenummervplichting. Met deze verplichting willen wij aansluiten bij de RAI-standaard die is ontwikkeld door de branche zelf. De RAI Vereniging, vertegenwoordiger van de fietsfabrikanten, kijkt nu voor ons hoe het framenummer er technisch moet uitzien. Het framenummer moet zo vorm krijgen dat het straks de EU-toets op de handelsbelemmeringen kan doorstaan. Dat is een belangrijke randvoorwaarde. De uitgifte moet zo worden geregeld dat geen fraude met nummers mogelijk is. Wij koersen sowieso op invoering in de loop van 2011 en niet later. Wij zijn bezig om dat verder te ontwikkelen. Velen vroegen of een framenummer überhaupt nog nodig is, aangezien de chip er is. Helaas krijgt nog niet iedere fiets een chip. De heer Atsma zei het al: Nederlandse fietsen zijn hier al ver mee, maar sommige fietsen uit het vaak heel verre buitenland zijn nog lang niet zo ver. Volgens de branche zelf zal het nog zeker tien jaar duren voordat ook alle fietsen uit Shanghai en omstreken een chip hebben. Bovendien is het framenummer zeer geschikt als extra identificatie. In die zin kan het geen kwaad. Chips zijn natuurlijk uiteindelijk beter, zeker als je met poortjes et cetera op grotere afstand kunt controleren.

Ik kom op het nummerplatenvoorstel, het initiatief van GroenLinks. De minister van VROM heeft op 8 mei een brief geschreven over de sloopregeling. Wij staan altijd positief tegenover voorstellen waarmee het fietsgebruik wordt gestimuleerd en oudere auto's uit het verkeer worden gehaald. Den Haag en Amsterdam hebben naast de nationale sloopregeling een koopsubsidie. Die steden hebben gekozen voor een lokale regeling waarbij geen terugkoopeis geldt, zoals wanneer men de auto de deur uit doet. Het voorstel van GroenLinks lijkt op deze lokale initiatieven. Het lijkt wellicht geschikt om door gemeenten als compenserende of vervangende maatregel in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) te worden ingezet. Ik ben bereid om nader te kijken naar implicaties van het voorstel, waaronder de handhaafbaarheid. Ik zie hierin echter een verwijzing naar Vlaanderen, maar het is wel een klein verschilletje of je je kenteken in Vlaanderen inlevert, waar het kenteken op naam staat, of hier. Hier kun je een oud barrel inleveren en heb je zo weer een ander kenteken op een andere auto. Ik wil er wel naar kijken. Het lijkt aan te sluiten op lokale initiatieven. Ik wil het hartelijk aanbevelen bij gemeenten als compenserende of vervangende maatregel in het NSL. Misschien doet een goed voorbeeld daar goed volgen.

Ik kom op de stand van zaken in het onderzoek van de Fietsersbond naar de correlatie tussen het onderhoud van fietspaden en ongevallen van oudere fietsers, die andere zeer kritische groep fietsers samen met de jongeren. De Fietsersbond is hier op dit moment druk mee doende. Het is goed dat de bond er veel databases en de klachtenlijn bij betreft. Er wordt dus heel breed naar gekeken. Dat is voor ons heel erg waardevol. Zoals in de brief over ouderen en mobiliteit van begin november is geschreven, zal de regering hier in het eerste kwartaal van 2010 op terugkomen. De samenwerking op dat vlak is goed en die hebben wij hard nodig. Met alle grote en positieve macrocijfers maak ik mij namelijk grote zorgen over die kwetsbare groepen. Het gaat om jongeren in en rond de school en elders, maar ook om ouderen. Aangezien het aantal ouderen de komende jaren extreem toeneemt, zullen wij nu moeten kijken op welke manier wij kunnen voorkomen dat zich daarmee een heel groot nieuw verkeersveiligheidsprobleem aandient.

De **voorzitter**: De minister komt nog terug op de brommers, maar eerst heeft de heer Roemer nog een vraag.

De heer **Roemer** (SP): Ik had concreet gevraagd of het kabinet bereid is om in een brief expliciet op alle 45 voorstellen in te gaan. Dat werd ook een beetje omarmd door de heer Atsma. Kan het kabinet er iets mee en, zo ja, wanneer? Bespreekt het kabinet dit op decentraal niveau? Kan het wat specifiek op deze initiatiefnota ingaan en die reactie zo snel mogelijk naar de Kamer sturen?

Minister **Eurlings**: Ik ben bereid dat toe te zeggen onder de volgende twee premissen. Ten eerste moet de reactie wel recht doen aan de decentrale overheden en hun positie. Wij moeten niet insinueren dat alles onder onze verantwoordelijkheid valt. In die reactie zal in punten worden verwezen naar wat decentrale overheden doen of zouden moeten doen. Ten tweede moet de rol van het NMB bij de totstandkoming van zo'n brief nadrukkelijk tot haar recht komen, want daar zitten die decentrale partners in. Ook wordt de hele visie van de staatssecretaris daarmee afgestemd. Daar moet het binnen passen. Met deze bijkomende argumenten kan ik dat toezeggen.

