

Vergaderjaar 2008–2009

31 796

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

Nr. 4

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER- STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 augustus 2009

De fiets is een essentieel vervoermiddel om Nederland nu en in de toekomst in beweging te houden. Zonder de fiets zou het verkeer in Nederland onherroepelijk vastlopen. Fietsen is praktisch, gezond en goed voor het milieu.

Het kabinet wil daarom meer mensen vaker laten fietsen. Alleen al op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daar in deze kabinetsperiode 70 miljoen euro extra voor vrijgemaakt. Van deze 70 miljoen gaat 25 miljoen naar fietssnelwegen, 35 miljoen naar het uitbreiden van de fietsenstallingen bij de stations en 10 miljoen naar overige maatregelen.

Nu wordt de fiets gebruikt voor 27 procent van alle verplaatsingen. Het is de ambitie om dat te laten groeien. Daarbij zet het kabinet specifiek in op het verbeteren van fietsroutes. Het is het streven om op de trajecten waar fietsroutes verbeterd worden zo'n 5 procent van de autoforenzten te verleiden om voortaan (vaker) de fiets te pakken. Uit onderzoek rond de 5 routes die aangepakt zijn in het kader van Fileproof blijkt dat dit haalbaar is.

De drie sleutelwoorden om meer mensen aan het fietsen te krijgen luiden: comfortabel, veilig en voordelig. Daar werkt het kabinet op verschillende fronten aan. De grootste kansen om het gebruik van de fiets te laten toenemen liggen op het terrein van het woon-werkverkeer. Daarom besteedt het ministerie van Verkeer en Waterstaat de komende jaren 25 miljoen euro aan de aanleg van fietssnelwegen. Het kabinet is er ook op gespitst het aantal ongelukken met de fiets terug te dringen en paal en perk te stellen aan fietsendiefstal. In het standpunt op het Olympisch Plan 2028¹ heeft het kabinet op initiatief van de staatssecretaris van VWS ook de ambitie uitgesproken meer aandacht te schenken aan het bevorderen van een actieve, gezonde leefstijl met voldoende beweging in een «beweegvriendelijke omgeving».

¹ Toekomstig sportbeleid; Kabinetsstandpunt op het Olympisch Plan 2028 «Uitblinken op alle niveaus». Kamerstuk 2008–2009, 30 234, nr. 25, Tweede Kamer.

Het kabinet voelt zich gesteund in zijn fietsbeleid door de initiatiefnota «Fietsen in Nederland... een tandje erbij» van het CDA-Kamerlid Atsma uit december 2008 en de Duurzaamheidsagenda Fiets van Rai en Bovag van januari 2009. Uit deze initiatieven blijkt dat het stimuleren van de fiets meer is dan een zaak van dit kabinet en decentrale overheden alleen. De politiek, de branche, maatschappelijke organisaties en werkgevers zijn gemotiveerd voor de fiets als eersteklas tandwiel in een duurzame samenleving.

Met het amendement Roefs-Koopmans heeft uw Kamer 10 miljoen euro vrijgemaakt voor de realisering van enkele voorstellen uit de initiatiefnota van de heer Atsma «Tandje erbij». Het is mijn bedoeling om deze middelen in te zetten voor diverse concrete maatregelen. Het gaat daarbij onder meer om middelen om de ontwikkeling van reisinformatie voor de fiets te stimuleren door de landelijke fietsrouteplanner van de Fietsersbond en de provincies een impuls te geven. Verder ben ik van plan om de verkeersveiligheid van fietsers te bevorderen, door een praktijkproef te doen met botsvriendelijke auto's die een airbag in de voorruit hebben. Tot slot wil ik de fietsenstallingen bij tram- en bushaltes een impuls geven.

Vooruitlopend op het debat in de Tweede Kamer over de initiatiefnota «Fietsen in Nederland... een tandje erbij» schets ik in deze brief wat dit kabinet doet om de fietser de wind mee te geven. Ik ga eerst in op de rolverdeling tussen de regionale overheden en het Rijk. Vervolgens zal ik de rijksinzet verder schetsen aan de hand van onderwerpen als woonwerkverkeer, verkeersveiligheid, aanpak fietsendiefstal, fiscale voordelen en gezondheid.

Rolverdeling

Decentrale overheden

De verantwoordelijkheid voor fietsvoorzieningen ligt bij de decentrale overheden. Veilige routes en goede stallingsplaatsen zijn in de eerste plaats een zaak van gemeenten, provincies, stadsregio's en waterschappen.

Het regionale beleid is erop gericht het gebruik van de fiets te stimuleren door te werken aan vlotte en veilige netwerken van fietspaden. Door die aan te sluiten op andere vervoersknooppunten, wordt overstappen aantrekkelijk gemaakt. Daarnaast zetten de regio's actief in op mobiliteitsmanagement, wordt de bewegwijzering voor recreatieve fietsroutes uitgebreid en wordt er gewerkt aan fietsrouteplanners.

Ook de decentrale overheden investeren fors in de fiets. Om een voorbeeld te noemen: voor de periode 2008–2011 wordt in de Zuidvleugel door de provincie (84 miljoen euro), gemeenten (46 miljoen euro) en stadsregio's (80 miljoen euro) een budget van in totaal 140 miljoen euro geïnvesteerd in fietsmaatregelen.

Het Rijk

Het Rijk bepaalt de hoofdlijnen van het fietsbeleid (vastgelegd in de Nota Mobiliteit en de MobiliteitsAanpak) en stimuleert en faciliteert de aanpak op maat van de decentrale overheden. Een aantal zaken overschrijdt de grenzen van de regio's, zoals fiscale maatregelen en een nationaal fietsdiefstalregister. Het Rijk neemt voor deze zaken de verantwoordelijkheid.

Verschillende departementen besteden in toenemende mate aandacht aan de fietser. Het fietsbeleid is een goed voorbeeld van een integrale en samenhangende inzet met verschillende invalshoeken die elkaar ver-

sterken. De departementen trekken gezamenlijk op om fietsen comfortabel, veilig en voordelig te maken.

De speerpunten per departement in vogelvlucht:

Het ministerie van *Verkeer en Waterstaat* stimuleert regio's bij de aanleg van goede woonwerkroutes, pakt het tekort aan stallingplaatsen bij de stations aan en bevordert de verkeersveiligheid.

Het ministerie van *Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties* is trekker van de landelijke aanpak van fietsendiefstal, tevens een prioriteit van dit kabinet.

Het ministerie van *Financiën* stimuleert het fietsbezit en -gebruik met fiscale maatregelen zoals de bedrijfsfietsenregeling en een onbelaste kilometervergoeding.

Het ministerie van *Volksgezondheid, Welzijn en Sport* (VWS) stimuleert fietsen als wapen in de strijd tegen bewegingsarmoede en daarmee samenhangende aandoeningen als hart- en vaatziekten en diabetes.

Het ministerie van *Landbouw, Natuurbeheer en Voedselveiligheid* maakt zich sterk voor recreatief fietsen. In het Tweede Meerjarenprogramma Vitaal Platteland 2007–2013 is een taakstelling opgenomen voor 4500 kilometer knelpuntvrije hoofdfietsroutes in 2013.

Het ministerie van *VROM* zet de fiets in om de uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof te beperken. Verder werkt VROM met de «Nationale aanpak milieu en gezondheid» (Kamerstuknr 28 089, nr. 19) aan een inrichting van de leefomgeving die uitnodigt tot meer bewegen en dus ook meer fietsen.

Het ministerie van *Ontwikkelingssamenwerking* richt zich tot slot niet op fietsen op eigen bodem, maar helpt ontwikkelingslanden met de opzet van fietsprojecten.

Woon-werkverkeer

Fietssnelwegen

Nu pakken vooral mensen die in een straal van 7,5 kilometer van het werk wonen de fiets. Uit onderzoek in het kader van de evaluatie van Fileproof blijkt dat veel mensen zijn over te halen om ook langere afstanden te fietsen. Het is dus zaak de fiets te laten concurreren met de auto op afstanden tot circa 15 kilometer. Een eerste voorwaarde is een snelle route, zodat fietsers tempo kunnen maken. Het is de ambitie om voor deze snelle routes 5 procent van de autoforensen te bewegen om voortaan (vaker) de fiets te pakken.

De afgelopen jaren is daar al veel ervaring mee opgedaan. Samen met de Fietsersbond en de betrokken overheden heb ik in het project «Met de Fiets Minder File» gewerkt aan de verbetering van vijf woon-werkroutes in filegevoelige gebieden.

Voor nieuwe regionale fietssnelwegen maak ik optimaal gebruik van de kennis en ervaring die opgedaan is bij deze vijf routes. Ik heb de Fietsersbond¹ gevraagd om, onder de noemer «Fiets Filevrij», samen met het Fietsberaad² de opgedane kennis en ervaring actief ter beschikking te stellen van de decentrale overheden. De Fietsersbond zet ook in op het stimuleren van bedrijven om actief het fietsgebruik onder hun werknemers te bevorderen.

Begin volgend jaar beginnen de werkzaamheden aan de routes tussen Arnhem-Nijmegen en Leiden-Den Haag. Dit najaar maak ik met de betrokken regio's afspraken over de besteding van de tien miljoen euro hiervoor (amendement Roefs/Koopmans d.d. 3 december 2008, 31 700 A, nr. 22 en 31 700 XII, nr. 41).

¹ De grootste belangenvereniging voor fietsers in Nederland.

² Kenniscentrum voor fietsbeleid voor (decentrale) overheden.

Vanuit de MobiliteitsAanpak is er nog eens 15 miljoen euro beschikbaar om vaart te zetten achter de aanleg van fietssnelwegen. Ik wil dit geld gebruiken voor de co-financiering van routes die op korte termijn aangepakt kunnen worden. Een landelijke uitvraag van projecten is in voorbereiding, waarna ik komend jaar bestuurlijke afspraken maak met de decentrale overheden voor de uitvoering.

Combinatie met OV

Veel mensen gebruiken de fiets in combinatie met het openbaar vervoer, voor het eerste stuk van huis of juist de laatste kilometers naar het werk. Goede fietsvoorzieningen verbeteren de concurrentiepositie van het openbaar vervoer (met name de trein) ten opzichte van de auto en leveren daarmee een bijdrage aan de bestrijding van files op het hoofdwegennet.

OV-fiets

Een goed voorbeeld van een succesvol initiatief op dit gebied is de OV-fiets die ruim een jaar geleden is overgegaan naar de NS. Steeds meer mensen maken gebruik van de OV-fiets voor het laatste stuk naar hun werk. De NS streeft naar 1 miljoen verhuringen in 2011 ten opzichte van de circa 300.000 verhuringen op het moment van overname op 1 januari 2008. In 2008 is de OV-fiets sterk gegroeid. Het aantal ritten is met 46 procent toegenomen tot 480.000 en er zijn 42 nieuwe locaties bijgekomen op een totaal van 182 verhuurpunten. OV-fiets verwacht in 2009 650.000 verhuringen te realiseren. Het aantal grootverbruikerscontracten van bedrijven stijgt. Decentrale overheden zijn druk doende de OV-fiets ook naar bus- en metroknooppunten te krijgen.

Ik investeer fors in het wegwerken van de tekorten aan stallingsplaatsen bij de stations. Hierbij is co-financiering één van de uitgangspunten. Er worden de komende 4 jaar 100 000 extra plaatsen gecreëerd. Naast het restant van ca. 22 miljoen euro uit het oorspronkelijke programma «Ruimte voor de Fiets» is daar 20 miljoen euro uit het actieprogramma «Groeï op het Spoor» en 15 miljoen euro uit de MobiliteitsAanpak voor beschikbaar.

«Ruimte voor de Fiets» krijgt een vervolg. Op dit moment wordt de behoefte aan stallingsplaatsen voor de jaren tot 2028 berekend. Op basis van die berekening kan ik inschatten hoeveel geld er nodig is om op de middellange termijn te voldoen aan de vraag naar plekken voor fietsen bij stations. Daarnaast wil ik een impuls geven aan het plaatsen van fietsenstallingen bij bus- en tramhaltes.

Dan zijn er de fietsen die worden achtergelaten in onbewaakte stallingen om nooit meer te worden opgehaald. Gemiddeld wordt 20 procent van de capaciteit ingenomen door deze zogenaamde weesfietsen. Ik help gemeenten dit probleem aan te pakken door in minimaal 20 gemeenten een adviesteam in te zetten dat een structurele aanpak ontwikkelt om weesfietsen te verwijderen. Daarmee kan gemiddeld een vijfde van de stallingscapaciteit worden teruggewonnen. Ik heb u hierover in mijn brief van 1 december 2008 (31 700 XII, nr. 17) geïnformeerd.

Verkeersveiligheid

In Nederland vallen vergeleken met de ons omringende landen weinig verkeersslachtoffers, maar het aantal fietsers onder hen is relatief hoog. Vorig jaar ging het om 181 fietsdoden, een kwart van het totaal. Bovendien blijken ouderen en jongeren vaker te zijn betrokken bij ongelukken. Vooral bij ouderen gaat het nogal eens om een botsing met een obstakel of een valpartij waarbij geen andere mensen zijn betrokken. Het «Strategisch plan verkeersveiligheid 2008–2020» (kamerstuk 29 398, nr. 120) besteedt uitdrukkelijk aandacht aan fietsers. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft uw Kamer 24 april 2009 het actieplan voor de

korte termijn gestuurd. Verkeer en Waterstaat wil het aantal slachtoffers terugdringen door ouderen op de fiets extra te beschermen, de zichtbaarheid van fietsers en obstakels onderweg te vergroten en veilig fietsen naar school te bevorderen.

In de verkeersveiligheidsaanpak spelen publiekscampagnes een belangrijke rol. Een goed voorbeeld van een effectieve campagne is de jaarlijkse fietsverlichtingscampagne «Val op. Daar kun je mee thuiskomen». Sinds de start van de campagne in 2003 is het gebruik van fietsverlichting gestegen van 49 procent naar 65 procent.

Aanpak fietsdiefstal

Het is voor dit kabinet een speerpunt om het aantal fietsdiefstallen terug te brengen met 100 000 in 2010 vergeleken met 2006. Onder regie van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is er een plan van aanpak opgesteld. Dit plan van aanpak is u juli 2008 toegezonden (Kamerstuk 28 684, nr. 162). U bent daarnaast apart geïnformeerd over het voorstellen om per 1 januari 2011 een framenummervplichting in te voeren (Kamerstuk 28 684, nr. 163).

Om de opsporing van gestolen fietsen te verbeteren is het van belang dat de politie kan beschikken over scanners waarmee de anti-diefstalchip kan worden uitgelezen. Om dit te stimuleren zal het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een aantal scanners ter beschikking stellen aan alle politiekorpsen.

Voor de partijen betrokken bij de aanpak van fietsdiefstal is een apart kenniscentrum opgericht: het Centrum Fietsdiefstal.

Ongeveer de helft van de fietsen die jaarlijks in Nederland worden gestolen, staat bij een woonhuis. Goede stallingen in woonwijken zijn dus essentieel. Daarom stelt de minister voor Wonen, Wijken en Integratie de buitenberging voor nieuwe huizen bij de eerstvolgende wijziging van het Bouwbesluit opnieuw verplicht.

Ook wordt in overleg met de G4 en de Fietsersbond naar manieren gezocht om fietsenrekken bij uitgaanscentra en bioscopen te verplichten, bijvoorbeeld in het bestemmingsplan of in lokale verordeningen.

Fiscale voordelen

Het bezit en het gebruik van een fiets levert fiscaal voordeel op. Via de bedrijfsfietsenregeling kan een werkgever eenmaal in de drie jaar een onbelaste vergoeding van maximaal 749 euro geven voor de aanschaf van een fiets. Daarnaast mag een werkgever maximaal 82 euro per jaar onbelast vergoeden voor bijkomende kosten, zoals reparaties, een extra slot of een regenpak. Ook kan een werkgever een fietsverzekering onbelast vergoeden. Verder mag de werkgever aan de werknemer een onbelaste (vaste) vergoeding van 19 eurocent per kilometer betalen voor zakelijke reizen per fiets, waaronder woon-werkverkeer. Natuurlijk ligt uiteindelijk de keuze om deze fiscale regelingen aan te bieden bij de werkgever. Tot slot vallen fietsreparaties definitief onder het verlaagde BTW-tarief.

Taskforce Mobiliteitsmanagement

De Taskforce Mobiliteitsmanagement zet werkgevers en werknemers aan om een fietsbeleid op te nemen in de arbeidsvoorwaarden. Een beproefd middel is een vaste onbelaste vergoeding voor het woon-werkverkeer ongeacht het middel van vervoer, onder de noemer «bewust reizen». Wie voor de fiets kiest houdt geld over. De Taskforce stimuleert ook «dichter bij het werk wonen», oftewel op fietsafstand. Verder stuurt de Taskforce aan op afspraken in de regio over mobiliteitsmanagement, met een belangrijke rol voor de fiets.

Elektrische fiets

Op dit moment beginnen op verschillende plaatsen in het land pilots met elektrische fietsen voor woon-werkverkeer. De eerste indruk is dat mensen vaker geneigd zijn zo'n fiets aan te schaffen als ze hem hebben kunnen uitproberen. Uit onderzoek van TNO in juni 2008 blijkt dat ook de elektrische fiets goed is voor lijf en leden. Wel is het zo dat de Nederlandse consument de elektrische fiets nog nauwelijks ervaart als alternatief vervoermiddel voor het woon-werkverkeer. Men vindt de elektrische fiets vooral geschikt voor mensen met een lichamelijke beperking en ouderen.

Tijdens de behandeling van de begroting 2009 van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een motie van de Kamerleden Roefs en Koopmans aanvaard om de elektrische fiets aantrekkelijker te maken door het bedrag van de bedrijfsfietsenregeling van 749 euro te verdubbelen. Het Ministerie van Financiën is op deze motie ingegaan in de fiscale vergoeringsbrief die in juni 2009 aan de Tweede Kamer is gezonden¹. Daarin wordt aangegeven dat de huidige regelingen voor fietsbezit en -gebruik toereikend zijn.

Bedrijfsfiets

Via de bedrijfsfietsenregeling kan een werkgever eenmaal in de drie jaar een onbelaste vergoeding van maximaal 749 euro geven voor de aanschaf van een fiets. Als de fiets duurder is en de werkgever het hele aankoopbedrag vergoedt, wordt het bedrag boven de 749 euro belast als loon.

Bij een fiets van duizend euro, betaalt de werknemer loonheffing over 251 euro, wat bij een tarief van 42 procent neerkomt op een bedrag van 105 euro.

Gezondheid en sport

«Gewoon» fietsen in het dagelijks leven is gezond. Dat is dan ook een van de onderwerpen van het Nationaal Actieplan Sport en Bewegen (NASB) uit 2008 van VWS. Via het NASB krijgen honderd gemeenten een financiële en inhoudelijke impuls om bewegen, dus ook fietsen te bevorderen. VWS investeert 38 miljoen euro in de gemeenten in de periode 2008–2012. Gemeenten die de sport- en beweegactiviteiten gaan opzetten, investeren een zelfde bedrag. Het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB) bereidt samen met de Fietzersbond en met steun van VWS een nationale fietscampagne voor die in 2010 van start gaat. De actieweek Heel Nederland Fietst vormt de proloog van vele fietsstimuleringsactiviteiten later dat jaar. Veel gemeenten met talloze partners, waaronder bedrijven, scholen, (wieler)sportorganisaties en VVV's zetten zich in om meer mensen aan het fietsen te krijgen. Veel activiteiten zijn specifiek gericht op mensen die niet of nauwelijks gebruik maken van de fiets of op mensen met een beperking.

In het Kabinetsstandpunt bij het Olympisch Plan 2028 is het naar Nederland halen van grote sportevenementen een belangrijk voornemen. De toewijzing van de drie grootste Europese wielerevenementen, te weten de Vuelta (start op 29 augustus 2009) jaar en de Giro d'Italia en de Tour de France in 2010 aan Nederland is voor het fietsbeleid een ideale mogelijkheid om het fietsen ook voor de dagelijkse mobiliteit en de recreatie te promoten.

De Gezondheidsraad komt dit najaar op verzoek van VROM en VWS met een advies over «leefomgeving en bewegen». Houten is een goed voorbeeld van een gemeente die bij de ruimtelijke inrichting een principiële keuze heeft gemaakt voor de fiets.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 492, nr. 11.

Internationaal verkeer

Het Nederlandse fietsbeleid is een exportproduct. Internationaal is er veel vraag naar Nederlandse fietskennis. Daarom heb ik bij het Kennis Platform Verkeer en Vervoer een internationaal coördinatiepunt ingesteld. Ook is de website van het Fietsberaad in het Engels beschikbaar en worden belangrijke publicaties in verschillende talen vertaald.

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

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

Tot slot

Dit kabinet heeft de ambitie om fietsen nog comfortabeler, veiliger en voordeliger te maken. Zeven departementen en de decentrale overheden streven er gezamenlijk naar om meer mensen over te halen vaker te fietsen. De overheid werkt op verschillende fronten samen met werkgevers, met de branche en met maatschappelijke organisaties om fietsers de wind in de rug te geven.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa