

Vergaderjaar 2008–2009

31 796

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

Nr. 3

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 april 2009

Binnen de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ hebben enkele fracties behoefte over de Initiatiefnota Fietsen in Nederland...een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland (Kamerstuk 31 796, nr. 2) van het lid Atsma een aantal vragen en opmerkingen ter beantwoording aan de initiatiefnemer voor te leggen. De op 4 februari 2009 toegezonden vragen zijn, vergezeld van de bij brief van 1 april 2009 toegezonden antwoorden, hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
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), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

1

Wat is het concrete doel van de initiatiefnota en in hoeverre sluit dit aan bij de ambitie van BOVAG en RAI om het aandeel van de fiets te vergroten van een kwart van alle verplaatsingen in Nederland nu naar een derde in 2020?

Het concrete doel van de initiatiefnota is fietsen en fietsgebruik in Nederland stimuleren. De Fietsnota en de ideeën van BOVAG en RAI sluiten prima op elkaar aan. Het is wenselijk dat deze initiatiefnota een rol zal spelen bij het bereiken van de ambitie van BOVAG en RAI om het aandeel van de fiets van alle verplaatsingen te vergroten naar een derde in 2020. Deze ambities zijn terug te vinden in de duurzaamheidsagenda van BOVAG en RAI.

2

Welke rol hebben de verschillende belangen- en brancheorganisaties, zoals de Fietsersbond, VVN, BOVAG, RAI et cetera, gespeeld bij het opstellen van uw initiatiefnota?

Bij het opstellen van de Fietsnota is gebruik gemaakt van de kennis en deskundigheid van diverse belangenorganisaties, waaronder de BOVAG, RAI, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, ANWB, NS prorail, e.a.

3

Kunt u, in het kader van het belang en de noodzaak van een geïntegreerd beleid, aangeven op welke vlakken u een centraal beleid wilt voeren en op welke vlakken u slechts aanbevelingen en suggesties wilt doen aan gemeenten en provincies?

De rol van de rijksoverheid ligt met name in het faciliteren en stimuleren van integraal fietsbeleid in Nederland. Dit kan bijvoorbeeld door het nemen van fiscale maatregelen, door het financieren van bepaalde voorstellen en door middel van wetgeving. Daarnaast is het wenselijk dat er een betere afstemming van beleid is tussen Ruimtelijke Ordening en Milieu, Volksgezondheid en Welzijn en Verkeer en Waterstaat. Door de rijksoverheid moeten aanbevelingen gedaan worden die betrekking hebben op de weginrichting, op gezondheidsbeleid, en op aanpak fietsdiefstal. Ook heeft de rijksoverheid een stimuleringsrol in het aandragen van goede voorstellen die decentraal moeten worden opgepakt en geregeld. Daarnaast bevat de Fietsnota enkele voorstellen die op Europees niveau geregeld kunnen worden, zoals de emissierichtlijn en botsvriendelijkheid van auto's. De rol van de decentrale overheid ligt met name op het inrichten en uitvoeren van beleidsvoorstellen. Fietsbeleid is grotendeels maatwerk dat per gemeente en provincie kan verschillen.

4

Kunt u een prioritering aangeven in uw aanbevelingen?

Het stimuleren van fietsgebruik levert een belangrijke bijdrage aan het oplossen van maatschappelijke problemen. Een van de meest effectieve manieren om dit te bereiken is het vervangen van korte autoritten door de fiets. Dit is goed voor het milieu, de fileproblematiek en de gezondheid van de Nederlander.

Welke aanbevelingen prioriteit zouden moeten krijgen is afhankelijk van de uitspraak van de Tweede Kamer tijdens de behandeling van de fietsnota.

5

Hoe denkt u ervoor te kunnen zorgen dat er met betrekking tot het fietsbeleid een gecoördineerde samenwerking komt tussen de diverse betrokken ministeries?

De belangrijkste rol in het stimuleren van het fietsgebruik ligt bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit ministerie heeft als taak om ervoor te zorgen dat bij diverse ontwikkelingen en beleidsnota's het fietsbeleid integraal wordt meegenomen.

Nu is elk ministerie is verantwoordelijk voor het eigen beleidsveld. Integraal beleid dat betrekking heeft op diverse ministeries vraagt om duidelijke afspraken tussen de verschillende ministeries en de eindverantwoordelijkheid van dat integrale beleid.

Inmiddels zijn er op diverse terreinen op het gebied van Verkeer en Waterstaat en VROM ambassadeurs aan het werk. Hun taakomschrijving is verschillend, evenals hun mogelijkheden. Een ambassadeur fietsbeleid of een fietsautoriteit die zich mede richt op deze integratie kan een grote stap in de goede richting zijn.

6

Kunt u op hoofdlijnen de eerste reacties van de in uw initiatiefnota genoemde betrokken partijen en hun bereidheid om mee te werken aan de uitwerking ervan uiteenzetten?

De betrokken partijen zoals Bovag, Rai, de Fietsersbond hebben de initiatiefnota toegejuicht. Dit geldt eveneens voor een organisatie als de ANWB. Ook Staatssecretaris Huizinga heeft zich reeds positief uitgelaten over de Fietsnota. De staatssecretaris heeft dit reeds laten zien door steun te verlenen aan de motie Roefs, Koopmans om onderzoek te laten doen naar het ophogen van de bedrijfsfietsenregeling.

Fietsersbond, RAI en BOVAG zijn bereid om de implementatie van de voorstellen, voor zo ver dit binnen hun mogelijkheden past, te helpen realiseren. Volgens de ANWB kan er meer aandacht naar de barrièreproblematiek. De verbindingen en de schakels tussen modaliteiten moeten goed op orde zijn om fietsers in de verleiding te brengen van de voorzieningen gebruik te maken. Als hieraan kan worden voldaan wil de ANWB zich inzetten om de voorwaarden te scheppen om de fiets in de ketenverplaatsing en op korte verplaatsingafstanden een volwaardige plek te geven.

7

Hoe staat u tegenover ruimtelijke ordeningsmaatregelen die het fietsgebruik binnen steden bevorderen, bijvoorbeeld het aanleggen van knips in autoroutes en het ombouwen van straten tot fietsstraten, zodat meer steden zich ontwikkelen tot fietsstad op het niveau van Houten? Deelt u de mening dat gemeenten moeten worden gestimuleerd dit soort maatregelen te nemen (Energie Prestatie op Locatie)? Zo ja, hoe wilt u bereiken dat gemeenten op dit gebied substantiële stappen vooruit zetten?

Mobiliteit in steden is een verhaal van vele partners en vele verschillende belangen.

Het is niet reëel te verwachten dat automobiliteit binnen steden op grote schaal kan worden omgezet naar fietsmobiliteit. Daarvoor zijn de redenen tot stedelijke auto-mobiliteit te divers. Gelet op de gemeentelijke autonomie, moet daar de eerste keus gemaakt worden. Dat er lokaal veel mogelijk is, wordt bewezen in Houten. Voor nieuwbouwlocaties geldt Houten al jaren als het goede voorbeeld. Door de specifieke stedenbouwkundige structuur, opgehangen aan een treinas en een fietsas met daarbuiten een autoring, is Houten verkeerskundig bijzonder veilig. Bovendien is het fietsgebruik opvallend hoog en tevens zijn de burgers

bijzonder tevreden. Niet voor niets werd Houten Fietsstad 2008. Houten is tot ver over de grens bekend om haar bijzondere stedenbouwkundige opzet.

Ondanks al deze positieve resultaten heeft het concept van Houten weinig navolging gekregen. Bij het ontwerpen van grote nieuwbouwwijken in het kader van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening is de auto weer centraal komen staan in het stedenbouwkundig concept. Dit heeft geleid tot fiets-onvriendelijke autogeorieerde nieuwbouwlocaties als LeidscheRijn bij Utrecht, met alle verkeerskundige problemen van dien.

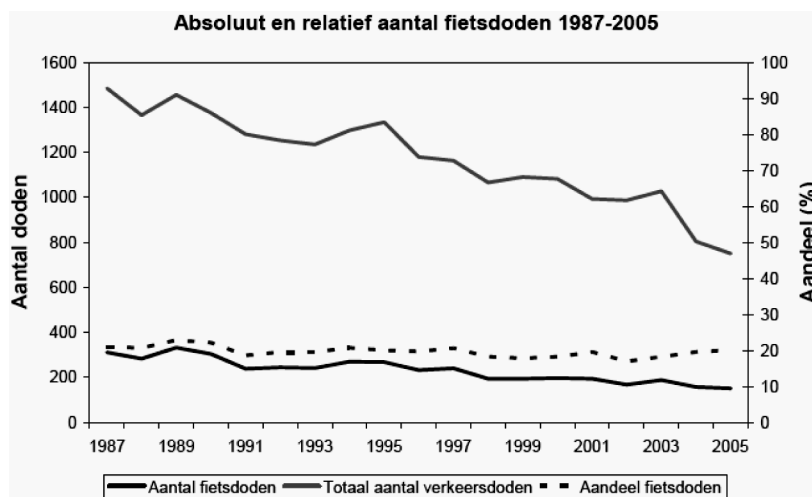
Ook in bestaande wijken en plaatsen kan het instrument van Ruimtelijke Ordening met succes ingezet worden, bijvoorbeeld door het auto- en fietsnetwerk zo veel mogelijk te ontvlechten. Rijkswaterstaat [1] vond in 2005 een duidelijk verband tussen het risico voor fietsers in het verkeer en de dichtheid van drukke kruispunten. Deze dichtheid blijkt van plaats tot plaats sterk te verschillen. Het vergroten van de verblijfsgebieden en het beperken van het aantal ontsluitingswegen binnen de kom is dus een goede maatregel voor fietsers. Om te voorkomen dat fietsers te veel over drukke autowegen moeten rijden, is een fietsnetwerk in de verblijfsgebieden dan wel geboden. Bijkomend voordeel is dat uit onderzoek van de Fietsersbond gebleken is, dat de blootstelling van fietsers aan ultrafijnstof in de verblijfsgebieden aanzienlijk lager is dan langs verkeersaders. Het stimuleren van fietsverkeer door verblijfsgebieden is dus goed voor de verkeersveiligheid en de gezondheid van fietsers.

Zoals bekend heeft de Rijksoverheid geen directe verantwoordelijkheid voor de weginrichting binnen de kom. Via de relevante kenniscentra, zoals het Fietsberaad, worden gemeentes geïnformeerd. Hierbij wordt ook nadrukkelijk het instrument van goede voorbeelden ingezet, opdat gemeentes ook van elkaar kunnen leren.

8

Is de daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, die blijkt uit het onderzoek van het Deense ministerie van Verkeer, een relatieve of een absolute daling?

Als bron voor de vraag is de tekst op pagina 9 gebruikt. De daling van dodelijke slachtoffers blijkt uit onderzoek van de SWOV, niet van het Deense ministerie van Verkeer. Zie daarvoor de tekst in de nota van het CDA. Zie onderstaande grafiek voor Nederland:



Bron:

Swov Factsheet Fietsers 2006

(http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Fietsers.pdf)

9

Wat is volgens het onderzoek van het Deense ministerie van Verkeer de oorzaak van de daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers; gaan fietsers zich zelfverzekerder gedragen en daardoor minder fouten maken of gaan automobilisten voorzichtiger rijden?

Uit het Deense onderzoek blijkt dat hoe meer fietsers er in het verkeer zijn, hoe minder dodelijke slachtoffers er zijn.