De **voorzitter**: Op welke termijn ongeveer?

Minister **Eurlings**: De Toekomstvisie Regionaal Openbaar Vervoer wordt in het voorjaar uitgewerkt en komt tegen de zomer gereed. Het is de staatssecretaris een lief ding waard als zij al die punten daar in één klap in kan meenemen. Anders zal zij een aantal keren vooruit moeten verwijzen naar de visieontwikkeling. Dan wordt het een heel lege brief.

De **voorzitter**: Betekent dat voor 1 juli?

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer even te onderhandelen. Ik denk dat het geen lege brief wordt. Het zou heel goed zijn als specifiek op alle 45 punten wordt ingegaan, wat deze nota ook verdient. Dan weten wij concreet voor die 45 punten wat wij nu al kunnen verwachten, wat niet voor het Rijk is et cetera, al kan ik mij best voorstellen dat de staatssecretaris een aantal punten nader zal uitwerken in de brief van juni of juli. Ik verzoek dus toch om binnen niet al te lange termijn een reactie op de 45 punten te geven, al is het alleen maar om de nota recht te doen.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp het punt. Tegelijkertijd is het ook onfortuinlijk als het een brief wordt met heel veel vooruitverwijzingen in de zin van: ik kom er dan en dan op terug. Ik probeer handig om te gaan met de vervelende situatie van dit moment: zullen wij het zo doen dat ik toezeg dat de

staatssecretaris op zeer korte termijn in een brief aan de Kamer nader aangeeft hoe zij denkt op de best mogelijke manier antwoord te geven op die 45 punten, zodat de Kamer op basis daarvan definitief de knoop kan doorhakken? Ik zal aan haar meegeven dat de heer Roemer het liefste heeft dat zij er snel op ingaat eventueel met voorverwijzingen naar een en ander. Ik heb de keerzijde daarvan aangegeven. Daarbij zetten wij het eventjes wat netter neer.

De heer **Roemer** (SP): Als ik het links en rechts van mij goed heb begrepen, dan wordt mijn vraag breed gedragen. Laat dat ook een signaal aan de staatssecretaris zijn.

Minister **Eurlings**: Dat signaal zal ik zeker meegeven. Zij komt snel met een brief waarin zij tijdspaden aangeeft en aangeeft hoe de NMB daarin tot zijn recht komt.

De **voorzitter**: Laten wij het zo afspreken dat wij bijvoorbeeld over veertien dagen te horen krijgen op welke manier erop wordt ingegaan en op welke termijn wij het antwoord kunnen verwachten. Stel dat er een uitgebreidere brief komt met een eventuele doorverwijzing naar juli, dan moet er uiterlijk 1 februari iets liggen met een doorverwijzing naar de andere stukken. Ik wou het op die manier afkaarten. De tweede brief komt voor 1 februari.

De minister gaat nog in op vragen over de bromfietsen.

Minister **Eurlings**: Prima. Binnen twee weken krijgt de Kamer de procesbrief van de staatssecretaris. Ik zal haar bij het opstellen van die brief meegeven dat de Kamer haar reactie liever heel wat eerder heeft dan 1 juli of later. Dat heb ik goed begrepen. Ik geef dat signaal echt door aan de staatssecretaris. Zij zal goed begrijpen dat de Kamer spoed heeft. Binnen twee weken krijgt de Kamer de procesbrief met melding van alle betrokkenen die daar een rol in spelen et cetera. Dat lijkt mij de beste manier. Akkoord.

Brommers mogen in beginsel niet rijden op het fietspad. Mevrouw Nete-lenbos is in dezen al aangehaald. Soms is maatwerk nodig als de veiligheid in het geding komt en dat blijft ook zo. Daarom zullen er uitzonderingen mogelijk blijven.

De effectiviteit van fietshelmen. Het voorstel an sich klinkt sympathiek, maar de regering is niet van plan om de fietshelm voor kinderen verplicht te stellen en wel omdat er bij een draagplicht voor de fietshelm bij kinderen een aanzienlijk risico bestaat dat minder kinderen zullen gaan fietsen en dat kinderen zelfs niet op vroege leeftijd leren fietsen. Zo winnen wij hen uiteindelijk niet voor fietsend Nederland. Australisch onderzoek wijst uit dat een draagplicht mensen ontmoedigt om de fiets te pakken. Nadat in Australië de fietshelm verplicht werd, nam het fietsgebruik met 35% af. Ik weet dat in Shanghai in dezelfde tijd het fietsgebruik ook sterk afnam, maar dat had andere oorzaken. In Australië heeft het echt met die fietshelm te maken. Consument en Veiligheid heeft voor het ministerie V&W de effectiviteit van fietshelmen in kaart gebracht. Naar aanleiding van het onderzoek bezie ik op dit moment of en hoe de voorlichting over het gebruik van fietshelmen beter kan worden vormgegeven. Die willen wij dus wel oppakken. Zo willen wij op een zo krachtig mogelijke manier het gebruik van fietshelmen bevorderen zodat mensen wel het verschil kennen tussen wel of niet die helm dragen, zonder de helm verplicht te stellen met de bijkomende handhavingsproblematiek en misschien veel minder fietsgebruik.

