

Vergaderjaar 2021–2022

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 362**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juli 2022

Hierbij verstuur ik u, zoals ik heb toegezegd in het Commissie Debat Duurzaam Vervoer van 29 juni jl., het Nationaal Toekomstbeeld Fiets mede namens de gemeenten, vervoerregio's en provincies. Het NTF is opgesteld in het kader van het samenwerkingsverband voor de fiets: Tour de Force.

Nederland is een fietsland bij uitstek. Nergens ter wereld is het aandeel van de fiets in het totale aantal verkeersbewegingen zo hoog (ongeveer een kwart). Er zijn in ons land meer fietsen dan mensen, en mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets leggen Nederlanders steeds grotere afstanden af per fiets. De fiets is in ons land meer dan een middel om van A naar B te komen. Fietsen zit in ons DNA. Onze fietscultuur is dan ook niet voor niets sinds enkele jaren nationaal immaterieel erfgoed.

Dat alles geeft echter geen reden om tevreden achterover te leunen. Er zijn grote maatschappelijke uitdagingen én kansen. Bijna de helft van alle autoverplaatsingen in ons land is korter dan 7,5 kilometer. Een afstand die voor velen prima te fietsen is. Gemiddeld is de auto vanaf een afstand van 3,7 kilometer populairder dan de fiets. Tegelijkertijd zijn er, ondanks de 22 miljoen fietsen in ons land, mensen die zich geen fiets kunnen veroorloven. Vervoersarmoede lijkt, vooral in steden onder kinderen, een probleem waarvoor de fiets een oplossing kan bieden. Zoals aangegeven richting uw Kamer<sup>1</sup>, is het aantal ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers de afgelopen jaren sterk gestegen. De verwachting is dat deze stijging zich zal voortzetten (IMA<sup>2</sup>).

*Fietsen als oplossing voor maatschappelijke opgaven*

De fiets kan ook een oplossing zijn bij bereikbaar maken van woningbouw. Op veel plekken in Nederland worden woningen gebouwd in stedelijk

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 998 I.

<sup>2</sup> Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328.

gebied, waar het vaak zoeken naar ruimte is. De fiets neemt 28 keer minder ruimte in dan de auto en stoot geen stikstof of andere schadelijke stoffen uit tijdens het rijden. Fietsen is goed voor de gezondheid, in een land waar steeds meer mensen te dik zijn. Fietsen is goed voor de schone lucht, het klimaat en tegen de stikstof, in een land waar we steeds meer tegen milieugrenzen aanlopen. En fietsen scheelt files op de weg en drukte in het openbaar vervoer, nu de files steeds meer terugkeren na corona. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets brengen Rijk en decentrale overheden gezamenlijk de potentie voor zowel de korte als de langere termijn van de fiets in beeld. Het gaat zowel om fietsinfrastructuur (doorfietsroutes en fietsenstallingen) als om fietsstimulering.

### **Vier speerpunten van de fietsambitie**

Gezien alle hiervoor genoemde uitdagingen en kansen wil ik de komende jaren volop inzetten op meer fietsbewegingen, met vier concrete doelen:

1. Aan het eind van deze kabinetsperiode pakken 100.000 mensen extra de fiets naar het werk.
2. Bij nieuwe woningbouw worden consequent de voordelen die de fiets kan bieden bij de ontsluiting daarvan benut.
3. In deze kabinetsperiode komt er een plan om zoveel mogelijk kinderen en mensen die nu niet kunnen fietsen aan het fietsen te krijgen.
4. Nederland is en blijft fietsland nummer één in de wereld.

### **Fietsen naar het werk**

Ik wil dat de komende jaren voor veel meer mensen de fiets een onderdeel wordt van hun woon-werkverkeer. De ambitie is dat er begin 2025 100.000 mensen extra de fiets pakken naar het werk ten opzichte van begin 2022. Hiervoor doen we een 0-meting. Daarvoor zet ik in op samenwerking met werkgevers. Zij zijn de afgelopen jaren al aan de slag om de voordelen van de fiets te benutten. Fietsen naar het werk is goedkoper voor medewerkers, scheelt drukte in de spits en levert gezondheidsvoordeel op. Uit onderzoek blijkt dat regelmatig fietsen naar het werk de fitheid verhoogt en in veel gevallen genoeg is om te voldoen aan de beweegrichtlijnen van de Gezondheidsraad. Fietsen naar het werk zorgt daarmee direct voor lager ziekteverzuim op de werkvloer. Ik zet daarom de aanpak met fietsambassadeurs voort, en span me ervoor in dat meer werkgevers vanaf komend jaar de hoge kilometervergoeding van 21 cent per fietskilometer aanbieden. De campagne «Kies de Fiets!» voor werkgevers breid ik uit richting diverse andere doelgroepen. Binnen het Rijk zijn zeven ministeries<sup>3</sup> gestart met een pilot waarbij deelnemers een traditionele, elektrische fiets of een speed pedelec kunnen leasen waarmee ze naar hun werk en werkafspraken kunnen fietsen en die ook privé gebruikt kan worden.

### *Alle stations in Nederland een goede fietsenstalling*

Om fietsen als onderdeel van de reis naar het werk aantrekkelijker te maken, wil ik ook doorgaan met het verbeteren van de infrastructuur. Van de mensen die met de trein reizen, pakt 43% de fiets van huis naar het station. Op veel plekken in Nederland veranderen stations in moderne knooppunten, waar je makkelijk kunt overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen. Ik wil dat zo veel mogelijk stations in Nederland een goede fietsenstalling hebben, met plek voor fietsen van verschillende soorten en maten. Ook de ouder die eerst met de bakfiets de kinderen naar school brengt, moet daarna makkelijk door kunnen naar het station, en de bakfiets veilig en dicht bij de trein kunnen parkeren. Voor de bouw

<sup>3</sup> Ministeries van BZK, EZK, I&W, DJI, LNV, OCW, VWS.

van nieuwe en betere stallingen trek ik 50 miljoen euro uit, zodat we verder kunnen met het realiseren van de bestaande opgave. Daarbij wil ik extra aandacht voor de goede en veilige ontsluiting van stallingen om de aanrijtijden voor de fietser te minimaliseren en de aantrekkelijkheid van de fiets voor de eerste- en laatste kilometer(s) te vergroten. Tijdens de Bestuurlijk Overleggen (BO's) MIRT wordt hierover gesproken met de regio.

#### *Landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes*

Ik wil daarnaast mee investeren in goede doorfietsroutes. Als het gaat om de verantwoordelijkheidsverdeling voor fietsinfrastructuur geldt dat deze primair bij de decentrale overheden ligt. Het rijk is medeverantwoordelijk voor fietsparkeren bij treinstations en fietsroutes lopend over areaal van Rijkswaterstaat. Decentrale overheden investeren jaarlijks miljoenen in het verbeteren van de Nederlandse fietspaden en de totstandkoming van een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Ik vind dat heel belangrijk, en daarom wil ik ook vanuit het Rijk structureel een bijdrage leveren. Aan langere trajecten tussen kernen waar veel huizen zijn, en waar veel werkgelegenheid is. En waar mensen snel en veilig door kunnen fietsen, zonder onderbrekingen. Veel van deze doorfietsroutes zijn gemeente en/of provincie overschrijdend en een treinreiziger die met de fiets naar het station komt reist vaak ook over gemeente- en provinciegrenzen heen. Ik verwacht de komende jaren structureel 6 miljoen euro per jaar hiervoor te kunnen reserveren, vanuit het streven van vergroening van personenvervoer en reisgedrag. Door besluitvorming via de BO's MIRT te laten lopen, ontstaat er zo het eerste structurele fietsprogramma binnen het MIRT. Hiermee kom ik tegemoet aan de moties van het lid Bouchallikh<sup>4</sup> en van het lid Van Ginneken<sup>5</sup> die verzochten een programma in het MIRT te wijden aan (de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld) Fiets.

#### **Fiets en woningbouw**

Het kabinet heeft 7,5 miljard euro uitgetrokken voor het bereikbaar maken van gebieden waar woningen worden gebouwd. Goede bereikbaarheid van woningen is een belangrijke randvoorwaarde om er prettig te kunnen wonen, leven en werken. Bij veel woningen is de ruimte schaars. Op veel plekken in het land zie je dat investeren in een nieuw fietspad, een extra fietstunnel, of betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten goud waard zijn om de bereikbaarheid van woningen te garanderen. Uit onderzoek<sup>6</sup> wat is verricht naar de fietsbereikbaarheid van de treinstations en mogelijke fietsinvesteringen in de NOVI-woningbouwlocaties (zie bijlagen) blijkt dat er veel kansen liggen voor de fiets.

In het kader van het MIRT voer ik samen met mijn collega-bewindspersonen twee keer per jaar het gesprek met provincies, vervoerregio's en gemeenten. In die gesprekken is nadrukkelijk gevraagd te kijken waar betere of nieuwe fietsinfrastructuur als onderdeel van een bredere mobiliteitstransitie een uitkomst kan bieden om de bereikbaarheid te vergroten. Zeer recent heb ik hierover met mijn collega's de eerste besluiten genomen. In de eerste MIRT-ronde trekt het kabinet in totaal 370 miljoen euro uit voor infrastructuurprojecten met een rol voor de fiets. Het gaat om 21 projecten, verspreid over het land. Denk onder andere aan de aanleg van doorfietsroutes, fietstunnels en fietsbruggen.

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 925 A, nr. 61.

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 925 A, nr. 53.

<sup>6</sup> BUAS Verkenning fietsbereikbaarheid treinstations voor 14 grootschalige NOVI-woningbouwgebieden en Rebel onderzoek naar investeringen en impact Actieve Mobiliteit in 14 grootschalige NOVI-woningbouwgebieden.

Voor de tweede versnellingsronde zijn er nu 38 projectenvoorstellen en in 21 daarvan zitten ook fietsinfra maatregelen. Het Rijk betaalt daar mee aan maatregelen van provincies en gemeenten, zodat de infrastructuur die nodig is om huizen bereikbaar te maken er snel ligt. Voor deze kabinetsperiode is nog voor ongeveer 6 miljard euro beschikbaar. De volgende investeringsbeslissingen zal het kabinet dit najaar nemen. Ook van dat bedrag zal naar verwachting een deel naar fietsmaatregelen gaan.

### **Fietsen voor iedereen**

In Nederland leven ruim 200.000 minderjarige kinderen in een gezin dat rond moet komen van een bijstandsuitkering. In deze gezinnen is niet altijd geld voor een fiets. Terwijl fietsen niet alleen gezond is, maar kinderen en ouders ook vrijheid en zelfstandigheid biedt. Om zelf naar school te gaan. Om vrienden of vriendinnen te bezoeken. En om een drempel weg te nemen om lid te worden van een sportvereniging. Daarom wil ik, conform een vraag van de heer Bontebal, stimuleren dat onder andere jonge kinderen kunnen (leren) fietsen. We zijn op dit moment aan het inventariseren wat er al gebeurt en wat ik concreet kan oppakken. Ik ga hierover in gesprek met de partners van Tour de Force. Daarbij wil ik de desbetreffende ministeries betrekken. Ik kom met een actieplan en zie welke middelen ik hieraan kan koppelen zodat er een concrete aanpak komt die werkt, want ik vind het belangrijk om jong te leren fietsen, zodat je dat ook blijft doen op latere leeftijd. Daarom wordt vanuit het Rijk, samen met gemeenten en provincies, ingezet op het programma Doortrappen om ouderen te stimuleren zo lang mogelijk veilig te kunnen laten fietsen.

### **Nederland wereldwijd fietsland nummer één**

Ik zet mij ten slotte in om actieve mobiliteit op internationaal niveau te stimuleren om zodoende onder andere de leefbaarheid, luchtkwaliteit en gezondheid in steden wereldwijd te verbeteren. Ik ga vanuit de Nederlandse koploperspositie bijdragen aan het verzilveren van het internationaal, economisch verdienpotentieel van de Nederlandse fietssector (zie bijlage<sup>7</sup>) door deel te nemen aan internationale handelsmissies. Ook zal ik onze kennis en ervaring van actieve mobiliteit uitdragen (en het momentum rond COVID-19 benutten), in de vorm van publieke diplomatie. Ook is de fiets een goede binnenkomer met bilaterale en G2G handelsrelaties om tevens andere thema's op de agenda te krijgen en houden. Verder ga ik Nederlandse bedrijven en overheden faciliteren om actieve mobiliteit op de agenda van Brusselse beleids- en investeringsprogramma's zoals Urban Mobility Package, Horizon, INTERREG te krijgen met bijvoorbeeld Europese fietsprojecten tot gevolg.

Fiets wordt steeds meer een onderdeel van het hele mobiliteitssysteem en krijgt een steeds nadrukkelijker rol in het oplossen van andere maatschappelijke vraagstukken dan bereikbaarheid. Laten we samen doortrappen om deze ontwikkeling weer een stap verder te brengen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>7</sup> RVO rapport Internationaal verdienpotentieel Nederlandse fietssector.