

Geachte woordvoerders mobiliteit,

Op 9 maart debatteert u met de staatssecretaris van I&W over actieve mobiliteit (wandelen en fietsen). Fietsen en lopen zijn onmisbare onderdelen van het mobiliteitssysteem en dragen bij aan het oplossen van de grote nationale ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Provincies en gemeenten hebben grote ambities voor de fiets. Ze investeren in het verbeteren en uitbreiden van het fiets- en loopnetwerk in Nederland. Dit is hard nodig. Wij zijn dan ook verheugd met een speciaal commissiedebat voor actieve mobiliteit en hopen dat dit de start is van een terugkerend commissiedebat. Wij willen u graag voor het debat een aantal aandachtspunten meegeven.

Blijf investeren in de fiets, blijf doortrappen

Voor de bereikbaarheid van de woningbouwgebieden heeft het rijk onlangs € 780 miljoen vrijgemaakt voor de fiets. Samen met de bijdrage van gemeenten en provincies komt de totale investering op ruim € 1 miljard. We zijn blij met deze forse investering in de fiets. Deze middelen zijn in beginsel echter alleen bedoeld voor woningbouwgebieden en zijn eenmalig. De nationale opgaven voor fiets zijn groter dan alleen woningbouw. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) schetst een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. De staatssecretaris stelt in haar fietsambitie 2022 – 2025 voor om hier vanaf 2024, € 6 miljoen per jaar beschikbaar te stellen. We onderschrijven deze fietsambitie en zijn blij met de structurele middelen voor de fiets. Het is echter (bij lange na) niet voldoende om de gezamenlijke ambities van rijk en regio uit het NTF daadwerkelijk uit te voeren. Het komt er nu op aan gezamenlijk middelen vrij te maken zodat we concrete plannen kunnen realiseren met deze investeringen. Daar waar een rijksbelang is, vragen wij het rijk om mee te investeren.

- Wat verwacht de staatssecretaris te kunnen realiseren met de 6 miljoen per jaar voor doorfietsroutes?
- Herkent de staatssecretaris dat de structurele middelen niet in lijn zijn met de structurele opgave rond fietsen zoals uitgewerkt in het NTF?
- In het BO MIRT is afgesproken dat er middelen vanuit duurzame mobiliteit en het programma Veilig, Slim en Duurzaam beschikbaar worden gesteld voor de fietsambitie. Hoeveel middelen verwacht de staatssecretaris hieruit vrij te kunnen maken voor fiets?
- Wij kijken uit naar het afwegingskader waartoe de [motie-Van Ginneken](#) van 1 december 2022 oproept. Wanneer kunnen we dit afweegkader verwachten?

Geef de fiets een plek in het MIRT

In 2023 wordt, conform de MIRT-afspraken 2022, door provincies en vervoerregio's samen met het rijk voortvarend gewerkt aan een gezamenlijke meerjarige adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets. Daar zijn we blij mee. Daarnaast zijn we blij met de toezegging van de staatssecretaris dat er een programma fiets komt in het MIRT. De huidige drempelbedragen en MIRT-spelregels staan een volwaardige plek voor de fiets in het MIRT helaas in de weg. Als gevolg van deze drempels kunnen provincies en gemeenten vaak geen aanspraak maken op financiering van het rijk voor de fiets, terwijl investeringen in hun regio ook bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland. Gezien de potentie van de fiets en de positieve effecten van fietsen op gezondheid, bereikbaarheid en leefbaarheid pleiten wij nogmaals voor afschaffing van deze belemmerende drempelbedragen.

- In het BO MIRT is afgesproken een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen met als doel het rijk mee te laten investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Hoe gaat deze bijdrage vanuit het rijk er concreet uit zien en worden de medeoverheden hier goed bij betrokken?

Hef barrièrewerking rijks- en spoorwegen voor fiets- en looproutes op

De aanleg van lokale en regionale fiets- en loopinfrastructuur doorkruist veelal rijksinfrastructuur, zoals weg, water en spoor. Samenwerking met Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail is noodzakelijk om deze infrastructuur aan te kunnen leggen. Deze projecten lopen echter vaak vertraging op door trage besluitvorming of beperkte medewerking aan de kant van RWS en ProRail. Een goed voorbeeld hiervan is het realiseren van veilige, ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en wandelaars over de N35 bij Nijverdal, belangrijk vanwege de verbinding naar de Sallandse Heuvelrug. De verbreding van de N35 laat al jaren op zich wachten waardoor de plan- en besluitvorming over een veilige nieuwe fiets/looproute grote vertraging heeft opgelopen.

Het slechten van deze rijksbarrières kosten de medeoverheden veel tijd en geld. Eerder heeft de staatssecretaris aangegeven te onderzoeken waar gewenste regionale hoofdroutes het hoofdrailnet en grond in bezit van ProRail doorkruisen om te kijken of besparingen mogelijk zijn. We vragen het rijk daarom om hierin verantwoordelijkheid te nemen, medewerking te verlenen en mee te investeren.

- Hoe gaat de staatssecretaris zich inspannen om de samenwerking tussen regionale overheden en Rijkswaterstaat en ProRail te bevorderen?
- De staatssecretaris heeft toegezegd begin 2023 de inventarisatie van RWS van barrières die haar netwerk opwerpen voor de fiets te delen met de kamer. Wanneer denkt de staatssecretaris deze lijst op te sturen?

Aandacht voor lopen en fietsen in de Mobiliteitsvisie 2050

Het ministerie van I&W werkt momenteel aan de Mobiliteitsvisie 2050. De eerste contouren worden binnenkort met de Kamer gedeeld en u bespreekt dit in het commissiedebat Strategische keuzes bereikbaarheid op 30 maart. Als medeoverheden pleiten we voor ambitie en een prominente plek voor actieve mobiliteit in deze visie. De kracht van de fiets, zoals gezamenlijk geformuleerd in het NTF, mag niet onderbelicht worden, zowel in de keten als hoofdtransportmiddel. Ook voor het bekende STOMP principe (eerst inzetten op Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service en als laatste de Particuliere auto) vragen we aandacht omdat dit een simpele duidelijke methode is om meer aandacht te hebben voor actieve mobiliteit. Goede loop- en fietsnetwerken zijn cruciaal voor bereikbare en aantrekkelijke steden en dorpen en dragen bij aan de gezondheid van mensen.

Voor de korte afstanden zou de auto een minder essentiële rol in ons mobiliteitssysteem kunnen spelen. Lopen is de oudste en meest ruimte-efficiënte vorm van vervoer. Er is vooral op dit beleidsveld een flinke inhaalslag te maken; een kwart van de verplaatsingen tussen 0 en 7,5 kilometer wordt immers te voet afgelegd. Bovendien heeft lopen (samen met fietsen) een sterke relatie met het OV. Meer mensen gaan reizen met het OV als zij daar goed lopend of fietsend kunnen komen. Lopen en fietsen zijn daarmee een volwaardig onderdeel van de mobiliteitsketen en moeten ook zo worden gezien.

Voor meer informatie:

[Susan Cohen Jehoram](#), *Strateg Public Affairs IPO 06-41900345*

[Jesse de Jong-Paalvast](#), *Adviseur Public Affairs VNG 06-39846437*