

Vergaderjaar 2017–2018

**34 775 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2018**

**31 305**

## **Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 70**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juni 2018

In mijn brief van 20 april 2018<sup>1</sup> heb ik uw Kamer toegezegd u vóór de zomer nader te informeren over mijn ambities om het fietsgebruik te bevorderen, en over de acties die daaruit voortvloeien. Eén van de acties is de inzet van extra middelen die dit kabinet uittrekt voor fietsroutes en fietsenstallingen. In de tweede termijn van het AO Duurzaam Vervoer heb ik toegezegd schriftelijk te reageren op het D66 Fietsplan. Met deze brief geef ik invulling aan deze toezeggingen.

#### **Aanleiding**

Verdere groei van het fietsgebruik heeft grote maatschappelijke voordelen. Het oplossend vermogen van fietsen draagt bij aan belangrijke nationale doelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid.

Ruim een kwart van onze verplaatsingen doen we in Nederland op de fiets, waarmee jaarlijks 15,5 miljard kilometer wordt overbrugd. Ter vergelijking: hetzelfde aantal kilometers per auto leidt tot een jaarlijkse uitstoot van circa 2,3 megaton CO<sub>2</sub>, circa 3,1 kiloton NO<sub>x</sub> en circa 0,15 kiloton fijnstof. Korte ritten met de fiets in plaats van met de auto betekent minder files en betere luchtkwaliteit.<sup>2</sup>

De afgelopen jaren laten een positieve trend in het fietsgebruik zien. Het aantal fietskilometers is sinds 2005 met ongeveer 12% toegenomen. De combinatie fiets en trein groeit sterk. Het fietsgebruik in het vortransport is in dezelfde periode gestegen van 36% naar 45%. En het aantal ritten met de OV-fiets groeide van 0,5 miljoen in 2008 naar 3,2 miljoen in 2017.

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 241

<sup>2</sup> Fietsfeiten, Lucas Harms en Maarten Kansen, Kennisinstituut voor Mobiliteit, <https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2018/03/16/fietsfeiten>

Met name jongvolwassenen en ouderen fietsen vaker en verder. Het bezit en gebruik van de elektrische fiets zit in de lift. Deze fietsen worden de laatste jaren steeds vaker gebruikt voor woon-werkverkeer. Meer dan de helft van de autoritten is korter dan 7,5 kilometer. Ruim 60% van de werknemers woont binnen 15 kilometer van het werk. Hier liggen kansen het fietsgebruik verder te laten groeien.

Naast de hierboven genoemde voordelen van fietsen is er een uitdaging op het gebied van fietsveiligheid. In 2016 waren er 13.000 ernstig gewonde fietsers en vorig jaar zijn 206 mensen verongelukt op de fiets.

### **Ambitie**

Het kabinet heeft de ambitie de voordelen van fietsen nog veel meer te benutten, en de trend van vaker en langer fietsen te versterken. Ik hecht aan het bevorderen van flexibiliteit in vervoerskeuzes. Het moet makkelijker en aantrekkelijker worden om elke dag, of af en toe, de fiets te pakken.

Ik onderschrijf, samen met de betrokken partijen van de Tour de Force<sup>3</sup>, de concrete ambitie om drie miljard meer fietskilometers in tien jaar tijd te behalen. In deze regeerperiode stel ik mij zelf ten doel 200.000 extra forensen, uit de auto en op de fiets te krijgen of op de fiets in combinatie met OV. Om deze ambitie te verwezenlijken volg ik meerdere sporen.

Fiets en openbaar vervoer moeten aantrekkelijke alternatieven vormen voor autogebruik. Het kabinet zet in op meer flexibiliteit. Daarbij past een meer integrale benadering qua investeringen in plaats van het sectoraal beschouwen van modaliteiten. De ambitie van dit kabinet om van het infrastructuurfonds naar een mobiliteitsfonds te gaan sluit hier goed op aan.

Dit kabinet heeft 100 miljoen euro uitgetrokken voor het versnellen van de aanleg van fietsroutes en het innoveren en vergroten van de stallingsmogelijkheden bij OV-knooppunten. Een stevige regionale inzet op fietsstimulering is wat mij betreft een randvoorwaarde voor cofinanciering van infrastructuur. Daarbij zal ik maximaal 40% co-financieren en zal ik bij de selectie letten op snelle implementatie. In lijn met het streven naar een integrale aanpak, is daarnaast voor mij van belang dat het project past in een brede aanpak om de fiets ruim baan te geven. Hieronder wordt dat nader uitgewerkt.

Ik zet stevig in op een werkgeversaanpak die aantrekkelijk is voor zowel grote landelijke werkgevers, als het MKB. Samen kunnen we het voor werknemers aantrekkelijk maken om over te stappen op de fiets. Met de ervaringen en het opgebouwde netwerk van Beter Benutten verwacht ik samen met de werkgevers veel meer forensen uit de auto te krijgen. Mijn verwachting is dat deze aanpak een substantiële bijdrage gaat geven aan de doelstelling om 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen. De e-bike probeeractie is een mooi voorbeeld van maatregelen die werkgevers gebruiken.

Ik vind het belangrijk meer inzicht te krijgen in de mobiliteitseffecten van fietsmaatregelen. Als we weten hoeveel mensen we met een bepaalde maatregel extra op de fiets kunnen krijgen die voorheen in de auto zaten, dan levert dat een beter beeld op van de effecten op het terrein van gezondheid, milieu, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en op de effecten

<sup>3</sup> Tour de Force is een brede coalitie van overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en samenwerkingsverbanden die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het fietsbeleid in Nederland. Zie ook Kamerstuk 34 681, nr. 1.

van recreatief verkeer. Om de beschikbare middelen effectief in te zetten werk ik aan een betere monitoring. De evaluatie van het Beter Benutten programma deze zomer levert hiervoor belangrijke input. Bij projecten waar het Rijk aan meebetaalt, zal altijd gevraagd worden om een goede evaluatie.

Tenslotte, zie ik het wegnemen van belemmeringen als een belangrijke taak van het Rijk die bijdraagt aan meer fietsgebruik. Dit kan gaan om maatregelen voor werkgevers en werknemers zoals fiscale maatregelen. De reeds aangekondigde wijziging voor de leasefietsregeling is daar een voorbeeld van. Vanuit mijn rol ga ik de belemmeringen inventariseren en vervolgens aan de slag om deze, waar mogelijk, weg te nemen.

## **Aanpak**

### Impuls voor fietsroutes en fietsenstallingen

In het regeerakkoord is 100 miljoen euro opgenomen voor regionale fietsroutes en fietsenstallingen bij OV-knooppunten. Over de wijze waarop dit wordt ingezet om zoveel mogelijk te kunnen bereiken heb ik in de voorbije periode overleg gevoerd met de andere overheden en maatschappelijke partijen via de Tour de Force. Op basis van deze gesprekken blijkt dat voor zowel stallingen als routes er veel mooie plannen en initiatieven zijn, en beperkte middelen.

Mijn inzet is daarom om in deze kabinetsperiode het beschikbare budget zo efficiënt mogelijk te besteden om zoveel mogelijk projecten te realiseren. Mede om die reden is het mijn voornemen om maximaal 40% van de projectkosten op mij te nemen. Daarbij ben ik voornemens een verdeling te hanteren van 26 miljoen euro voor routes en 74 miljoen euro voor stallingen. Met deze verdeling wordt in deze kabinetsperiode doorgewerkt aan de verdere uitbouw van het netwerk van fietsroutes. Bij deze routes gaat het vaak om het oplossen van enkele resterende knelpunten. Tevens wordt gewerkt aan de aanpak van het tekort aan fietsenstallingen bij stations zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Fietsparkeren<sup>4</sup>. Bij het stallen wordt rekening gehouden met het toenemende aantal bijzondere formaat fietsen zoals elektrische fietsen, speed-pedelecs en bakfietsen. Daarmee wordt aan het verzoek van de Kamer in motie Jetten (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 36) voldaan. Ik verwacht dat het gebruik van deelfietsen ook bijdraagt aan efficiënter benutten van stallingscapaciteit, bijvoorbeeld door het verminderen van het aandeel «tweede fietsen» die bovengemiddeld lang stallingsruimte bezet houden. Ik heb partijen bovendien gevraagd na te denken over verdere innovatieve concepten om het gebruik van stallingen efficiënter te maken.

Bij de prioritering van projecten geef ik de voorkeur aan projecten die deze kabinetsperiode worden gerealiseerd. De projecten dienen aantoonbaar te passen in een regionale aanpak van fietsstimulering waarbij werkgevers betrokken zijn. Ook verwacht ik dat de projecten duurzaam worden gerealiseerd, bijvoorbeeld door toepassing van de principes van circulair bouwen. Bij het prioriteren van binnenkomende projecten kijk ik naar het potentieel om een overstap van auto naar fiets of fiets+OV te bewerkstelligen. Ook de inzet op een efficiëntere benutting van bestaande stallingcapaciteit is een belangrijk selectie criterium. Voor de realisatie van extra fietsenstallingen gelden vaak lange doorlooptijden. Daarom knip ik beslissingen voor een bijdrage aan stallingsprojecten in twee fasen op: besluiten voor financiering van het maken van een voorontwerp en investeringsbesluiten om over te gaan tot realisatie.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 700

Vóór de zomer volgt een uitvraag voor fietsprojecten bij de andere overheden. Bij de beoordeling van de aanvragen voor snelfietsroutes wil ik, net als bij eerdere uitvragen, onafhankelijke deskundige partijen zoals de Fietsersbond en CROW-Fietsberaad betrekken. Voor fietsenstallingen bij stations vindt de beoordeling plaats door een breed team van deskundigen van IenW en ProRail.

### Werkgeversaanpak

Aangezien woon-werk verkeer een belangrijk onderdeel van onze dagelijkse mobiliteit is, zie ik mogelijkheden met werkgevers en werknemers fietsgebruik te intensiveren.

In Nederland worden 4,5 miljard fietsritten per jaar afgelegd. Dat aantal kan omhoog. In 2016 werd voor 47% van de verplaatsingen binnen een afstand van 1 tot 15 km nog de auto gebruikt, t.o.v. 33% de fiets. Mensen zijn vooral gemotiveerd om op de fiets te stappen vanwege het persoonlijke gezondheidseffect, de kostenbesparing en de reistijdwinst. Om het fietsgebruik in het woon-werk verkeer te bevorderen ga ik o.a. met werkgevers in gesprek over hoe de bestaande (fiscale) regelingen om fietsen te stimuleren optimaal benut kunnen worden. Zo kunnen werkgevers werknemers die fietsen naar het werk een reiskostenvergoeding van 19 cent per kilometer geven. Dit gebeurt in veel gevallen nog niet. Deze vergoeding kan ook worden ingezet als renteloze lening voor de aanschaf van een fiets die dan terugverdiend kan worden door te fietsen.

Ik ga met werkgevers zoeken naar oplossingen voor mogelijke belemmeringen die ze ervaren bij het toepassen van bestaande regelingen. Het is mijn ambitie te werken aan toekomstbestendige modellen voor fietsstimulering waarbij werkgevers, dienstverleners en overheden elk hun eigen rol en verantwoordelijkheden hebben. Over de betrokkenheid en concrete commitment van werkgevers wordt gesproken aan de sectortafel mobiliteit ten behoeve van de uitwerking van het klimaatakkoord. Zo kunnen we nu en in de toekomst mensen structureel blijven stimuleren om in het woon-werk verkeer voor de fiets te kiezen.

Verder zet ik in op het opschalen van succesvolle fietsmaatregelen die de afgelopen periode zijn uitgevoerd in het programma Beter Benutten. Zoals het gericht zoeken naar doelgroepen die we nog niet bereiken (mensen tot 45 jaar, werknemers uit MKB, groepen buiten het woon-werk verkeer).

Momenteel wordt samen met regio's een aantal landelijk opschaalbare regionale MaaS-pilots voorbereid. Hierover wordt uw Kamer nog vóór het zomerreces nader geïnformeerd. Ik verwacht dat deze pilots een extra impuls aan de (deel)fiets kunnen geven. MaaS (Mobility as a Service) heeft als doel de reiziger meer flexibiliteit in haar keuze te geven en een afweging te laten maken tussen alle vervoersmodaliteiten (OV, fiets, auto, taxi, etcetera). De deel- en huurfiets zullen hierin volwaardig worden meegenomen.

### Inzet op flexibiliteit en integrale aanpak

Ik ben er van overtuigd dat fietsmaatregelen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De fiets is, vaak in combinatie met het openbaar vervoer, een zeer geschikt alternatief voor autogebruik. De fiets maakt al onderdeel uit van verschillende MIRT verkenningen, zoals bijvoorbeeld in de Verkenning A2 Deil, Den Bosch, Vught, A4 N14 Burgerveen, en de Corridor Amsterdam –

Hoorn. Ook bij planstudieprojecten en groot onderhoud wordt de fiets meegenomen, bijvoorbeeld bij A4 N14 Haaglanden en bij de Heinenoord-tunnel.

Als het Rijk investeert in rijksinfrastructuur wordt er structureel gekeken naar kruisend fietsverkeer en naar mogelijkheden om werk met werk te maken, waaronder de aanleg van fietsinfrastructuur. Tevens kijk ik, samen met de Minister van IenW, bij beheer en onderhoud van hoofdwegen expliciet of wij kansen voor de fiets samen met de gebiedspartners mogelijk kunnen maken, denk aan het wegnemen van barrièrewerking en het realiseren van ontbrekende schakels. Daarnaast ga ik in overleg met de betreffende andere overheden onderzoeken waar het wenselijk en mogelijk is om schouw- en onderhoudspaden langs het hoofd- en vaarwegennet in te richten als snelfietsroute. Met de MIRT verkenningen en deze werkwijze geef ik invulling aan het verzoek van de Kamer in de motie Jetten (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 37). De fiets wordt ook in het toekomstige mobiliteitsfonds meegenomen.

### Vergroten van inzicht in effecten van meer fietsen

Goed inzicht in de mobiliteitseffecten van maatregelen levert een basis voor het kunnen uitvoeren van een goede MKBA. Ik streef er naar om het MKBA instrumentarium voor de fiets op hetzelfde kwaliteitsniveau te brengen als voor de auto en het OV. Een belangrijke stap hierin is december vorig jaar gezet met het uitkomen van de waarderingskentallen voor de fiets. De waarderingskentallen drukken effecten van fietsmaatregelen zoals gezondheidswinst, bereikbaarheidswinst, CO<sub>2</sub> reductie of bijvoorbeeld de reductie van geluidshinder in geld uit.

Bij het vaststellen van de waarderingskentallen is gebleken dat er nog verschillende witte vlekken zitten in de kennis over de brede effecten van meer fietsgebruik. De gezondheidseffecten van meer fietsgebruik zijn bijvoorbeeld niet voor iedereen gelijk. Daarom is het goed als er aanvullend onderzoek gedaan wordt naar de effecten voor verschillende groepen.

Voor een goede luchtkwaliteit is het oplossend vermogen van de fiets belangrijk. Hiermee wordt geëxperimenteerd binnen het programma Slimme en Gezonde Stad<sup>5</sup>. Met denkkracht en beperkte middelen stimuleer ik lokale innovaties zoals de inzet van fietsen met een sensorbox. Dit is een manier om een indruk te krijgen van de luchtkwaliteit rond de fietsroutes. Succesvolle pilots verzamel ik in de gids «Gezonde Leefomgeving»<sup>6</sup> die ik onlangs gelanceerd heb. Deze gids wordt de komende twee jaar aangevuld met meer concrete handvatten om meer mensen te stimuleren de fiets te gebruiken.

Mijn streven is om de komende jaren de kennis van de effecten van fietsmaatregelen op verschillende maatschappelijke doelen zoals gezondheid en milieu verder te verbeteren. Ik zal waar mogelijk aanvullend onderzoek op deze terreinen initiëren en stimuleren.

### Veilig fietsen

Het is belangrijk dat meer fietsen niet leidt tot meer ongevallen. Instrumenten die de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in kaart brengen zijn in ontwikkeling met als doel om de infrastructuur te verbeteren: CycleRAP door ANWB, quick scan door Fietsersbond. Naast ongevalsregistratie zullen op deze manier fietspaden risicogericht -en daarmee preventief- in

<sup>5</sup> [www.slimmeengezondestad.nl](http://www.slimmeengezondestad.nl)

<sup>6</sup> [www.GidsGezondeLeefomgeving.nl](http://www.GidsGezondeLeefomgeving.nl)

kaart gebracht gaan worden. Als Rijk faciliteren wij andere overheden bij het omschakelen naar deze risicogestuurde aanpak door bijvoorbeeld een handreiking te bieden voor het opstellen van zo'n aanpak. Verder hebben wij het initiatief genomen een programma op te zetten gericht op de oudere fietsers: Doortrappen. Via logische kanalen binnen gemeenten, zoals de buurtsportcoach, wordt veilig fietsen onder de aandacht gebracht bij senioren. Momenteel wordt gewerkt aan de landelijke uitrol van dit programma samen met de andere overheden.