De heer Mastwijk zei dat het comfort op fietspaden niet overhoudt: boomwortels, putten et cetera. Dit is een belangrijk onderwerp, dat onderdeel is van het stimuleren van de regionale woon-werkfietsroutes. In het kader

van de investeringen van 25 mln. zal dit voor die belangrijke routes die wij oppakken, tot het verleden moeten gaan behoren. Oplossen van fietshinder in steden. Er moeten voldoende stallingen zijn. Gemeentes moeten daarbij aan de bak, maar bij de stations doen wij zelf ook stevig mee. Met het weesfietsteam en het Handboek Weesfietsen is de staatssecretaris afgelopen week nog actief geweest. Fietsen van slechte kwaliteit. Er bestaat een aantal NEM-normen (Nederlands Normalisatie Instituut). Deze normen gelden voor fabrikanten die fietsen of fietsonderdelen willen verkopen in Europa. De heer Mastwijk heeft echter wel een punt. De heer Atsma zei het zo mooi: beter een dure fiets die lang houdt dan een goedkope fiets die minder lang meegaat. Daar zit natuurlijk wel een heel stuk vrijheid in. Ik ben bereid om met de branche en de Fietzersbond te kijken wat er op dit vlak verder mogelijk is, al is het maar om helder te maken waarin het onderscheid tussen een goede en een slechte fiets zit zodat dit transparant wordt en mensen weten dat zij er heel veel voor terugkrijgen als zij iets meer betalen. Dat wil ik graag oppakken. De staatssecretaris zal dit met de Fietzersbond verder opnemen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Is het een idee om begin volgend jaar ergens een tweede termijn te houden wanneer die uitgebreidere brief is gekomen waarin wordt ingegaan op die punten? Hierbij kijk ik ook naar de heer Atsma. Dan zijn wij concreet een stukje verder en doen wij recht aan de nota. In die brief staan wellicht wat concretere dingen. In wat iedereen tijdens de begrotingsbehandeling al naar voren wil brengen, blijft iedereen vrij. Zo blijft dit onderwerp echter goed op de agenda staan. Dat is deze nota waard. Dat is mijn voorstel van orde.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een uitstekend voorstel. Ik leg het voorstel voor aan de heer Atsma om de tweede termijn begin volgend jaar te houden zodra de reactie op de 45 punten binnen is.

De heer **Atsma**: Ik beschouw mijzelf een beetje als vrijwilliger. Ik ben altijd bereid om aan dat soort dingen mee te werken, volgaarne zelfs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik kan mij ook voorstellen dat wij de begroting beschouwen als een VAO. Dat neemt niet weg dat wij nog kunnen reageren als die brief over die 45 aanbevelingen binnen is. Vervolgens kunnen wij weer een debat houden.

De **voorzitter**: Ik heb goed begrepen wat de heer Roemer naar voren bracht: je kunt bij de begroting allerlei kanten behandelen. Dan kun je je eigen prioriteiten kiezen. Dat laat onverlet dat de tweede termijn daarna komt. Ik kan mij voorstellen dat je naar aanleiding daarvan alsnog een VAO zou willen omdat er dan duidelijke antwoorden liggen van het kabinet, waarop de Kamer wil reageren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je kunt bij de begrotingsbehandeling natuurlijk alles. Dat ben ik helemaal met mevrouw Roefs eens. Ik heb echter nog een vraag over brommers op de rijbaan, want daar krijg ik maar steeds geen antwoord op.

De **voorzitter**: Ik heb het idee dat de minister daar wel op is ingegaan, maar misschien wil de minister nog even kort reageren.

Minister **Eurlings**: Ik heb zonet gezegd dat er lokaal nog altijd uitzonderingen zijn onlangs de algemene lijn dat brommers niet op het fietspad mogen rijden. Soms kan dat om veiligheidstechnische redenen heel erg belangrijk zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar de uitzonderingen worden zo groot dat ze eerder regel worden. Dat levert echt problemen en vrij chaotische en gevaarlijke situaties op. Daar heb ik het in mijn eerste termijn uitgebreid over gehad. Ik vraag de minister om daar nauwkeuriger naar te kijken. Zou de uitzonderingsbepaling niet veel strenger moeten worden gehanteerd dan wel eruit moeten worden gehaald? Ook de heer Atsma was daar een voorstander van.

Minister **Eurlings**: Eruit halen lijkt ons erg ver gaan, want op sommige punten moet je lokaal maatwerk kunnen toepassen. Ik herken mij op voorhand niet zozeer in het beeld dat de uitzonderingen zo gigantisch toenemen. Ik zeg wel toe dat ik de Kamer hier voor het AO Verkeersveiligheid van 16 december nader een brief over zal schrijven. Ik weet niet hoever ik dan ben gekomen, maar ik wil daarin even een algemeen beeld schetsen van het antwoord op de vraag of dit echt hand over hand toeneemt. Dan kunnen wij het daar in dat overleg nader over hebben. Ik kan mij vinden in het voorstel van de heer Roemer. De staatssecretaris schrijft binnen twee weken een procesbrief. Daarin zal zij aangeven wanneer de volgende slag van de brief komt. Ik zal het gevoel van de Kamer daarbij aangeven: liever snel dan laat. Het lijkt mij prima te doen dat de tweede termijn wordt gehouden wanneer die tweede brief komt met de inhoudelijke reactie. Dat lijkt mij een prima manier om met elkaar en de regering om te gaan. Ik spreek de hoop uit dat de staatssecretaris heel, heel, heel lang voor dat moment weer in ons midden is. Ik hoop bijvoorbeeld de begroting van volgende week niet alleen te hoeven doen. Alle gekheid op een stokje, ik wens haar heel veel beterschap. Ik zal doorgeven dat de woordvoerders dat ook doen. Ik heb dat van sommigen al een-op-een doorgekregen. Ik hoop dat zij begin volgende week weer gewoon hier is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb nog één vraag. Daar hoef ik nu niet meteen het antwoord op, want die is tamelijk ingewikkeld. Die heeft te maken met een aanbeveling die ook in de nota van de heer Atsma staat: de afstemming tussen wegbeheerders. Ik doel op de verschillende voorrangregels voor fietsers her en der in den lande. Het voorbeeld Groningen kwam even voorbij. Als ik met de auto door Groningen rijd, moet ik altijd heftig wennen aan het verschijnsel fiets ter plekke. In Hoogeveen en in Zwolle is dat weer anders. Het lijkt mij buitengewoon belangrijk dat de minister dan wel de staatssecretaris in overleg met de decentrale overheden ook het aspect duidelijkheid in de voorrang oppakt. Of dat thuishoort bij een AO Verkeersveiligheid of de tweede ronde van deze fietsnota is mij om het even, maar het is wel een aspect om de komende maanden goed bij de verdere uitwerking van deze fietsnota te betrekken.

Minister **Eurlings**: Dat punt neem ik graag mee. Ook daarbij is een stuk maatwerk mogelijk. Ik zal er vanuit mijn verantwoordelijkheid voor zorg dragen dat in de inhoudelijke brief van de staatssecretaris ook op dat punt nadrukkelijk wordt ingegaan.

De **voorzitter**: Met de tweede c.q. derde termijn gaan wij de volgende keer door.

Toezeggingen

- De minister van V&W geleidt de vraag van het lid Mastwijk over de combinatie van ecoducten en fietspaden door naar de minister van VROM en vraagt haar daarop te reageren aan de Kamer.
- De staatssecretaris bericht de Kamer voor de zomer van 2010 over wat er nodig is om op de middellange termijn te voldoen aan de vraag naar fietsstallingsplaatsen bij stations.

- De minister van V&W verzoekt de minister van VROM om de Kamer te berichten over de mogelijkheid om een financiële bijdrage te leveren aan de uitwerking van de fietsnota van het lid Atsma vanuit het fonds voor de verbetering van de luchtkwaliteit.
- De minister overlegt met NS over verbetering van de mogelijkheid fietsen mee te nemen in de trein en bericht de Kamer over het resultaat daarvan.
- De minister laat onderzoek verrichten naar het toepassen van de IDED-methode op fietspaden en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.
- De staatssecretaris gaat in de Toekomstvisie Regionaal Openbaar Vervoer in meer detail in op de uitwerking van haar fietsbeleid.
- De minister komt schriftelijk terug op de implicaties en handhaafbaarheid van het voorstel «Een fiets voor een nummerplaat» van de GroenLinks-fractie.
- De staatssecretaris stuurt de Kamer binnen twee weken een brief over de timing van haar reacties op alle aanbevelingen in de fietsnota van het lid Atsma.
- De staatssecretaris stuurt de Kamer uiterlijk begin 2010 een brief met een uitgebreide reactie op de fietsnota van het lid Atsma.