- De fietsveiligheidsvoorzieningen worden steeds beter.
 - Er wordt steeds minder vaak met voorwerpen in de handen gefietst, voorwerpen worden op de fiets vastgemaakt.
 - De handhaving en de controle van de verkeerssnelheid wordt steeds beter.
 - Veiligheidscampagnes helpen om fietsers bewuster te maken
- Bron: Danish Ministry of Transport, Road Directory, Copenhagen. Collection of Cycle Concepts (<http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/999Complete.pdf>)

10

Op welke kolom van tabel 1.2.1 zou u het liefst willen inzetten? Waar valt volgens u de meeste «winst» te behalen?

De grootste winst is te behalen in de eerste drie kolommen (tot 5 km). Hier is de bereidheid om te fietsen het grootst. Daarnaast is er grote winst te behalen op het gebied van verbetering luchtkwaliteit, aangezien autoritten op korte afstand het meest vervuilend zijn. De komst van de elektrische fiets zorgt er voor dat met dezelfde inspanning de dubbele afstanden kunnen worden afgelegd.

11

Welk aandeel van de € 7 miljard die voor de Nota Mobiliteitsaanpak is uitgetrokken, is volgens u nodig om het fietsen voldoende te stimuleren?

Hoeveel geld precies nodig is, wordt bepaald door de prioriteiten. Het zal in elk geval om meer dan de nu gereserveerde bedragen gaan. In de mobiliteitsaanpak is 30 miljoen extra geld gereserveerd voor fietsbeleid. 15 miljoen zal worden besteed aan uitbreiding van het aantal stallingsplekken en 15 miljoen is gereserveerd voor de aanleg van snelle fietsroutes als alternatief voor automobilisten op filerijke trajecten. Daarnaast heeft de Tweede Kamer tijdens de behandeling van de begroting Verkeer en Waterstaat nog eens 20 miljoen extra uitgetrokken voor investeringen in fietsinfrastructuur, waarvan 10 miljoen voor aanbevelingen uit de fietsnota en 10 miljoen voor het realiseren van 2 belangrijke fietsroutes voor woon-werkverkeer tussen Arnhem-Nijmegen en Leiden-Den Haag (zie amendement 31 700 XII, nr. 22, Roefs-Koopmans). Hoeveel geld er precies nodig is, hangt mede af van de voorstellen waaraan de Tweede Kamer haar steun verleent tijdens de behandeling van de Fietsnota. De dekking van de voorstellen kan overigens ook buiten de begroting van VW worden gezocht, zoals bijvoorbeeld bij de begroting VROM, VWS, LNV of bij de nota Agenda Landschap.

12

Kunt u het volgens u voor stallingen bij stations benodigde extra budget van € 60 miljoen onderbouwen?

ProRail heeft tellingen gedaan in 2007 en een prognose gemaakt per station voor 2010. Hieruit bleek dat er 95 000 onbewaakte plekken tekort zijn. Verder zijn duurdere oplossingen nodig op locaties waar uitbreidingen moeilijk te realiseren zijn, vooral op de grotere stations. Daar wordt gezocht naar in pandige of ondergrondse oplossingen en dat leidt

tot veel hogere kosten per fietsplek. Het genoemde bedrag van bijna 60 miljoen voor het opvangen van de acute tekorten is gebaseerd op een ruwe schatting van de Fietsersbond, die daarvoor gegevens heeft gebruikt van ProRail. Het rijk neemt dan zoals afgesproken 50% van de kosten op zich, de andere 50% komt ten laste van de decentrale overheden en overige partijen. Voor een verdere onderbouwing van het bedrag zie bijlage 1.

13

Zijn er volgens u, gezien de groei op het spoor, niet meer investeringen nodig in stallingen bij stations?

In de nota staat dat *minimaal* 60 miljoen nodig is om het *acute* tekort op te heffen. De financiering van Ruimte voor de Fiets in het MIRT eindigt in 2012. Voor de periode na 2012 zal er een meerjarige reservering voor investeringen moeten komen. Nieuwe tellingen komen in eerste helft volgend jaar en laten een doorkijk zien naar 2020. Er wordt rekening gehouden met een verdere groei van de fiets in het voortransport. Bij wensen voor kwalitatief hoogwaardige oplossingen als in Zutphen worden de benodigde gelden nog hoger, waarbij niet in tientallen maar in honderden miljoenen euro's gedacht moet worden.

14

Acht u het mogelijk de extra benodigde budgetten voor onder andere stallingen en het opknappen van meer woon-werkroutes te financieren uit besparingen elders binnen de Nota Mobiliteit?

Voor het totaal aan extra budgetten die nodig zijn als gevolg van de suggesties in deze nota zijn vele dekkingen denkbaar. Daaronder vallen ook herschikkingen van de budgetten in de Nota Mobiliteitsaanpak/MIRT en begroting van VW. Het bij de begrotingsbehandeling aangenomen amendement om 20 miljoen extra aan de fiets te besteden heeft ook een dekking binnen het begrotingsbudget van VW.

15

Hoe wilt u ervoor zorgen dat het extra geld, dat volgens u nodig is om het fietsen te stimuleren, niet ten koste gaat van andere noodzakelijke investeringen, bijvoorbeeld in het wegennet?

Om het fietsen te stimuleren is extra geld nodig. Hiermee worden een aantal andere doelstellingen bereikt zoals vermindering van de filedruk, de verbetering van de luchtkwaliteit en de verbetering van de volksgezondheid. Het bevorderen van fietsen is een simpele en goedkoopste manier om de uitstoot van CO₂ terug te dringen. Extra geld zal onder meer gevonden kunnen worden in innovatieprogramma's en stimuleringsprogramma's vanuit de Rijksoverheid. De aanbevelingen uit de fietsnota hoeven bovendien niet per definitie extra geld te kosten. Bijvoorbeeld het voorstel dat wegbeheerders rekening moeten houden met fietsen en dat fietsbeleid standaard meegenomen moet worden in weginrichtingsplannen hoeft geen EXTRA geld te kosten.

16

Is er onderzoek gedaan naar de reden waarom 57% van de mensen, die binnen 2,5 kilometer van hun werk wonen, met de auto naar hun werk gaan?

Ja. Het fietsberaad heeft hier onderzoek naar gedaan

Tabel 4. Argumenten om voor de auto te kiezen en niet voor de fiets, voor het maken van een korte rit om boodschappen te doen (n=744)

argumenten	(zeer) belangrijk (%)
ik moet grote hoeveelheden vervoeren	90
het is slecht weer	79
ik kan de auto gemakkelijk bij de winkel(s) parkeren	70
ik kan gratis parkeren	58
ik ga naar verschillende bestemmingen en heb weinig tijd om van de ene naar de andere bestemming te gaan	55
de auto is comfortabel	53
de afstand is te ver om te fietsen	49
ik moet weer op tijd thuis zijn	43
ik ben gewend om de auto te nemen	33
de auto staat nu eenmaal voor de deur	26
ik vind het verkeer onveilig	14
ik vind fietsen niet leuk	10
andere mensen doen hun boodschappen ook met de auto	3

Bron:

<http://www.nieuwsbank.nl/inp/2003/05/10/R052.htm>

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/rtoireKorteRit.doc>

Uit onderzoeken van Dr. B. de Geus, Vrije Universiteit Brussel, weten we dat de keuze voor een vervoermiddel sterk bepaald worden door persoonlijke kenmerken. Een eenmaal gemaakte keuze is moeilijk te veranderen. Dit lukt nog het best tijdens grote wijzigingen in iemands leven (nieuwe baan, nieuw huis). Dit geldt overigens voor alle afstanden. Uit ouder onderzoek van Dr. G. Tertoolen weten we dat het uitsluitend verleiden van automobilisten naar andere vervoerswijzen (de zogenaamde honingmaatregelen) niet werkt. Ook azijnmaatregelen zijn nodig om mensen daadwerkelijk nieuwe keuzes te laten maken. Een goede mix van honingen azijnmaatregelen is dus nodig. De verklaring voor dit verschijnsel is eenvoudig dat de voordelen van een alternatief niet opvallen als je het nooit uitprobeert. Daarbij komt, dat de weggebruiker vaak anders reageert dan de maatschappij vaak veronderstelt. Zo hebben veel automobilisten in het woon-werkverkeer geaccepteerd dat ze in de file staan.

17

Hoe hoog was het fietsgebruik per 10 000 inwoners in Odense vóór de uitvoering van het beleidsplan ter bevordering van het fietsgebruik?

Volgens een evaluatiestudie uit 2004 van de gemeente Odense, afdeling Transport, was tegen het einde van december 2002 het aandeel van het aantal fietsritten (een rit van meer dan 300 meter) daadwerkelijk verhoogd met 20%. De cijfers uit 2002 zijn vergeleken met eerdere cijfers uit 1996–1997. Zo is met het project het doel behaald om het aantal fietsritten in de Odense gemeente met 20% te vergroten. Meer dan de helft van het aantal nieuwe fietsritten is afkomstig van voormalige automobilisten. Het lijkt er op dat de vele nieuwe fietsers ook daadwerkelijk zullen blijven, en dat hier dus sprake is van een opgaande cyclus, aangezien het volume van fietsverkeer in 2003 net zo hoog is als tijdens de projectperiode 1999–2002
Bron: Evaluering af Odense – Danmarks Nationale Cykelby.

18

Hoe moet de regering volgens u mensen stimuleren om meer naar hun werk te fietsen?

De overheid kan mensen stimuleren naar hun werk te fietsen door een mix van:

- Het maken van een fiscaal aantrekkelijk aanbod woon-werk-verkeer vergoeding van standaard 19 cent en onafhankelijk van vervoerswijze (zie vraag 31).
- Verhoging van het belastingvrij bedrag bedrijfsfietsenregeling van € 749,- naar minimaal het dubbele. Hierdoor wordt het aantrekkelijk om bijvoorbeeld een elektrische fiets aan te schaffen, waarmee met dezelfde inspanning grotere afstanden woon-werkverkeer af te leggen zijn.
- Het invoeren van een laag btw tarief (6%) op fietsen, verwante producten, reparatie en stalling. Een laag btw-tarief op arbeidsintensieve diensten zoals fietsreparatie is de afgelopen jaren in Nederland al ingevoerd. Door dit uit te breiden kan het fietsgebruik nog breder worden gestimuleerd. Daarnaast is het belangrijk dat er veilige fietsroutes en goede stallingsmogelijkheden bij het werk zijn.

Ook kunnen sociale partners worden gestimuleerd dat op bedrijfsniveau het woon-werkverkeer per fiets een impuls krijgt.

19

Waaraan denkt u als u het heeft over prikkels die campagnes effectiever kunnen maken?

Gedacht wordt aan het opzetten vanuit de lokale overheden van campagnes waarbij de deelnemers een vergoeding of een presentje krijgen waardoor er een extra stimulans is om aan de regeling deel te nemen. Gedacht kan ook worden aan een spaarprogramma voor fietsaccessoires.

20

Welke mogelijkheden zijn er om bij de aanleg en de revitalisering van bedrijventerreinen extra infrastructuur voor fietsen in te richten?

Bij aanleg van bedrijfsterreinen moet voldoende ruimte bestemd worden voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. Een zelfstandig fietsnetwerk los van de auto ontsluiting verdient daarbij uit oogpunt van verkeersveiligheid en gezondheid, de voorkeur. De ontsluitingswegen van deze terreinen worden in steeds toenemende mate ingericht voor gebruik door extra lange vrachtwagens (LZV's). Fietspaden langs deze wegen zijn minder gewenst.

Bij revitalisering van bestaande terreinen zijn er over het algemeen minder mogelijkheden voor de aanleg van aparte fietspaden. Fietsontsluiting is bij revitalisering een item.

Een ander belangrijk punt is de beschikbaarheid van kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen, die voldoen aan het Fietsparkeurkenmerk en daardoor ook diefstal kunnen voorkomen. In de derde plaats kan gedacht worden aan het realiseren van uitgiftepunten van de OV-fiets, bij voorkeur bij haltes van het OV. Ten slotte kan gedacht worden aan het stimuleren van voorzieningen voor fietsers binnen bedrijven (douche- en kleedruimtes).

21

Zijn er mogelijkheden om met Europese subsidies de door de grote hoeveelheid zwaar verkeer hogere onderhoudskosten voor fietspaden op bedrijventerreinen te dekken?

Naar verwachting zijn deze mogelijkheden nihil. Een van de mogelijkheden is wel een generieke regionale subsidies aan te vragen of het in een of ander demonstratieproject te verwerken.

De Rijksoverheid kan betrokken overheden en wegbeheerders stimuleren meer werk te maken van de aanleg van gescheiden fietspaden, mede uit het oogpunt van de verbetering van de Verkeersveiligheid. Daarnaast kan de Rijksoverheid zelf beginnen met het goede voorbeeld te geven door op die fietsverbindingen waar zijzelf wegbeheerder is ook gescheiden fietsroutes te realiseren. Ten onrechte wordt vaak verondersteld dat de Rijksoverheid nooit wegbeheerder is van fietsroutes. Met name parallelwegen langs rijkswegen vallen vaak wel onder beheer van de Rijksoverheid. Zo werden onlangs fietsstroken gerealiseerd op de Broekpolderweg te Maasland, die deels onder beheer van de Rijksoverheid viel. Een ander goed voorbeeld is de fietsbrug langs de A1 tussen Diemen en Muiden, die binnenkort gerealiseerd zal worden.

Een ander aandachtspunt van de Rijksoverheid kan zijn het handhaven van fietsverbindingen bij grote infrastructurele projecten. Dit beleidsuitgangspunt ligt vast in de Nota Mobiliteit. Toch blijkt in concrete gevallen bijzonder moeilijk bestaande fietsverbindingen te handhaven. Wij noemen het project «Omlegging Zuid-Willemsvaart» ten oosten van 's Hertogenbosch, waar door de plannen van Rijkswaterstaat twee bestaande fietsverbindingen dreigen te verdwijnen.

Hoe wilt u bereiken dat er op korte termijn een inventarisatie van de mogelijkheden van betere verlichting en windwering op fietspaden plaatsvindt in alle gemeenten? Bent u een voorstander van het opstellen van een convenant met gemeenten en provincies of denkt u aan meer verplichtende maatregelen?

De Fietsersbond voert sinds 2000 de fietsbalans uit. In dit project zijn op dit moment 125 gemeenten beoordeeld op verschillende aspecten met betrekking tot fietsverkeer.

De fietsbalans heeft een positieve invloed op de kwaliteit van het fietsen in die gemeenten, omdat de gemeente aangespoord wordt tot verbeteren van het fietsklimaat. Het nadrukkelijk opnemen van windhinder en kwaliteit openbare verlichting in de meetaspecten van de fietsbalans kan een goede oplossing zijn. Inventarisatie van de mogelijkheden is goed, een verplichting opleggen is niet gewenst.

Wind kan sterke invloed hebben op fietsers, met name in de kustprovincies. Van oudsher wordt gepoogd de windhinder te verminderen door het aanleggen van windsingels langs onze wegen. Het aanleggen van groot-schalige kunstwerken om wind te weren is niet doelmatig. Fietsers stellen het niet op prijs (om landschappelijke redenen) en het is niet kosten-efficiënt. In dat kader ligt het meer voor de hand om aan aangepaste type fietsen te denken (elektrische fiets, ligfiets). Op korte trajecten met veel windhinder, bijvoorbeeld hoge bruggen, kan het aanbrengen van windschermen wel zinvol zijn. Hiermee is ten tijde van het Masterplan Fiets geëxperimenteerd. Het meer en meer verschijnen van zeer hoge gebouwen in onze steden is wel een punt van zorg. De vortices rond deze gebouwen kunnen vanaf windkracht bijzonder hinderlijk zijn voor fietsers. Zij veroorzaken zowel eenzijdige als tweezijdige ongevallen. Een oplossing hiervoor kan gezocht worden in het aanleggen van «natuurlijke» windvangers.

Verlichting van fietsinfrastructuur is zowel nuttig als duur. Daarbij komt dat er een maatschappelijke wens is om geen onnodige verlichting met name buiten de kom te introduceren. Voor het goed zien van vrijliggende fietspaden is het toepassen van kantmarkering een interessant en kosten-efficiënt alternatief. Het aanbrengen van verlichting zou eventueel beperkt kunnen worden tot enkele hoofdfietsroutes. Zaak is wel de burger hier-

over goed te informeren opdat men kennis kan nemen van de sociaal veilige routes.

24

Op welke wijze zou het Rijk volgens u kunnen bijdragen aan het lokale en regionale beleid ten aanzien van betere verlichting en windwering op fietspaden?

Een bijdrage zou kunnen worden geleverd door het opstellen van richtlijnen door kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. Hierin moet beschreven worden hoe en wat er geïnventariseerd moet worden, maar ook welke maatregelen er genomen kunnen worden.

25

Hoe moeten boomkwekerijen er volgens u toe bewogen worden om te zorgen voor windwering bij fietspaden en wat zou dat kosten?

De daadwerkelijke aanleg van windwering bij fietspaden via beplanting via met groen «aangeklede» windwerende elementen is allereerst een zaak van de wegbeheerder. Regionaal of nationaal (met LNV of V&W wellicht in een regisserende rol) zouden contracten kunnen worden gesloten met de sector om via PPS-achtige constructies en schaalvoordelen het fietspadennet comfortabeler te maken. De sector heeft al aangegeven hierin geïnteresseerd te zijn omdat het omzetverhoging en werkgelegenheid oplevert. Er zou een start kunnen worden gemaakt met die plekken waar wind regelmatig een spelbreker is. Te denken valt aan langere trajecten in het woon-werkverkeer, maar ook fietspaden met een sterk recreatief karakter kunnen worden aangepakt. Een uitspraak doen over de kosten is een hachelijke zaak. Veel hangt af van het te kiezen materiaal, de lengte van het traject en de wijze waarop wordt ingekocht respectievelijk aanbesteed. Verder zal de keuze van het materiaal moeten worden afgestemd op het desbetreffende landschap. Zie ook het antwoord op vraag 26.

26

Heeft u contact gehad met de boomkwekerijsector over ideeën om fietsen comfortabeler te maken door middel van windwering?

In het recente verleden zijn er verkennende gesprekken geweest met de boomkwekerijsector over het «aankleden» van infrastructuur. Daarbij is gesproken over groensingels langs wegen waarbij zaken als tegengaan van geluidhinder en luchtvervuiling een rol speelden. Ook is gesproken over groen langs fietspaden. Het is denkbaar dat deze gesprekken in de toekomst worden voortgezet, bijvoorbeeld als uitvloeisel van de uitwerking van deze Fietsnota. Bij deze verdere gesprekken kan dan meer inhoudelijk op de keus en de prijs van verschillende oplossingen worden ingegaan.

27

Hoe moet volgens u in het programma van eisen voor het opknappen van bedrijventerreinen aandacht worden besteed aan fietsvoorzieningen; wat zou er concreet in moeten komen te staan?

Bij de aanleg en revitalisering van bedrijventerreinen kan gezorgd worden voor het tijdig aanleggen van aantrekkelijke fietsroutes naar de terreinen en aantrekkelijke fietsroutes op de terreinen. Bij aantrekkelijkheid gaat het om gescheiden routes, geasfalteerde paden, goede bewegwijzering en verlichting.

Een tweede hoofdpunt is de beschikbaarheid van kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen, die voldoen aan het Fietsparkeurkenmerk en daar-

door ook diefstal kunnen voorkomen. Voor de inrichting van bedrijfsterreinen bestaat CROW richtlijn nr 192; «Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijfsterreinen». Deze publicatie uit 2003 beschrijft de meeste aspecten voor een goede inrichting van bedrijfsterreinen. Aanvullen van deze publicatie met onderwerpen als parkmanagement en mobiliteitsmanagement valt te overwegen.

In de derde plaats kan gedacht worden aan het realiseren van uitgiftepunten van de OV-fiets, bij voorkeur bij haltes van het OV. Ten slotte kan gedacht worden aan het stimuleren van voorzieningen voor fietsers binnen bedrijven (douche- en kleedruimtes).

28

Denkt u dat het Bouwbesluit moet worden aangepast op het punt van fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen?

Het weer opnemen van een verplichte berging voor fietsen in het bouwbesluit is gewenst.

Op 18 augustus 2008 heeft toenmalig minister Vogelaar aangekondigd dat een fietsenberging en een buitenruimte weer verplicht gesteld worden bij de bouw van nieuwe huizen. Eerder, in 2003, was die verplichting in het kader van deregulering geschrapt. Een verplichting opnemen in het bouwbesluit voor bedrijventerreinen lijkt een logisch vervolg. Maar zie ook het antwoord op vraag 29.

29

Bent u voorstander van fietsparkeernormen voor bedrijventerreinen?

Vaak kan volstaan worden met de eis dat het parkeren en stallen voor de fiets op eigen terrein opgelost moet worden. Het CROW heeft ook verschillende kerncijfers voor fiets-parkeren, maar zeker voor bedrijven kan het fietsgebruik nogal verschillend zijn. Hier is maatwerk aan de orde, en als basis kan dit onderwerp worden uitgewerkt in een CROW leidraad.

30

Acht u, voor het stimuleren van de fiets op bedrijventerreinen, een restrictiever parkeerbeleid voor de auto nodig?

Een restrictief parkeerbeleid voor auto's op bedrijfsterreinen valt of staat met een goede controle op het parkeren. Deze zijn thans reeds goed genoeg. Van verhoging van de controle zal naar verwachting geen stimulans uitgaan voor het gebruik van de fiets boven de auto. Wel zal ontwijkend (parkeer-)gedrag gestimuleerd worden.

31

Wat zou het kosten om een fiscale vergoeding van negentien eurocent per kilometer in te stellen voor fietsen van en naar het werk en waar zou dit volgens u uit betaald moeten worden?

Het is goed om op te merken dat deze fiscale vergoeding nu al mogelijk is, maar lang niet altijd daadwerkelijk wordt toegepast. Zelfs niet door alle ministeries. Bij unanieme toepassing is de rekensom:

Zakelijk gereden fietskilometers: ca. 3,3 mld/jaar. Bij een vergoeding van € 0,19/km: kosten € 640 mln/jaar. Let op: dit zijn de «out of pocket» kosten voor de werkgever. Indien deze kosten alleen door belastingplichtige werkgevers zouden worden gemaakt en de kosten (dus) van de winst worden afgetrokken, dan derft de staat hierop ca. 35% Vennootschapsbelasting (VPB), ofwel ca. € 225 mln. jaarlijks.

Echter, veel fietskilometers worden ook gemaakt door ambtenaren en andere dienaren in dienst van een niet-VPB-plichtige organisatie. Naar

schatting betreft dit een derde van de kilometers. Met deze correctie zou de feitelijke VPB-derving $66\% \times \text{€ } 225 \text{ mln.} = \text{ca. € } 145 \text{ mln.}$ jaarlijks zijn. Ervan uit gaande dat de genoemde € 640 mln. ontvangen vergoeding door de fietser ook weer wordt uitgegeven, ontvangt de staat hier weer 19% BTW over, ofwel € 120 mln. De netto derving voor de staat is dan zeer overzichtelijk, nl. € 25 mln. jaarlijks. Momenteel mag een werkgever al het belastingvrije bedrag van € 0,19 per kilometer vergoeden voor de kosten van woon-werkverkeer. Het maakt daarbij niet uit met welk vervoermiddel de werknemer reist. Dus ook de fiets komt hiervoor in aanmerking.

32

Met welke extra regelgeving en administratie zouden werkgevers te maken krijgen indien een fiscale vergoeding van negentien eurocent per kilometer voor fietsen van en naar het werk zou worden ingesteld?

Verwacht wordt dat in principe er geen administratieve regels bij hoeven te komen aangezien er reeds fiscale vergoedingen bestaan (woon-werkverkeer) die met fietsverkeer kunnen worden aangevuld.

Zoals al eerder aangegeven, is het reeds mogelijk dat werkgevers 19 cent per kilometer vergoeden voor woon-werkverkeer per fiets. Werkgevers die nog geen gebruik maken van de regeling moeten de kilometervergoeding eenmalig administreren op basis van de woon-werkafstand. Indien er sprake is van een vaste woon-werkafstand, is deze opgave eenmalig. Slechts voor extra ritten voor het werk, zal een (beperkte) separate administratie moeten worden bijgehouden. Naast eenmalig opgave van woon-werkafstand (op basis waarvan maandelijks een vaste vergoeding wordt toegekend), bijhouden van een rittenregistratie voor aanvullende ritten voor de baas. Dit is vergelijkbaar met declaraties voor zakelijke ritten met een eigen auto.

33

Welke rol ziet u voor de rijksoverheid weggelegd bij het bevorderen van speciale fietsen?

De overheid dient de randvoorwaarden te creëren door de verhoging van de fiscale vergoeding waarbinnen fietsers zelf kunnen bepalen welke soort fiets ze kiezen voor bijvoorbeeld woon-werk-verkeer. Door verhoging van het belastingvrije bedrag van de bedrijfsfietsenregeling komen speciale fietsen zoals de ligfiets en de elektrische fiets in aanmerking als woon-werkfietsen. Met name met deze twee varianten kan met een gelijke inspanning een grotere afstand afgelegd worden. Gespecialiseerde testbedrijven kunnen een stimulerende rol vervullen bij het keuren en testen van speciale fietsen. Verder kunnen een of meer pilots uitgevoerd worden met fietssnelwegen in combinatie met de inzet van de e-fiets. Een speciale rol voor de Rijksoverheid voor speciale fietsen is er niet. Generiek beleid voor generiek fietsgebruik is wenselijk, waarbij overheden en bedrijfsleven samenwerken om het gebruik van de fiets beter te stimuleren.

34

Hoe hoog zou het belastingvrije aanschafbedrag in de bedrijfsfietsenregeling moeten zijn om de E-bike fiscaal aantrekkelijk te maken en welke gevolgen zou dit hebben voor de rijksbegroting?

Dit soort regelingen bergen de veronderstelling dat prijs bepalend is in het vervoerswijzekeuzegedrag. Dit is niet het geval. E-bikes zijn zonder meer interessant omdat de weerstand om te fietsen lager wordt (sneller c.q. minder inspanning). Maar mogelijk geldt dit ook voor een racefiets.

Het wordt een moeilijk uit te leggen verhaal om alleen op basis van de aandrijvingondersteuning een extra belastingkorting te geven. Wellicht komt hier een apart onderzoek naar via de aangenomen motie voor een onderzoek naar de mogelijkheid om de elektrische fiets fiscaal aantrekkelijker te maken.

Het is overigens een feit dat het aanschafbedrag al vele jaren op hetzelfde niveau ligt. Aanpassing en indexering is wenselijk. Voorgesteld wordt om de belastingvrije vergoeding te verhogen voor alle soorten fietsen, waaronder de E-bike (fiets met trapondersteuning).

Tijdens de behandeling van de nota mobiliteit is een motie aangenomen waarin de minister wordt gevraagd onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de elektrische fiets fiscaal aantrekkelijker te maken door het bedrag van de bedrijfsfietsenregeling te verhogen en dit te realiseren in het belastingplan 2010.

35

Zou het – uit oogpunt van administratieve lastenverlichting – niet beter zijn om voor bepaalde categorieën fietsen en «fietsgerelateerde zaken» één fiscaal regime in te voeren?

Ja, het hanteren van één fiscaal regime, het lage btw-tarief 6%, zou een verbetering zijn van de administratieve lastenverlichting. Zowel ondernemers, belastingdienst en consumenten zijn hierbij gebaat. Daarnaast wordt door deze maatregel fietsen als duurzaam vervoersmiddel gestimuleerd.

36

Als in Nederland wedstrijden voor bedrijfsfietsen zouden worden georganiseerd, hoe zouden volgens u dan de winnende bedrijven beloond moeten worden?

Het initiëren van zulke wedstrijden is uiteraard niet aan het Rijk. Wel is het een leuk idee voor de betrokken partijen (ANWB, Fietsersbond, etc). Bij een prijs kan aangesloten worden bij bestaande innovatieprijzen of een prijs gekoppeld aan de uitgangspunten van de commissie De Waal (Task Force Mobiliteits Management).

37

Hoe verhouden uw aanbevelingen met betrekking tot fietspromotiecampagnes («Op de fiets werkt beter», «Fietsen Scoort», «Trappers») zich tot elkaar? Pleit u voor meerdere campagnes of voor één integrale campagne waarin verschillende elementen zijn geïntegreerd?

Er zijn verschillende campagnes gevoerd voor verschillende doelgroepen. Uit onderzoek is gebleken dat een gerichte campagne gekoppeld aan nodige maatregelen effectiever zijn op de langere termijn.

38

Wat betekenen bovengenoemde aanbevelingen voor de rijksbegroting?

Geld voor publiekcampagnes zal deels via de bijdragen van VenW, VWS, VROM en/of EZ moeten worden gereserveerd. Daarnaast kan uiteraard ook op het bedrijfsleven een beroep worden gedaan.

39

Is bekend waarom jongeren steeds minder fietsen?

- Vaak zijn er geen aantrekkelijke en veilige routes
- Vaak kan de fiets niet veilig en gratis gestald worden
- Fietsendiefstal is nog steeds een groot probleem

- Jongeren gebruiken liever een scooter. Dit wordt gezien als een status-symbool.
- Allochtone jongeren fietsen beduidend minder dan autochtone jongeren.
- Jongeren maken meer gebruik van het openbaar vervoer dan van de fiets.

Verder weten we uit onderzoek dat de invoering van de OV-studentenkaart een forse achteruitgang op het fietsgebruik veroorzaakte onder de groep studenten. Het eventueel meer beschikbaar komen van de OV-studentenkaart voor 16- en 17-jarigen zal naar verwachting ook voor die groep leiden tot een sterk verminderd fietsgebruik. Dit is overigens geen exclusief jongerenprobleem: exact hetzelfde effect treedt op bij gratis OV voor ouderen.

Positief is dat uit cijfers van het CBS weliswaar ook blijkt dat het aantal fietsritten per persoon per dag iets is afgenomen, maar dat de fietsafstand is toegenomen.

40

Is er onderzoek gedaan naar de reden waarom ouders hun kinderen per auto naar school brengen?

Er is onderzoek gedaan naar de beweegredenen van ouders om hun kinderen naar school te brengen. Dit onderzoek is uitgevoerd door Traffic Test en is gedaan in opdracht van het Fietsberaad.

De meest genoemde reden om het kind altijd met de auto weg te brengen is dat de school te ver weg is (53%), de route naar school niet verkeersveilig is (47%) en de school op de route ligt naar het werk (27%) (zie tabel 32). Desondanks brengen de meeste ouders hun kinderen nog steeds lopend of met de fiets naar school.

Tabel 32 Percentage kinderen waarvoor een van onderstaande argumenten is genoemd als reden om dat kind altijd met de auto naar school te brengen.

Reden	percentage kinderen ⁵⁵
omdat school te ver weg is	53%
omdat de route naar school niet verkeersveilig is	47%
omdat de school op de route ligt naar het werk	27%
andere reden	20%
omdat de baby/peuter ook mee moest	18%
geen echte reden, het is gewoon het makkelijkst	14%
omdat ik/andere volwassene na het wegbrengen steeds direct iets anders ging doen	11%
omdat de route naar school niet sociaal veilig is	3%
omdat het kind geen fiets heeft	3%
omdat er geen goede fietsstalling bij de school is	1%
omdat het kind na schooltijd steeds zonder fiets weer ergens anders heen moest	1%
<u>omdat ouder(s)/verzorger(s) geen fiets hebben</u>	<u>0%</u>

Bron: Reisgedrag kinderen basisschool, TT02-95 (2003).

41

Welke van de maatregelen die u noemt om het fietsen naar school te stimuleren, zijn volgens u het belangrijkste?

Alle 8 punten zijn relevant, een samenhangende aanpak van alle punten is het beste. Er bestaat niet één wondermiddel.

42

Waar denkt u aan als u het heeft over wettelijke eisen aan de veiligheid van schoolroutes?

- De schoolroutes moeten door goed ingerichte verblijfsgebieden lopen (30 km zones)
- Of de schoolroutes moeten over losse fietspaden langs 50 km/u wegen lopen
- Waar oversteek over een 50 km/u noodzakelijk is, moet deze oversteek veilig zijn (zodanig voorzien van verkeerslichten), met een midden-eiland, en de snelheid van het kruisend verkeer bij voorkeur maximaal 30 km/u
- Hoe dichter bij de school, hoe meer autoluwe straten

43

Hoe moet worden gedefinieerd welke routes onder deze wettelijke eisen zouden vallen en is dit geen onderwerp van lokaal beleid?

Met nadruk moet worden gekeken naar een duurzaam veilige inrichting van schoolroutes, waarbij aan de bovenstaande eisen moet worden voldaan. Bij het vaststellen van prioritering hebben scholen een adviesfunctie.

44

Vindt u een wettelijk kader voor schoolroutes daadwerkelijk noodzakelijk, naast de andere aanbevelingen die u noemt om het fietsen naar school te stimuleren?

Het zou mooi zijn als een wettelijk kader niet nodig zou hoeven zijn. We zouden de verantwoordelijkheid vooral bij de gemeentes moeten neerleggen. Zij moeten ervoor zorg dragen dat de fietsroutes van en naar school maar ook naar bibliotheek, sportveld etc. veilig zijn.

45

Wat zou de aanleg van de verkeerstuinen kosten?

Er zijn geen gegevens bekend over de kosten van verkeerstuinen. Verkeerstuinen zijn een «redmiddel». Gewone straten rondom scholen zouden voldoende veilig en aantrekkelijk moeten zijn voor fietsen: oefenen in technische vaardigheden kan ook op brede stoepen, (school)pleinen en in erven. Verkeersvaardigheid (leren fietsen in het verkeer) kan geoefend worden in rustige straten; bijvoorbeeld in 30-km-verblijfsgebieden. Verkeerstuinen kunnen een aanvulling zijn op de lessen die rondom scholen gegeven worden. Want helaas bieden sommige schoolomgevingen onvoldoende veiligheid voor praktijklessen. Dan zijn verkeerstuinen een alternatief.

46

Klopt het dat momenteel niet op alle scholen verkeerslessen worden gegeven? Zo ja, om hoeveel procent van de scholen gaat het en zou u pleiten voor een verplichting in het lespakket door het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap?

Er wordt door scholen weinig tijd besteed aan praktische verkeerslessen. Eenderde van de basisscholen doet helemaal niets aan praktijklessen. De andere tweederde van de basisscholen besteden gemiddeld 20 minuten per maand aan praktijk-verkeerslessen. Die tijd blijft ver achter bij de theorielessen. Aan theorie wordt gemiddeld 4 tot 5 keer meer tijd besteed. Het verplicht stellen van verkeerslessen is geen goed idee. Wel kunnen

scholen meer dan nu het geval is gestimuleerd worden om verkeerslessen op te nemen in het lespakket.

47

Leidt uw suggestie ten aanzien van de OV-studentenkaart niet tot te hoge administratieve lasten?

Waarschijnlijk niet. De IB-groep kan zonder veel extra werkzaamheden deze taak oppakken in samenwerking met de OV-partners verenigd in het OVstudentenkaartberaad.

48

Denkt u niet dat studenten vaak gebruik maken van zowel fiets als OV; bijvoorbeeld van de fiets in hun woonplaats en van het OV in hun studieplaats?

Studenten gebruiken inderdaad vaak zowel de fiets als het OV.

Heenreis 2007

aandeel in reizen (heenreis)	voortransport Fitesten	natransport OV	combinatie Fiets-OV
reizigers excl studenten	39%	22%	7%
studenten alle reismotieven	40%	38%	14%
studenten met reismotief opleiding	42%	41%	16%

Bron: NS BPO/MOA, KTO2007

Sinds de introductie van de OV-kaart in 1991 fietsen studenten aanzienlijk minder.

In het voortransport is het aandeel OV toegenomen (19% in 1990, 31% in 1995) en aandeel fiets afgenomen (56% in 1990, 44% in 1995). Het gaat hier om het transport vanaf de woonplaats met bestemming onderwijs (hoofdvervoerwijze trein).

In het natransport is het aandeel OV toegenomen (27% in 1990, 48% in 1995) en aandeel fiets afgenomen (19% in 1990, 5% in 1995). Het gaat hier om het transport naar onderwijs (hoofdvervoerwijze trein) vanaf de woonplaats.

49

Denkt u dat het mogelijk is om de OV-fiets voor alle abonnementshouders van de NS gratis te maken? Zo ja, wat is daar volgens u voor nodig?

Dit betreft met name een keuze voor NS zelf. Het is mogelijk dat NS de kosten voor OV-fiets verwerkt in de treintarieven. Het gevaar hierbij is echter dat het gebruik van OV-fiets dan sterk toeneemt ten koste van gebruik van eigen fiets, met name in het natransport. Dit betekent dan ook minder inkomsten uit betaalde stallingen.

De OV-fiets begint met één miljoen verhuringen per jaar een serieuze rol in het natransport te spelen. NS OV-fiets verwacht dat dit aantal in de periode 2008–2011 nog zal verdrievoudigen. De abonnementsinkomsten van NS klanten zijn de belangrijkste basis onder een beter financieel resultaat voor de OV-fiets, omdat de inkomsten van de verhuringen/ritten van de fietsen grotendeels ten goede komt aan de locatie-exploitanten voor onderhoud en uitgifte van de fietsen. Pas bij verdrievoudiging van het huidige aantal OV-fietsen zal er met betrekking tot de omzet een break-even situatie ontstaan (tot op heden is de OV-fiets verlieslatend). Indien alle NS abonnementshouders op elk moment op een OV-fiets zouden moeten kunnen stappen, betekent dat een vertienvoudiging van het huidige aantal klanten (nu: ruim 50 000 abonnementshouders en 100 000

overige passen met OV-fiets, zoals de Business Card, etc.). Logistiek is het bijplaatsen van zoveel OV-fietsen lastig tot onmogelijk. Een gratis OV-fiets abonnement betekent voor OV-fiets dan ook een structureel verlieslatende situatie. Neem de treintaxi als voorbeeld van wat dit in de praktijk betekent.

Uit het OV-fiets klantonderzoek door de Fietzersbond blijkt overigens dat 90% van de klanten de OV-fiets niet duur vindt. Het vergroten van de bekendheid van OV-fiets waardoor OV-reizigers actief de keuze maken om een abonnement aan te schaffen en ook daadwerkelijk gaan fietsen is dan ook een betere strategie om meer mensen in aanraking te laten komen met de OV-Fiets dan het product gratis maken. NS investeert daarom momenteel in de marketing van OV-fiets.

50

Hoe zou een witte-fietsenplan in de steden een impuls voor het fietsverkeer kunnen zijn?

Een witte fietsenplan is in opzet sympathiek, maar kan alleen door het bedrijfsleven geïnitieerd worden. Het opzetten van een witte-fietsenplan is geen Rijkstaak.

In Nederland is een witte fietsenplan in steden niet van de grond gekomen. Dit kan komen omdat alle Nederlanders al een fiets hebben. Dit in tegenstelling tot Fransen (Parijs, Lyon) en Spanjaarden (Barcelona). In speciale gebieden werkt het overigens wel, zoals in het Nationale Park de Hoge Veluwe en bij de Universiteit Eindhoven.

Belangrijk is ook het leren van (buitenlandse) voorbeelden zoals Parijs en Barcelona.

Overigens is de gemeente Utrecht van plan een experiment te gaan uitvoeren met een leenfietsensysteem. Een kansrijke doelgroep waarin het bijzonder aan gedacht kan worden zijn de toeristen.

51

Heeft de uitvoering van het beleidsplan ter bevordering van het fietsgebruik er in Odense toe geleid dat fietsers, met name kinderen, daar helmen dragen?

De meeste fietsers in Odense gebruiken geen fietshelm. Het fietshelmgebruik onder kinderen tot 14 jaar ligt op 90%. Het helmgebruik onder 14+ fietsers is vertienvoudigd in de afgelopen tien jaar. Het gebruik ligt nu op 10%. In 2004 was er een campagne om het helmgebruik te promoten. Gewonde fietsers kregen korting op de aankoop van een helm. Jaarlijks krijgen 1800 fietsers dit aanbod.

Bron: CIVTAS Thematic Leadership Programme, Urban bicycle traffic, City of Odense (<http://www.civitas-initiative.org>)

52

Wat zijn volgens u de oorzaken van het achterstallig onderhoud van fietspaden door gemeenten en provincies?

Dat er sprake is van onvoldoende onderhoud, blijkt uit onderzoek. De kwaliteit van verharding van fietspaden is gemiddeld aanzienlijk slechter dan die van de naastliggende hoofdrijbaan. Dat terwijl een voertuig op twee wielen veel meer last heeft van slecht wegdek dan een geveerd voertuig op vier wielen. Overigens beperkt het probleem van achterstallig onderhoud zich niet tot gemeentes en provincies. Ook fietspaden in beheer bij de Rijksoverheid (die zijn er, zie antwoord 22) verkeren gemiddeld in een slechte staat van onderhoud.

De oorzaken van de slechte kwaliteit van verharding laten zich clusteren in drie groepen: onvoldoende belangstelling voor het probleem, onvoldoende aandacht bij de aanleg en onvoldoende aandacht bij het onderhoud.

Het belang van een goede staat van de verharding is uitgebreid gedocumenteerd in onderzoeken van met name het Fietsberaad. Ook de CROW heeft een belangrijke bijdrage geleverd met het Handboek Wegbeheer. Duidelijk is dat slechte verharding leidt tot een trillingshinder die boven de vermoeidheidsgrens ligt en soms ook boven de gezondheidsrisicogrens. Die normen gelden voor gezonde mensen: mensen met bijvoorbeeld reumatische aandoeningen haken al veel eerder af. Trillingshinder leidt ook energieverlies bij de fietser (15 a 20%). Boomwortels en gaten in de weg leveren een aanzienlijke bijdrage aan eenzijdige ongevallen bij fietsers. Bij dit alles geldt als uitgangspunt, dat de ontwerpsnelheid voor fietsinfrastructuur 30 km/h is. In de praktijk wordt hier zelden rekening mee gehouden.

Dichte verharding (asfalt of beton) leidt tot veel minder trillingshinder dan elementenverharding (klinkers of tegels). Bovendien is dichte verharding veel duurzamer en dus onderhoudsvriendelijker. Elementenverharding vergt veel meer onderhoud. Bij de keuze van een verhardingssoort zou het onderhoud dus een grote rol moeten spelen. Helaas blijkt in de praktijk dat wegbeheerders vaak voor elementen kiezen, omdat er onder het fietspad kabels of leidingen liggen. Deze zouden een dichte verharding onmogelijk maken of heel duur. Beide visies zijn onjuist, zoals door het Fietsberaad aangetoond is. Toch houden deze inzichten hardnekkig stand. Vermoedelijk hebben veel wegbeheerders geen zin om met kabelbedrijven over een andere werkwijze te gaan praten. Waar dat wel gebeurt, zoals in Rotterdam en Utrecht, levert dat direct goede resultaten. Ook de fundering onder de verharding is van groot belang. Een zandfundering leidt tot boomwortelgroei en daarmee onvermijdelijk tot boomwortelopdruk. Dit is bij aanleg eenvoudig te voorkomen door onder de verharding een grof, drainerend puincunet toe te passen. Omdat hiervoor prima sloopmateriaal gebruikt kan worden, nemen de kosten niet toe. Deze techniek is al vijftientig jaar bekend maar wordt nog steeds niet breed toegepast. Ingenieurs in de verkeerswereld hebben de neiging erg conservatief te zijn. Wanneer er boomwortelopdruk onder asfalt ontstaat, is het niet mogelijk daar een duurzame oplossing voor te vinden. Zagen van wortels helpt een jaar, waarna de wortel gewoon weer teruggroeit. Daarom is het des te meer van belang, dat wortelbestendige funderingen breed ingezet gaan worden.

Bij tegelfietspaden bestaat altijd het risico op grote schade door oneigenlijk gebruik (verhuisauto, post). Van belang is te weten, dat de verharding van fietspaden niet slijt door fietsen; één enkele verhuisauto kan een tegelfietspad op een echter helemaal kapot rijden. Om die reden is bijvoorbeeld de gemeente Dordrecht ook overgeschakeld op meer asfalt als verharding van fietspaden.

Vervolgens wordt de hoofdrijbaan beter geïnspecteerd op slijtage dan het fietspad. Legio zijn de verhalen van gemeentes die vanuit de auto op de hoofdrijbaan het fietspad visueel inspecteren.

Bij fietspaden boven kabels wegen de belangen van de kabels vaak zwaarder dan van de fietser (zie boven), ondanks de wettelijk sterke positie die de wegbeheerder gekregen heeft in de nieuwe Telecomwet. De risico's op aansprakelijkheidsclaims worden onderschat. De vaak gehoorde omgekeerde bewijslast «iedereen weet toch dat hout glad is, dus je moet zelf opletten» kan al jarenlang geen stand meer houden onder art. 6:174 Burgerlijk Wetboek (risicoaansprakelijkheid). Veel wegbeheerders zijn zich hiervan evenwel niet of onvoldoende van bewust.

Uiteraard spelen kosten een grote rol. In zijn algemeenheid wordt er veel te weinig geld uitgetrokken voor onderhoud. Bestuurlijk is het lastig om met een onderwerp als «onderhoud» te scoren. ANWB en Fietsersbond

berekenden dat er voor 650 miljoen euro achterstallig onderhoud aan onze fietsinfrastructuur is. Mochten er in het kader van de kredietcrisis gelden voor investering naar voren getrokken worden, dan zou dit onderwerp een hoge prioriteit kunnen krijgen.

53

Bent u voorstander van een normering voor de kwaliteit van het onderhoud van fietspaden?

Ja, er zijn door de Fietsersbond in 125 gemeenten metingen verricht en aangegeven of de verharding slecht of goed is. Winst is vooral in oudere delen van steden en dorpen te behalen. In nieuwbouwggebieden en langs provinciale wegen liggen over het algemeen wel redelijk goede fietspaden.

De vraag is hoe om te gaan met overheden voor wie onderhoud geen prioriteit is. Zo heeft de gemeente Zeist officieel in haar beleid vastgelegd dat zijn nadrukkelijk niet streeft naar een kwaliteitsniveau CROW, maar lager. Hoe ongewenst ook vanuit fietsbeleid bezien, een gemeente komt een dergelijk recht toe als wegbeheerder.

Beter dan het overwegen wettelijke normen toe te passen, lijkt het ons de gemeentes inhoudelijk te overtuigen van nut en noodzaak van beter onderhoud. Dit zou gepaard kunnen gaan met een tijdelijke stimuleringsmaatregel, bijvoorbeeld in het kader van de kredietcrisis (zie 52). Ook kan nagedacht worden de burger een sterkere positie te geven. Nu al worden veel problemen rond achterstallig onderhoud aangekaart via het meldpunt van de Fietsersbond. Meer dan de helft van deze meldingen wordt ook daadwerkelijk verholpen. Veel gemeentes maken hier dankbaar gebruik van. Andere gemeentes geven zelfs geen antwoord naar aanleiding van een melding. Gemeentes zouden meer inzicht moeten geven in de afhandeling van dergelijke klachten.

Tenslotte merk ik op, dat een stelsel van wettelijke normen moeilijk af te dwingen zal zijn bij de rechter. Nu al blijkt dat fietsers bij de rechter met aansprakelijkheidsclaims feitelijk zwakker staan dan automobilisten, alhoewel de wetstekst eensluidend is. Dit is het gevolg van de gegroeide jurisprudentie. Een sterkere positie van de fietser naar de wegbeheerder in aansprakelijkheidsclaims zou kunnen helpen het onderwerp onderhoud hoger op de agenda te krijgen bij de wegbeheerder. Op dit moment is de standaardreactie van de meeste wegbeheerders om aansprakelijkheidsclaims ongezien af te wijzen.

54

Is, bijvoorbeeld in Europees verband, onderzoek gedaan naar de effecten op de zichtbaarheid van fietsers van de steeds fellere en vaak slecht afgestelde autoverlichting, zowel overdag als bij avond/nacht, en van een verplichting voor auto's om overdag verlichting te voeren?

De verplichting voor auto's om overdag verlichting (Daytime Running Lights, DRL) te voeren lijkt niet positief bij te dragen aan de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (volgens ECF en ADFC). TNO heeft in opdracht van de EU onderzoek verricht naar het maskerend effect van voetgangers, fietsers en motorfietsers bij heldere en bij donkere achtergronden (Brouwer et al., 2003). De TNO-studie is relevant voor de Nederlandse situatie. Uit deze studie blijkt dat fietsers voor gemotoriseerde verkeersdeelnemers slechter zichtbaar worden door MVO (motor voertuigverlichting overdag). De zichtbaarheid van auto's wordt vergroot maar daardoor vallen fietsers en voetgangers minder op. In Oostenrijk is de verplichting teruggedraaid (2008) omdat het aantal ongevallen daar juist toenam sinds de invoering van het verplicht verlichting voeren overdag.

Overigens wil de Europese Commissie motorvoertuigverlichting overdag in 2011 verplicht stellen voor nieuwe voertuigen, met een nieuw type (zuiniger en minder fel) dimlicht.

55

Is volgens u een premiekorting voor fietsers bij zorgverzekeringen een zaak van de zorgverzekeraars? Zo ja, hoe wilt u de invoering van een dergelijke korting stimuleren?

Gezien de maatschappelijke wens om mensen meer te laten bewegen kunnen verzekeraars hun verzekerden stimuleren door middel van een (premie-)korting. Dit is niet uniek, er bestaan ook verzekeringen waar niet-rokers korting krijgen.

56

Uit welk(e) onderzoek(en) blijkt het verband tussen regelmatig fietsen en minder ziekteverzuim en is het verband duidelijk genoeg om er een premiekorting op aanvullende zorgverzekeringen op te baseren?

Uit een onderzoek van TNO in opdracht van Verkeer en Waterstaat blijkt dat werknemers die regelmatig naar hun werk fietsen, minder vaak ziek zijn. Zij verzuimen gemiddeld ruim één dag per jaar minder dan hun niet-fietsende collega's. Als werkgevers in Nederland fietsen naar het werk extra stimuleren, kan hun dit 27 miljoen per jaar besparen.

Belangrijkste conclusies uit het onderzoek:

- mensen die regelmatig fietsen naar het werk hebben een lager ziekteverzuim dan niet-fietsers;
- hoe vaker men fietst én hoe groter de afgelegde afstand, hoe lager het verzuim;
- de potentiële financiële winst van fietsen naar het werk is aanzienlijk en kan oplopen tot 27 miljoen euro besparing op verzuimkosten op jaarbasis.

57

Voorziet u problemen met de handhaving bij bovengenoemde premiekorting? Hoe kan gecontroleerd worden dat mensen die de korting krijgen inderdaad de helft van hun woon-werkverkeer per fiets afleggen?

Het is mogelijk een dergelijke korting te combineren met het bedrijfs-fietsenplan. Zodra iemand een fiets van de zaak aanschaft binnen de regeling committeert hij zich aan de afspraak minimaal de helft van de tijd het woon-werkverkeer per fiets af te leggen. De verantwoordelijkheid ligt bij de werknemer, maar zal gecontroleerd worden door de werkgever. Dit kan uiteraard in combinatie met een korting voor een zorgverzekering in overeenstemming met werkgevers.

58

Wilt u alleen de uitstoot van brommers aanpakken en niet die van auto's? Zo ja, waarom?

Volgens het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is elke vorm van uitstoot onderwerp van onderzoek en bespreking. De hoogte van de emissies van brommers is in relatie tot auto's minder, en lager geprioriteerd. Daarom heeft het in de fietsnota extra aandacht gekregen.

59

Bent u voorstander van bindende richtlijnen ten behoeve van fietsers met een visuele beperking voor de inrichting van fietspaden buiten de bebouwde kom?

Het CDA is geen voorstander van het opstellen van bindende richtlijnen ter zake. Wel moet het belang van fietsers met een visuele beperking onderkend worden en onder de aandacht gebracht worden bij de betreffende organisaties en wegbeheerders.

60

Hoe kan volgens u het Rijk de uitrol en het gebruik van fietsrouteplanners stimuleren?

De Fietsersbond ontwikkelt een fietsrouteplanner die per provincie uitgerold wordt. Deze planner omvat zowel faciliteiten voor de dagelijkse fietser als voor de recreatieve fietser. Alle befietsbare wegen staan erin. De planner is nu online in Utrecht, Gelderland, Drenthe en Friesland. Er wordt gewerkt aan de planner in Flevoland, Overijssel en Noord-Holland. Overige fietsrouteplanners zijn veelal gebaseerd op de knooppunten-netwerken, waardoor de dagelijkse fietser hier niets aan heeft. Het rijk kan een stimuleringsregeling in werking stellen om de provincies die nog niet meedoen, te prikkelen om alsnog snel in te stappen. Het gaat hier om de provincies Groningen, Zuid-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg. Daarnaast is het van belang dat de fietsrouteplanner onder de aandacht gebracht wordt van de gebruiker. Hiervoor kan een communicatie-campagne gestart worden. En als laatste kan de overheid in al haar eigen uitingen verwijzen naar de fietsrouteplanner

61

Hoe zouden volgens u het stimuleren van de uitrol en het gebruik van de landelijke fietsrouteplanners bekostigd moeten worden?

Voor een snelle uitrol kan de overheid een stimuleringsregeling richting provincies opzetten. Voor de stimulering kan de overheid een bijdrage geven aan de Fietsersbond. Financiering hiervoor kan van diverse ministeries komen, zoals V&W, VWS of LNV.

62

Is er onderzoek gedaan naar de vraag of elke automobilist weet hoe een wiel moet worden verwisseld en of hij/zij dat dan ook daadwerkelijk kan?

Daar is voorzover ik kan nagaan geen onderzoek naar gedaan. Ik nodig de vragensteller van harte uit om bij mij thuis een keer een wiel te verwisselen en vervolgens een stuk te fietsen in de omgeving.

63

Hoe denkt u dat het tekort aan fietsmakers aangepakt moet worden?

Het tekort aan fietsmakers moet aan de basis aangepakt worden. De branche heeft te kampen met een vergrijzende markt met veel bedrijfsbeëindigingen. Daarom is stimulering van scholing belangrijk. Het vak van tweewielertechnicus moet beter in de markt gezet worden, daarnaast moeten beroepsscholen voorzien zijn van gemotiveerde en goed geschoolde docenten. Ook is het van belang dat de faciliteiten op scholen aanspreken, en bij de tijd zijn. Om de gang naar de fietsmaker te stimuleren is het belangrijk dat het lage btw tarief (6%) voor alle met de fiets samenhangende producten en diensten ingevoerd gaat worden. Dit zorgt voor het betaalbaar houden van de aanschaf en reparatie van fietsen.

64

Wat vindt u van het voorstel de «autovrije zondag» verder uit te bouwen en vaker in het jaar plaats te laten vinden?

Beleid dat zich richt op het ontmoedigen van mobiliteit op bepaalde dagen heeft een hoog symbool gehalte. Streef er naar dat iedere dag van het jaar een dag wordt waarin bewust wordt gekozen voor de meest passende vorm van verplaatsing, dan is de milieu en bereikbaarheids-winst groter.

65

Welke beperkingen bedoelt u als u het heeft over de mogelijkheden voor het meenemen van fietsen in de trein? Doelt u op beperkingen in de spits, ruimtegebrek of andere beperkingen en hoe denkt u dat deze beperkingen opgeheven kunnen worden?

Het beleid van NS is er op gericht om zo veel mogelijk capaciteit voor reizigers in de treinen te kunnen bieden. Steeds meer mensen reizen met de trein. In de spitsuren is het druk in de trein. Alle capaciteit is dan nodig voor passagiers. Niettemin mogen vouwfietsen als handbagage gratis in de trein worden meegenomen, ook in de spitsuren. Buiten de spits, na 9.00 uur, mogen ook andere fietsen, onder bepaalde voorwaarden, meegenomen worden in de trein, tegen een dagkaarttarief van € 6. Er is in de meeste treinen slechts een beperkt aantal plekken waar fietsen neergezet kunnen worden. Deze beperkingen kunnen worden opgeheven door extra ruimte in de trein te creëren voor het meenemen van fietsen. Dit betekent wellicht dat zitplaatsen in de trein opgeofferd dienen te worden voor fietsstallingsplekken. Dit dient gecompenseerd te worden door het inzetten van langere of meer treinen.

De beperkingen in ruimte zijn wel aan te pakken. Vooral wanneer het mooi weer is zijn er voor recreanten te weinig mogelijkheden om fietsen mee te nemen. Als oplossing kan gedacht worden aan herinvoering van de fietswagon die in het verleden tussen Maastricht en Zandvoort reed. Ook andere oplossingen zijn denkbaar, waar een wil is is een weg. Verbetering is zeer urgent bij de hogesnelheidslijnen, waar alleen ingepakte vouwfietsen meegenomen kunnen worden. Zo zal het bij het verdwijnen van de Benelux-lijn niet meer mogelijk zijn om een fiets mee te nemen richting Frankrijk. Gesprekken tussen NS-Hispeed en de internationale partners hierover hebben vooralsnog geen resultaat opgeleverd.

66

Vindt u dat fietsen gratis in de trein meegenomen zouden moeten kunnen worden?

Het is niet verstandig om dit gratis te maken, omdat treinen niet zijn ingericht op grote aantallen fietsen, maar ingericht zijn om zoveel mogelijk klanten te kunnen vervoeren.

67

Is het stimuleren van het meenemen van fietsen in de trein in conflict met het streven om meer mensen in het woon-werkverkeer in de trein te krijgen via het spoorboekloos rijden, met name in de drukke gebieden in Nederland waar veel treinen rijden met veel passagiers die snel van A naar B moeten kunnen komen?

Beide wensen kunnen uiteraard op gespannen voet met elkaar staan, vooral in de spits. Daarom is het voor de spits logisch in te zetten op het meenemen van vouwfietsen en goede voorzieningen voor voor- en

natransport van fietsen, buiten de spits kunnen vooral de voorzieningen voor recreatieve fietsers aanzienlijk verbeterd worden. Als er speciale treinstellen zijn waar vlot fietsen in meegenomen kunnen worden (brede deuren) is het geen probleem

68

Is er een overzicht van jurisprudentie inzake claims bij grote evenementen (bijvoorbeeld over afgelastingen, lichamelijk letsel, schade en andere zaken) die de positie van de bewuste evenementen of die van de betrokken organisatoren en vrijwilligers nadelig kunnen beïnvloeden?

Nee, dat overzicht is er niet.

69

Hoe staan volgens u beheerders van natuurterreinen, zoals Staatsbosbeheer, tegenover verdere openstelling van hun terreinen?

Natuurbeherende organisaties hebben 90 tot 95% van hun terreinen opengesteld voor recreatief medegebruik. Verdere openstelling zou niet noodzakelijk zijn, maar binnen de opengestelde gebieden is een fijnmaziger netwerk wenselijk. De meeste knelpunten liggen echter in de agrarische cultuurgebieden: die zijn relatief slecht toegankelijk.

70

Is het volgens u nodig om wet- en regelgeving aan te passen (bijvoorbeeld Natura 2000)?

Ja, met name de regelgeving rondom de Natura 2000 is uitsluitend vanuit een ecologisch perspectief tot stand gekomen. Recreatief medegebruik moet achteraf, in de uitvoering, worden geborgd. Door onduidelijkheden in de regelgeving (bijvoorbeeld rond de definitie van «verstoring») hebben de voortouwnemers van de Natura-2000 gebieden de neiging op safe te spelen en recreatief medegebruik te beperken.

71

Wat is volgens u de rol van het Rijk bij het stimuleren van de OV-fiets?

De OV-fiets is erg succesvol. Het Rijk kan de verdere uitrol van het concept inhoudelijk stimuleren, zoals ook gebeurt in de Nota Mobiliteitsaanpak. Decentrale overheden kunnen locaties voor de OV-fiets inkopen, zoals in verschillende provincies reeds gebeurt.

72

Wordt de procedure omtrent het Bouwbesluit volgens u verlengd en bemoeilijkt als daarin een eis voor een fietsenberging wordt opgenomen, met alle nadelen van dien? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe ziet u uw aanbeveling hierover in het licht van het kabinetsbeleid inzake vermindering van regeldruk en verlichting van administratieve lasten?

Veilige fietsstalling is een voorwaarde voor goed fietsbeleid. Ook bij huizenbouw. Het realiseren hiervan dient linksom of rechtsom te worden geregeld. Het opnieuw opnemen van de fietsenberging in het Bouwbesluit hoeft geenszins tot complicaties te leiden. Onderzoek van Companen in opdracht van het ministerie van VROM heeft uitgewezen dat de marktpartijen sinds het schrappen van de bepaling in veel gevallen buitenruimte- en berging achterwege hebben gelaten, terwijl bewoners hier grote behoefte aan hebben. Onder meer de G4, Vereniging Eigen Huis, VACPunt Wonen en Fietsersbond hadden gevraagd om het opnieuw opnemen in het Bouwbesluit. Uiteraard is het mijns inziens van groot belang dat mensen in hun woning hun fietsen goed en veilig kunnen

opbergen. Door het schrappen van de bepaling uit het Bouwbesluit in 2003 stond die mogelijkheid meer en meer onder druk. Bij voldoende (politiek) draagvlak kan er binnen afzienbare tijd weer een vergelijkbare bepaling in het Bouwbesluit worden opgenomen.

73

Wat vindt u van de massale sloop van jaren '60-woningen, die vaak voorzien zijn van een gelijkvloerse fietsenstalling?

Vanuit het oogpunt van deze nota hoeft dat geen bezwaar te zijn, ervan uitgaande dat er goede mogelijkheden om fietsen te bergen terug komen bij vervangende woningbouw. Het verplichten daarvan in het Bouwbesluit dwingt dat in de toekomst ook wettelijk weer af.

74

Welke dekking voorziet u voor de verlaging van de BTW-tarieven voor reparaties en het stallen van fietsen?

De BTW tarief verlaging voor reparaties en het stallen van fietsen zie ik als «vergroening» van de belastingwetgeving. Groene belastingwetgeving vergroot de kans en geeft een prikkel om gezonder en sportiever te leven. Deze mogelijkheid wordt vergroot als de kosten (van reparaties en stalling) van het gebruik maken van de fiets goedkoper zijn. Minder ziektekosten en vermindering van aantal mensen met obesitas kan dit tot gevolg hebben. Het meer fietsen kan hieraan een bijdrage leveren.

Toename van het fietsgebruik betekent ook een vermindering van het aantal auto kilometers en dus vermindering van de CO₂ uitstoot en fijnstofproblematiek. Bovendien zal een hogere kwaliteit fietsenstallingen ook het gevoel van veiligheid vergroten.

75

Als de fietsenstalling moet worden gezien als het verlengde van de treinreis, zouden stallingen dan niet gratis moeten zijn, zoals in Zutphen?

De klant wil een OV-ketenreis om hem van herkomst naar bestemming te brengen. Zo'n reis kan naast de trein ook een stukje fiets, bus of taxi in zich hebben.

In Zutphen betaalt de gemeente voor de exploitatie van de stallingen. NS-fiets voert deze exploitatie voor de gemeente Zutphen uit. De prachtige stallingen in Zutphen worden dus uit gemeenschapsgelden betaald. Overigens blijkt deze constructie goed te werken. Het aandeel fietsen in het vervoer is door deze stalling in Zutphen op 55% gekomen terwijl gemiddeld dit percentage 40% is.

Uitgangspunt zou moeten zijn dat stallingen zoveel mogelijk gratis en bewaakt zijn. Dit geldt overigens niet alleen voor de relatie met een treinreis. Ook het bezoek van stadscentra per fiets dient met gratis en bewaakt verder te worden gestimuleerd. Best practices zijn voorhanden: bijv. gemeente Tilburg. Aandachtspunt is de problematiek van de weesfietsen (fietsen worden achtergelaten en niet meer opgehaald en nemen daarmee stallingscapaciteit in).

76

Hoe staat u tegenover uitspraken van de NS in het blad van de Fietsersbond, dat gratis stallen rondom stations in de toekomst niet meer mogelijk zal zijn?

De NS heeft aangegeven dat steeds meer mensen met de trein reizen en steeds meer mensen de fiets als voor- en/of natransport gebruiken. De fietsenstallingen raken overvol, ook omdat de fietsenstallen vaak uitpuilen

met weesfietsen en de ruimte (zeker in grote steden) op stationsgebieden beperkt is. Om hoogwaardige fietsenstallingen te kunnen bieden, wordt er in de plannen om stations (en de stationsomgevingen) te verbeteren steeds meer uitgegaan van fietsenstallen in gebouwen of kelders. Maar aan het beheer, exploitatie en onderhoud van deze fietsenstallingen hangt natuurlijk wel een prijskaartje. In Zutphen neemt de gemeente deze prijs voor haar rekening. De NS is over dit onderwerp in gesprek met andere gemeenten en stakeholders. Het mag duidelijk zijn dat gratis stallen mijn voorkeur heeft. Immers, Verplicht betalen voor het fietsparkeren bij stations betekent dat je het fietsen naar het station ontmoedigt en dat is niet wenselijk. In de huidige eisen basisstation is vastgelegd dat bij elk station voorzieningen moeten zijn voor bewaakt en gratis fietsparkeren. Hiervan wil ik niet afwijken ten nadele van de fietser. Ten voordele kan wel: denk hierbij aan het al genoemde voorbeeld in Zutphen. De uitdaging is juist om voldoende fietsparkeerplekken bij de stations te realiseren en ook de toekomstige vraag te kunnen faciliteren.

77

Hoe kunnen initiatieven van de Fietzersbond, zoals het rapport «Bicycle safety in bicycle to car accidents», de uitwerking van de initiatiefnota ondersteunen en versterken

Een mogelijkheid is het bespoedigen dat bicycle safety onderdeel wordt van de EuroNCAP-eisen. Dit kan op korte termijn via de Transportraad op de Brusselse agenda worden gezet.

78

Bent u bereid om voor te stellen SUV's te verbieden, vanwege hun bots-onvriendelijkheid?

We pleiten niet voor een verbod op SUV's maar juist voor aanscherping van de EuroNCAP richtlijnen en in een later stadium van voertuigeisen. Een TNO studie heeft aangetoond dat botsingen met SUV's relatief gezien meer impact veroorzaken dan kleinere auto's.

79

Is bekend hoeveel slachtoffers (doden en gewonden) botsingen tussen fietsers en auto's jaarlijks met zich meebrengen?

In 2007 werden er ruim 31 000 verkeersslachtoffers geregistreerd waarvan ruim 8100 fietsers. Van deze 8100 fietserslchtoffers had meer dan 50% een auto als botspartner.

(bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

Overigens moet er rekening mee worden gehouden dat ongelukken met gemotoriseerd verkeer oververtegenwoordigd zijn in de registratie. Ongevallen met andere fietsers of eenzijdige ongevallen (gevallen, tegen paaltje) zijn vaak niet in de registratie terecht komen.

Maar dat doet aan het gevraagde aantal fietsslachtoffers door botsingen met een auto niets af.

80

Hoe hoog is de financiële bijdrage die provincies en gemeenten tot nu toe in het kader van «Ruimte voor de Fiets» leveren aan stallingen op NS-stations?

Zie het uitgebreide antwoord en bijlage 1 bij vraag 12. Het in de bijlage genoemde bedrag is de stand van eind 2008.

Via het ILG (periode 2007–2013) is EUR 37,4 mln. beschikbaar gesteld voor het oplossen van knelpunten LR wandelen, fietsen en varen. Dit rijksbudget wordt tevens ingezet voor reconstructie bij wandelen en fietsen.

De provincies moeten ook wat doen: zij voeren regie, hebben met ons een prestatieafspraken gemaakt en financieren 50% van de kosten wandelen/ fietsen en 90% van de kosten varen.

Het rijksbudget van EUR 37,4 mln. is in principe onverdeeld. Maar de lijn is dat ca. EUR 30 mln. naar varen gaat (de knelpunten moeten immers in 2013 zijn opgelost) en de rest naar wandelen/fietsen en (gering bedrag) de uitfinanciering van lopende verplichtingen. Volgens een planning van Wandelplatform en Fietsplatform (de uitvoerders namens de 12 provincies) gaat EUR 4,5 mln. naar fietsen.

Met de provincies en Fietsplatform is LNV een project gestart om de knelpunten in beeld te brengen, de kosten ervan te berekenen en vervolgens de afspraken in de ILG-bestuursovereenkomsten nader in te vullen. De lijn van LNV is dat de belangrijkste knelpunten in 2020 moeten zijn opgelost.

81

Wat is volgens u de rol van het Rijk bij het vergroten van het aantal fietsstallingen in de binnensteden?

In binnensteden en bij de grote stations is het realiseren van voldoende fietsstallingen op de juiste locaties erg kostbaar. Het gaat veelal om gebouwde voorzieningen. Het Rijk kan zijn steentje bij te dragen in het financieren van deze noodzakelijk stallingen. In de nota spreek ik over een beperkte rol. Denk aan de regelingen voor gesubsidieerde arbeid, die het mogelijk maken goedkope toezichthouders in te zetten of aan het uitdragen van goede voorbeelden via bijvoorbeeld Fietsberaad en Centrum Fietsdiefstal.

82

Bent u bekend met het fenomeen «Fietsensilo» (Movares, Mitsubishi, pilot in Japan) en denkt u dat een dergelijke oplossing iets voor Nederland kunnen zijn?

Het CDA is daarmee bekend. Een dergelijke opzet biedt zeker ook mogelijkheden voor Nederland. Net als mechanische parkeergarages voor auto's al goed functioneren in met name de grote steden. In binnensteden, bij stations en bij hoge kantoorconcentraties bieden dergelijke voorzieningen, ook in Nederland, soelaas.

83

Bent u van mening dat de overheid zich moet bemoeien met digitale samenwerking in de tweewielerbranche? Zo ja, waarom?

Ja, ketendigitalisering in de tweewielerbranche moet op termijn leiden tot een beter georganiseerde keten. Zo kan er door een centraal artikelbestand beter geautomatiseerd worden, kunnen fietsen efficiënter besteld worden, zodat klanten sneller geholpen worden en door het terugbrengen van kosten in de keten fietsen goedkoper verkocht kunnen worden. Stimulering van uit de overheid zorgt voor het behoud van het fenomeen «Nederland Fietsland». Ook de bestaande Nederlandse fietsmerken kunnen door dit project concurrerend blijven ten opzichte van machtige spelers uit het buitenland.

84

Hoeveel geld heeft het ministerie van Economische Zaken al uitgegeven aan het project Digitale Samenwerking in de tweewielerbranche en met welk resultaat?

In het kader van O3D2009 is reeds 75 000 euro (en 75 000 door Hoofd Bedrijfschap Detailhandel) uitgegeven aan Digitale Samenwerking in de

Tweewielerbranche (vanuit EZ door DG-EP in het kader van administratieve lastenverlichting prijzenwet). Daarnaast is door EZ voor het initiëren van een open platform voor elektronische communicatie én een centraal artikelbestand € 250 000 voor 2009 toegezegd (nog niet uitgekeerd) vanuit het programma Nederland Digitaal in Verbinding, daarnaast financiert het HBD ook € 250 000.

Concrete resultaten tot nu toe: er zijn concrete afspraken voor het uitwisselen van artikelgegevens tussen leveranciers en detaillisten, er is een proof-of-concept succesvol uitgevoerd met het te bouwen platform voor het uitwisselen van berichtenverkeer tussen leveranciers en detaillisten, en er is een groot draagvlak onder ondernemers en hoge bereidheid om hier ook zelf tijd en geld in te steken.

85

Hoeveel geld is volgens u nodig voor de tweede fase van het project Digitale Samenwerking in de tweewielerbranche en wat gaat die tweede fase volgens u concreet opleveren?

Voor de tweede fase is naar schatting € 1 500 000 nodig voor het grondig kunnen opzetten en in praktijk toepassen van de digitale samenwerking bij tweewielerzaken, toeleveranciers en softwareleveranciers. Hiervoor wordt aanspraak gemaakt op de IPC-regeling (Innovatie-Prestatie Contracten) van het ministerie van EZ. Met deze regeling wordt 50% van de investeringen van de ondernemers vergoed. In de tweede fase worden het artikelbestand en communicatieplatform concreet gerealiseerd en bij circa 30 bedrijven operationeel. Hiermee ontstaat een goede uitgangspositie voor verder opschaling in de keten.

86

Hoe verhoudt uw aanbeveling over fietsendiefstal zich tot het Plan van Aanpak fietsendiefstal (zie http://www.minbzk.nl/114018/plan-van-aanpak_0) en het activiteitenplan 2009?

De aanbevelingen uit de fietsnota liggen in lijn met het plan van aanpak fietsendiefstal. Jaarlijks worden in Nederland tussen zo'n 750 000 en 1 miljoen fietsen gestolen. Een opvallende doelstelling in het regeerakkoord van het kabinet-Balkenende is het terugdringen van het aantal fietsdiefstallen met 100 000 in 2010 (ten opzichte van 2006). Om fietsdiefstal tegen te gaan, bouwen fietsfabrikanten al jaren chips in met registratiegegevens. Met een scanapparaat kan de informatie op de chip worden gelezen en zo is snel zichtbaar of de fiets als gestolen staat geregistreerd. In het plan van aanpak fietsendiefstal wordt de aanbeveling gedaan om zo snel mogelijke honderden scanapparaten (readers) aan te schaffen. Kosten zijn 2500,- per stuk. Er zijn 25 politiekorpsen en als ieder korps er 10 nodig heeft kost dit een bedrag van 1,5 mln. euro.

87

Zou volgens u de Nota Mobiliteitsaanpak aangepast moeten worden om meer geld vrij te maken voor het fietsen?

Wat mij betreft dient aan deze nota een duidelijke fietsparagraaf te worden toegevoegd Mobiliteits Aanpak Fietsen. Overigens geldt dit in algemene zin voor een groot aantal andere beleidsnota's van veel ministeries.

88

Kunt u per (groep) aanbeveling(en) uit uw initiatiefnota een zo concreet mogelijk overzicht geven van de kosten ervan en de bijbehorende financieringsplannen?

Het is aan de Kamer welk ambitieniveau de Kamer kiest. De financiering van de plannen zal daaruit volgen. Geld is volgend, niet leidend.

89

Kunt u voor iedere publiekscampagne die u in uw aanbevelingen noemt, als middel om het gebruik, de populariteit en de veiligheid van fietsen te verhogen, zo concreet mogelijk aangeven wat, naast de geschatte kosten, de te verwachten resultaten ervan zijn?

Het effect van campagnes uit zich vooral in een lange termijn bewustwording dan in korte termijn meetbare effecten. De bob-campagne is op dit moment de enige campagne waarbij de resultaten direct meetbaar waren. Publiekscampagnes hebben in algemene zin tot doel om het gedrag van mensen te beïnvloeden.

90

Ziet u mogelijkheden om het bedrijfsleven een rol te laten vervullen in bovengenoemde publiekscampagnes?

Ja, voorbeeld van fietspromotie is de ZOEF-route bij Delft, waar grote, arbeidersintensievebedrijven zoals kantoren en ziekenhuizen veel aan fietspromotie doen. Bedrijven hebben er namelijk veel voordelen van: betere bereikbaarheid, minder ruimtegebruik en parkeeroverlast en betere gezondheid van medewerkers.

Bovendien: BOVAG, RAI Vereniging en Fietzersbond participeren in diverse campagnes rond fietsdiefstal, Val op fiets verlicht, Scoot & Helmets, Goed Licht, Beter Zicht. Zij en hun aangesloten leden zijn bereid actief mee te werken aan deze en andere relevante campagnes.

Financieel overzicht stationsstallingen

Onbewaakte stallingen:

€ 53 miljoen voor het realiseren extra fietsplekken, deze plekken zijn te kort in het Ruimte voor de fiets-programma;

€ 37 miljoen voor opvangen meerkosten duurdere oplossingen die noodzakelijk zijn in verband met ruimtegebrek rondom stations;

Totaal benodigd € 90 miljoen

Aanpakken tekorten onbewaakte stallingen

	Rijk	Decentrale overheden
noodzakelijk gereserveerd	€ 45 miljoen € 15 miljoen ruimte voor de fiets	€ 45 miljoen € 15 miljoen tbv 150 locaties € 9 miljoen uit programma quick wins
nog geen dekking voor:	€ 15 miljoen mobiliteitsaanpak € 15 miljoen	€ 21 miljoen

Bewaakte stallingen

Er is € 40 miljoen nodig voor een upgradering van de bewaakte stallingen, een landelijke, structurele aanpak van de weesfietsen op de voorpleinen en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van exploitatie en beheer in zowel bewaakt als onbewaakt.

Upgradering bewaakte stallingen

	Rijk	Decentrale overheden/andere partijen
noodzakelijk gereserveerd	€ 20 miljoen € 20 miljoen in actieprogramma spoor	€ 20 miljoen -
nog geen dekking voor:	0	€ 20 miljoen

Gezamenlijke Prioriteiten Fietsersbond, RAI, BOVAG

- 1) Veilig, comfortabel en laagdrempelig kunnen parkeren en stallen van fietsen bij huis, school, bedrijf en winkelcentra. Een meerjarig investeringsprogramma voor de stationsfietsenstallingen moet hierbij een belangrijk onderdeel zijn. Staatssecretaris Huizinga heeft onlangs voor het eerst toegezegd dat er voor de zomer een vervolg op Ruimte voor de Fiets komt, daar moeten we haar aan houden en ervoor zorgen dat de budgetten echt afdoende zijn (andere orde van grootte dan nu).
- 2) Landelijke aanpak fietsdiefstal: Alles staat in de steigers! Er moet alleen nog worden afgebouwd om het bewoonbaar te maken. Belangrijk: readers voor de politiek en vertrouwen bij de burger; aangiftebereidheid opvoeren met de juiste unieke fietskenmerken.
- 3) Verruiming van de fiscale fietsregeling woonwerk-fiets en E-Bike (ter stimulering van het fietsen naar het werk, is gezond en verminderd ziekte verzuim). Daarnaast uitbreiding van het 6% btw-tarief voor alle fietsgerelateerde producten en zaken zoals de aanschaf van een fiets, accessoires, reparatie en stalling.
- 4) Bevorderen van een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur in stedelijke gebieden ter stimulering van woonwerk/school fietsverkeer; op jonge leeftijd zelfstandig op de fiets in het verkeer, verkeerslessen, overgewicht bij de jeugd. Maak van het bevorderen van fietsen een integraal onderdeel van het klimaatbeleid, bevorder met name het gebruik van de fiets op de korte afstanden om CO₂-doelstellingen te kunnen halen. Daarbij komt uiteraard VROM in beeld. Als uitwerking

denken wij aan een slimme belonings- of kortingsregeling voor mensen die uit de auto stappen.

- 5) Imagocampagne om fietsgebruik te stimuleren gericht op gezondheid, conditie, overgewicht, veiligheid, maar ook zeker het aspect van «feel good» door fietsen. Een groot programma voor het bevorderen van fietsen in het kader van bewegen en gezondheid, waarbij vooral VWS aan zet is. Er liggen grote kansen, die bij het stimuleren van bewegen over het hoofd gezien worden.
- 6) Op initiatief van BOVAG is het project Digitale Samenwerking in de tweewielerbranche opgezet. Het ministerie van EZ heeft een eerste deelfinanciering i.s.m. HBD van € 500 000 toegezegd. Het is van groot belang dat ook de tweede fase ondersteund wordt. De branche loopt momenteel qua automatisering behoorlijk achter, fabrikanten en dealers vinden allemaal zelf het wiel uit. Samenwerking is dus het sleutelwoord. Het project digitale samenwerking moet zorgen voor minder kosten in de keten door goed werkende bestelsystemen en een centraal artikelbestand. Doordat een tweewielerbedrijf zich daardoor minder bezig hoeft te houden met logistiek kan hij zich beter focussen op de klant. Uiteindelijk kan door meer efficiency in de keten de fiets goedkoper worden.