#### Krachten bundelen door samenwerking

Samen met de andere overheden en maatschappelijke organisaties wil ik de «kracht van de fiets» beter te benutten. In de Nationale Agenda Fiets is duidelijk vastgelegd wie wat gaat doen. Het Rijk legt daarbij de focus op nationale en bovenregionale acties. De ministeries van VWS, BZK en Financiën zijn belangrijke partners als het gaat om de fiets. Samen met BZK wordt onder meer gewerkt aan de gebiedsaanpak in MIRT-verband waarin actieve mobiliteit een plek krijgt. Met mijn collega van Financiën heb ik al afspraken gemaakt over betere fiscale regels voor de fiets. VWS speelt een voorname rol in de preventieve gezondheidszorg en stimuleert mensen om meer te bewegen.

Recentelijk is aan de Nationale Agenda Fiets een negende doel toegevoegd: de fiets in de omgevingsvisie. Hierdoor wordt fiets in breed perspectief meegenomen in gemeentelijke plannen, zoals de aanleg van sportvoorzieningen. Ook wil ik gemeenten oproepen nader te bezien hoe op meer rotondes binnen de bebouwde kom voorrang voor fietsers te realiseren is en hoe meer zones zo kunnen worden ingericht dat niet de fiets maar de auto te gast is, ter stimulering van het fietsgebruik.

Onlangs is met de betrokken partijen afgesproken om de Bestuurlijke Fietstafel van Tour de Force en het Bestuurlijk Overleg Fietsparkeren samen te voegen tot één bestuurlijk platform. Dit zorgt voor een meer integrale aanpak.

#### D66 Fietsplan

Het lid Sienot heeft tijdens het AO Duurzaam Vervoer (Kamerstukken 31 305 en 30 175 en 33 043, nrs. 250 en 251) het fietsplan van D66 ingebracht en gevraagd dit in te passen in beleid. Ik waardeer het plan. Meerdere acties die voorgesteld worden bij de vijf aandachtsgebieden maken onderdeel uit van mijn aanpak. «Groen licht voor de fiets» wordt bijvoorbeeld in Rotterdam letterlijk opgevolgd door fietsers langer groen te geven bij regen. De innovatieprijs van de Tour de Force ging afgelopen jaar naar de bredere opstelvakken (de «frietzak») van de gemeente Amsterdam. Via CROW-Fietsberaad worden dit soort innovaties verspreid onder wegbeheerders. Voor «Meer mensen op de fiets» heb ik met mijn collega van Financiën afspraken gemaakt voor betere fiscale behandeling van de fiets. Het voorstel om werkgevers aan te sporen meer gebruik te maken van de vergoeding van 19 cent per fietskilometer omarm ik. Ik ga hiermee aan de slag. Ook werk ik graag mee aan het bieden van meer «Veiligheid en comfort voor iedereen», bijvoorbeeld door het bijdragen aan meer fietswegen. Het verbeteren van het «Fietsgedrag» wordt bevorderd met projecten op basisscholen en campagnes voor doelgroepen. Ten slotte is de «Wildgroei aan fietsen», een belangrijk aandachtspunt. De OV-fiets is inmiddels 10 jaar een succes, en ook andere deelfietsen verschijnen op de markt. Ik onderzoek hoe deelfietsen kunnen bijdragen aan meer fietsgebruik met minder fietsen, hoe de systemen op een goede manier naast elkaar worden gebruikt waarbij het belang van de consument (keuzevrijheid maar met een eenduidig betalingssysteem)

voorop staat. Ik zie het actieplan als ondersteuning van het beleid dat ik samen met de partners uitvoer.

### **Vervolg**

Het kader staat. Dit najaar maak ik op basis van de door de gemeenten en provincies ingediende plannen een voorstel voor de investeringen uit de 100 miljoen euro, op basis van cofinanciering van maximaal 40%. Hierdoor verwacht ik dat in totaal voor een kwart miljard euro wordt geïnvesteerd in de fiets. Dit is voor mij aanleiding om samen met de nieuwe colleges en de andere partners van de Tour de Force in te zetten op een actualisatie van de Nationale Agenda Fiets. Bij deze actualisatie wil ik specifiek inzoomen op de 200.000 extra fietsforensen in deze kabinetsperiode en gezamenlijk meer concreet maken hoe wij drie miljard extra fietskilometers in 2027 gaan halen. In de najaarsbrief MIRT geef ik u een update.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer