Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Staatssecretaris
Cc Minister

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Duurzame Mobiliteit

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Naam ambtenaar
[redacted]

nota ter informatie

Uitkomen Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)

Datum
19 april 2022

Kenmerk
IENW/BSK-2022/86657

Bijlage(n)
1

Inleiding

Op 19 april is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) door de samenwerkende Tour de Force partijen uitgebracht. Uw voorganger heeft aan de TK toegezegd het NTF voor deze zomer naar de Kamer te sturen. In het Commissie Debat Duurzaam Vervoer van 31 maart heeft u aangegeven de update van het NTF voor het Nota Overleg MIRT van juni naar de Kamer te sturen. Tijdens het interne Themaoverleg Fiets op 22 maart jl. heeft u de vraag gesteld hoe er 'pecunia' te koppelen valt aan uw fietsambitie. Begin juni wordt u per nota geadviseerd welke financiële mogelijkheden er zijn voor uw fietsambitie. Op basis van uw keuze wordt het NTF met een begeleidende brief, inclusief financiële doorvertaling, voor de zomer naar de TK gestuurd.

Aanleiding

Op 8 maart 2021 zijn de hoofdlijnen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets publiekelijk gelanceerd. Het NTF op hoofdlijnen is door uw voorganger samen met een begeleidende brief naar de Tweede Kamer gestuurd. De provincies en de twee vervoerregio's zijn vervolgens aan het werk gegaan met het uitwerken van regionale Fietsplannen. Met het nu uitkomende NTF ligt er een door regio en Rijk gezamenlijk opgesteld en gedragen document.

Wat staat er in het NTF

Het NTF is een strategische, beknopte rapportage waarin de volgende elementen scherp worden gemaakt:

- Hoe de gezamenlijke inspanning van het Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten, samen met de maatschappelijke partners, kan bijdragen aan de huidige ruimtelijke en maatschappelijke opgaven (klimaat, woningbouw, gezondheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid).
- Welke ingrepen zouden moeten plaatsvinden om de potentie van de fiets te benutten.
- Hoe de samenwerking tussen gemeenten, vervoerregio's, provincies, Rijk en de maatschappelijke partners er daarvoor uit zou moeten zien.

NTF bevat geen financiële toezeggingen
Aan de inhoud van het NTF zijn voor het Rijk geen financiële toezeggingen verbonden. Zowel bij het Rijk als bij de regio is het voldoende duidelijk dat de update van het NTF een basis is voor het maken van gezamenlijke toekomstige afspraken over fiets(investeringen). In het rapport zelf worden namens het Rijk geen toezeggingen gedaan.

NTF als basis voor te maken afspraken tussen regio en Rijk
Met het NTF wordt recht gedaan aan de toezegging aan de Kamer om tot een gezamenlijke fietsvisie te komen. Het biedt een goede basis voor regio en Rijk om in de toekomst gezamenlijk afspraken te maken over de fiets. Voor het maken van deze afspraken maken Rijk en regio gebruik van het bestaande bestuurlijke MIRT proces.

Naam ambtenaar

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Staatssecretaris

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobil te t

Duurzame Mobiliteit

Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Naam ambtenaar [redacted]

Datum

21 februari 2022

Kenmerk

IenW/BSK-2022/40015

Bijlage

2

gespreksnota

Verdieping Thema Fietsbeleid

Inleiding

In deze nota wordt u meegenomen in *hoe* de fiets bijdraagt aan de belangrijkste nationale maatschappelijke opgaven, zoals genoemd in het Coalitieakkoord. *Wat* de belangrijkste activiteiten op dit moment zijn en *welke* mogelijkheden we zien voor het fietsbeleid in de komende drie jaar. Dat doen we aan de hand van volgende vier vragen:

1. Wat speelt er?
2. Waarom inzetten op actieve mobiliteiten: fietsen en lopen?
3. Hoe gaan we dat doen?
4. Welke scenario's zijn mogelijk voor deze kabinetsperiode?

Tot slot geven we kort aan wat er tot nu toe bereikt is.

Ter informatie is als bijlage 1 het overzicht van de budgetten en de kaders voor de fiets toegevoegd, dat in december 2021 voor uw voorganger gemaakt is.

Samenvattend

- Er ligt een aantal grote opgaven voor de komende decennia op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, klimaat, gezondheid en verkeersveiligheid.
- Investeren in de fiets kan een belangrijke bijdrage leveren in het behalen van de doelen gekoppeld aan die opgaven.
- Vanwege de bijdrage van de fiets aan nationale doelen heeft IenW zich in 2017 gecommitteerd aan de samenwerking van overheden en maatschappelijke organisaties binnen de Tour de Force. Gezamenlijke doelstelling is om voor 2027 het fietsgebruik met 20% te laten groeien.
- De Tour de Force heeft een voorlopige investeringsanalyse gemaakt met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (bijlage 2). Hieruit blijkt dat de opgave voor fietsmaatregelen groot is, verspreid over alle delen van Nederland. Deze eerste inventarisatie levert

mogelijkheden die bijdragen aan het oplossen van de eerder geschetste problematiek met een totale waarde van enkele miljarden euro (t/m 2025). De aanleg van ontbrekend schakels van hoofdfietsroutes telt in deze eerste inventarisatie op tot ongeveer 1 miljard euro voor de periode t/m 2025.

- Voor het realiseren van de woningbouwopgave in hoge dichtheden is investeren in fietsinfrastructuur essentieel.
- Op dit moment wordt een inschatting gemaakt van de kosten van de fietsontsluiting van de 14 grootschalige woningbouwlocaties. Een ruwe schatting is dat het om een investering in de orde van grootte gaat van € 20 tot € 35 miljoen per 10.000 woningen.
- Decentrale overheden beschikken over onvoldoende middelen om deze infrastructuur volledig zelf te bekostigen.
- Investeringen in doorfietsroutes zijn op korte termijn (5 jaar) te realiseren.
- Wil de fiets een volwaardige bijdrage kunnen leveren aan maatschappelijke opgaven, dan is een stevige(re) rol vanuit het rijk nodig. Op dit moment zijn de financiële mogelijkheden om vanuit IenW bij te dragen aan regionale fietsinfrastructuur zeer beperkt.

Uit het Coalitieakkoord:

- "We investeren in de uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor openbaar vervoer, fiets, auto en water, omdat we goede en snellere verbindingen willen tussen stad en regio."
- "We investeren in fietsenstallingen bij OV-knooppunten en fietssnelwegen." Hiervoor is een budget van € 50 miljoen gereserveerd.
- "We investeren in de uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor openbaar vervoer (OV), fiets, auto en water, omdat we goede en snellere verbindingen willen tussen stad en regio."
- "We stellen voor de komende 10 jaar in totaal € 7,5 miljard beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 14 verstedelijkingsgebieden en daarbuiten."
- "We trekken structureel € 1,25 miljard uit voor het inlopen van achterstanden bij beheer en onderhoud van onze wegen, spoor, bruggen, viaducten en vaarwegen en voor het onderhoud en renoveren en vervangen ervan in de toekomst, ook met het oog op de verkeersveiligheid."
- "We stimuleren sport en bewegen in het kader van het bevorderen van de gezondheid."

Ad1. Wat speelt er?

Woningnood: er is een forse bouwopgave, waarbij provincies en gemeenten inzetten op duurzame en compacte inrichting van nieuwe woonwijken (verdichting, lage parkeernorm). Lopen en fietsen zijn van groot belang om die inrichting mogelijk te maken omdat een verplaatsing met de fiets (eventueel in combinatie met de OV) efficiënt en ruimtebesparend is

Bereikbaarheid: Automobiliteit gaat weer flink groeien en daarmee ook de drukte op de wegen (Integrale Mobiliteitsanalyse 2020). In de stedelijke gebieden is weinig ruimte om die groei op te vangen op het huidige autonetwerk. Bijbouwen van wegen en OV-verbindingen duurt bovendien lang (10-20 jaar) en is kostbaar. Fietsinfra kan sneller worden aangelegd, veelal in het bestek van 3-5 jaar.

Fietsveiligheid: het aantal fietsslachtoffers stijgt en met name oudere fietsers zijn kwetsbaar. Het aantal enkelvoudige fietsongevallen is hoog.

Gezondheid: te weinig bewegen en obesitas zijn belangrijke oorzaken van gezondheidsproblemen en het oplopen van de kosten van de gezondheidszorg. Daarom geeft VWS hier met de preventienota hoge prioriteit aan. Daarnaast draagt ook de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals fijnstof, door het verkeer bij aan gezondheidsproblemen door een slechte luchtkwaliteit in de leefomgeving.

Duurzaamheid: verkeer en vervoer leveren een bijdrage van circa 30% aan de CO2 uitstoot. Daarnaast levert het verkeer ook een bijdrage aan de stikstofproblematiek. Een transitie naar meer duurzame vormen van mobiliteit is daarom van belang.

Groei actieve mobiliteit: uit een externe stakeholdersanalyse* blijkt dat men verwacht dat in 2025 er meer ruimte komt voor fietsen en lopen. Verdichting is alleen mogelijk door te bouwen in de buurt van OV en goede ontsluiting met fietsen en lopen. Verder blijkt uit de analyse dat stakeholders 30 km zien als de toekomstige snelheidsnorm binnen de bebouwde kom. Korte ov-afstanden worden vervangen door fietsen en lopen en werkgevers stimuleren actieve mobiliteit voor fittere werknemers. Mobility as a Service (MaaS) en deelfiets zijn volwassen vervoersmogelijkheden geworden en regionale snelfietsroutenetwerk in stedelijke gebied moeten vrijwel klaar zijn in 2025.

**(In 2021 zijn 45 organisaties geïnterviewd, vanuit bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties (ANWB, Fietsersbond, etc.), decentrale overheden en kennisinstituten)*.

<u>Ad2. Waarom nu inzetten op fietsen en lopen?</u>

Nieuwe woonwijken gaan uit van minder ruimte voor de auto en een groter aandeel fietsen en lopen. Om de ***woningbouwopgave mogelijk te maken*** is het essentieel dat een deel van de 7,5 miljard euro uit het coalitieakkoord voor ontsluiting van nieuwe woonwijken, naar de fietsinfra gaat.

Fietsen en lopen zijn de belangrijkste manieren om ***naar het station*** te gaan, 75% van het voor en natransport naar de trein is lopend of fietsend [1]. Op termijn zijn er daarom nog meer stallingsplekken nodig bij stations, zeker daar waar er rond stations meer woningen gebouwd worden

De aanleg van ***snelle fietsroutes*** tussen steden zorgt ervoor dat mensen vaker de fiets pakken in plaats van de auto. Er ligt voor circa 1 miljard euro aan projecten die snel opgepakt kunnen worden (zie bijlage 2 Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen).

[1] KIM fietsfeiten nieuwe inzichten, oktober 2020

Fietsstimulering samen met werkgevers wordt omarmd en draagt bij aan betere bereikbaarheid en verduurzaming van mobiliteit. ***Gemotiveerde werkgevers***, waaronder de ***fietsambassadeurs***, zetten in op 10% meer medewerkers op de fiets. Er is nog veel potentieel; bijna de helft van alle autoritten is korter dan 7,5 kilometer, twee derde van alle autoritten is korter dan 15 kilometer, een afstand die met de e-bike goed te doen is.

De stijgende trend in het hoge aantal fietsslachtoffers vraagt om stevige inzet. In het Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid 2022-2025 (onder verantwoordelijkheid van de Minister) wordt stevig ingezet op de veiligheid van fietsers en voetgangers. IenW helpt hiermee de medeoverheden om hun fietsinfrastructuur veiliger te maken. Hier geldt echter 'practice what you preach': ook onze ***eigen Rijksfietsinfrastructuur*** *moet veiliger* worden gemaakt. Rijkswaterstaat heeft daar op dit moment geen geld en menskracht voor. Momenteel wordt geïnventariseerd wat er aan fietsinfra op rijksterrein ligt en hoe het zit met het onderhoud en de veiligheidssituatie. Dit najaar is de inventarisatie gereed.

20% meer fietskilometers leidt tot ***1 miljard euro aan gezondheidsbaten*** [2]. Wanneer kinderen naar school lopen of fietsen, komen ze al aan een kwartier bewegen per dag. Voor werkgevers zijn vitaliteit en gezondheid belangrijke redenen om het fietsen te stimuleren. Tijdens Corona is recreatief lopen en fietsen toegenomen. Die gedragsverandering willen we vasthouden en stimuleren naar het werk, school, sport, etc.

Ad3. Hoe gaan we dat doen?

Op al deze terreinen heeft de fiets toegevoegde waarde, maar hoe zetten we dat op een effectieve en efficiënte manier in? Wat is uw rol? Dat doen we door de combinatie van fietsstimulering, fietsinfrastructuur (stallingen en routes) en verbeteren van de fietsveiligheid.

Fietsstimulering

Meer fietsen leidt tot betere bereikbaarheid, minder uitstoot van schadelijke stoffen en meer bewegen.

U zet hiervoor in op:

- Samenwerking met werkgevers via regionale overheden en de Fietsambassadeurs; betrokken en inspirerende werkgevers die samenwerken met IenW in het stimuleren van meer fietsen naar het werk. Inzet op het stimuleren van de groei van fietsen en lopen in woon-werk verkeer, onder meer in combinatie met OV-reis.
- Communicatie via Kies de Fiets; met als inzet stimuleren van de Fietsmissie: 10% meer medewerkers op de fiets.
- Financiële en fiscale prikkels / wetgeving: bekendheid vergroten en belemmeringen wegnemen. (De leasefiets voor bedrijven is in 2020 ingevoerd, de leasesector verbreedt en vergroot haar aanbod steeds meer hiervoor. Daarnaast wordt het vanuit Europa naar alle verwachting nog dit jaar mogelijk gemaakt om het btw-tarief op fietsdiensten en verkoop te

[2] Deciso, De maatschappelijke voordelen van stimuleren van actieve mobiliteit na COVID 19, 2021.

verlagen. Het is nog niet bekend of Nederland hier gebruik van gaat maken).
- Registratie van e-bikes bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) om effectievere diefstalaanpak mogelijk te maken (motie Grinwis).
- Samenwerking vanuit IenW met VWS / LNV in o.a. uitvoering "Bewegen het nieuwe Normaal" en preventienota. Inzet is dat in 2040 75% van de Nederlanders voldoet aan de beweegrichtlijnen. Nu is dat 53% Er moeten dus nog 4 miljoen mensen in beweging worden gebracht.
- Verkennen mogelijkheden van het Schone Luchtakkoord voor fietsvriendelijke inrichting.
- De normeringsregeling CO2 voor werkgevers.
- Koppelen fietsstimulering aan de interdepartementale aanpak van gezondheidsverschillen in de stedelijke vernieuwingsgebieden (16 stedelijke gebieden die te maken hebben met een combinatie en opeenstapeling van problemen met betrekking tot onderwijs, werk/armoede/inclusie, veiligheid/ondermijning, wonen en gezondheid)
- Naast fietsstimulering wordt ook gekeken naar het faciliteren van gemeenten voor het stimuleren van lopen.

Fietsinfrastructuur
Het Rijk werkt in de Tour de Force samen met medeoverheden en maatschappelijke partners aan fietsbeleid. In het Nationaal Toekomstbeeld Fiets op hoofdlijnen (NTF, bijlage 2) hebben Rijk, Provincies en stadsregio's uitgewerkt hoe de regionale fietsnetwerken er in 2040 uit moeten zien en welke maatregelen daarbij horen. In maart 2021 is het NTF op hoofdlijnen naar de Kamer gestuurd en dit voorjaar komt er een verdere uitwerking.

Uit het NTF op hoofdlijnen blijkt dat er voor de korte termijn voor circa 1 miljard euro aan snelfietsroutes gerealiseerd kan worden. Voor het bepalen van kansrijke routes wordt gebruik gemaakt van een inventarisatie door het NTF. Op dit moment is er maar zeer beperkt ruimte om vanuit IenW mee te betalen aan regionale infrastructuur. Voor het budget voor de doorfietsroutes wordt gekeken naar mogelijkheden binnen de 265 miljoen euro die het Coalitieakkoord vrijmaakt voor de vergroening reisvervoer en personengedrag.

U zet hiervoor in op:
- Gezamenlijke uitwerking van het NTF en dit hanteren als kader voor toekomstige afspraken over investeringen in de fiets.
- Betrekken van fietsinfrastructuur bij verdeling van de 7,5 miljard euro voor ontsluiting woningbouwlocaties.
- In beeld brengen waar het hoofdroutenetwerk voor de fiets en de infrastructuur in beheer van Rijkswaterstaat samen komen: bruggen, tunnels, barrières door rijkswegen en trajecten die over (fiets) paden van RWS en Prorail gaan. Dit geeft een beeld van de fietsknelpunten op het RWS-areaal en dat van Prorail, maar ook van de kansen om bij geplande werkzaamheden gelijk wensen voor de fiets mee te nemen. Verbeteringen voor de fiets onderdeel te maken van de afwegingen over de inzet van de CA middelen voor vervanging en renovatie van werken.
- Meenemen van het oplossend vermogen van fietsinfrastructuur bij regionale bereikbaarheidsaanpakken en knelpunten op het hoofdwegennet.
- In kaart brengen van het eigen areaal aan fietsinfrastructuur en de staat van onderhoud daarvan door RWS.

- Het onderhoud van de eigen infrastructuur onderdeel maken van de financiële afweging rond de CA-middelen (€ 1,5 miljard) voor instandhouding.
- Impuls voor snel te realiseren (ontbrekende schakels in) regionale snelfietsroutes.

Fietsparkeren
Aanpak tekorten aan fietsparkeerplekken bij treinstations.

U zet hiervoor in op:
- Uitwerken inzet 50 miljoen euro uit het Coalitieakkoord voor fietsenstallingen bij OV-knooppunten en fietsontsluiting van de stations.
- Uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen bij stations van 510.000 nu, naar 575.000 fietsenstallingen bij stations in 2025 en 600.000 in 2027.
- Lopende onderhandelingen [redacted]

Fietsveiligheid
Verkeersveiligheid, en daarmee fietsveiligheid, valt onder de verantwoordelijkheid van de minister.

De minister zet hiervoor onder meer in op:
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers in o.a. het nieuwe Landelijk Actieprogramma Verkeersveiligheid (LAP) 2022-2025.
- Programma Doortrappen dat erop gericht is om ouderen zo lang mogelijk veilig op de fiets te houden.
- Voortzetten van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. In de eerste tranche is € 42,5 miljoen van de € 165 miljoen bijgedragen aan veiligere regionale fietsinfrastructuur. Dit jaar wordt de tweede tranche opengesteld.
- Verkeersveiligheidscampagnes zoals niet-appen in het verkeer (inclusief fiets) en de fietsverlichtingscampagne AAN.
- Handreikingen voor andere overheden ter verbetering van de fietsveiligheid bijvoorbeeld rondom scholen

Internationaal
Nederland is hét fietsland van de wereld. De Nederlandse fietskennis is een exportproduct waar veel vraag naar is. Door in te spelen op de internationale vraag creëren we enerzijds verdienmogelijkheden voor het Nederlandse bedrijfsleven. Anderzijds dragen we bij aan de aanpak van het klimaatprobleem door het fietsen te bevorderen in landen waar nog veel potentieel is.

U zet hiervoor in op:
- Samenwerking met de Dutch Cycling Embassy (DCE), de publiek private organisatie voor het uitdragen van de Nederlandse fietskennis.
- Publieke diplomatie onder meer via de ambassades in de top 5 focuslanden en het versterken van samenwerking met onze buurlanden.
- Handelsbevordering door het inzetten van handelsmissies, deelname internationale congressen en de ontvangst van buitenlandse delegaties.

- Beïnvloeding Europese beleidsvorming om meer en veilig fietsen te stimuleren en bij te dragen aan de 'Fit voor 55' doelstellingen.

Ad4. Scenario's ambitie en rol Rijk

Wat is de rol van het Rijk op fietsbeleid?
Fietsinvesteringen worden gezien als decentrale verantwoordelijkheid maar dragen flink bij aan verschillende nationale maatschappelijke opgaven. Het is daarom belangrijk dat de fiets een gelijkwaardige positie aan de auto en het OV krijgt in regionale afwegingen rond mobiliteit en ruimtelijke inrichting. In beginsel valt fietsinfrastructuur onder verantwoordelijkheid van de medeoverheden. Het is regionale infrastructuur. Met uitzondering van de fietspaden in beheer bij RWS en ProRail. Er is een juridische grondslag om fietsinfrastructuur vanuit het Mobiliteitsfonds te bekostigen, mits de aanleg ervan landelijke betekenis heeft. Bekostiging vindt plaats via subsidieverlening. Hiertoe kunnen een of meer subsidieregelingen worden opgesteld. De afweging om middelen uit het Mobiliteitsfonds in te zetten hiervoor vindt bij voorkeur integraal plaats.

Decentrale overheden hebben onvoldoende middelen om de benodigde kwaliteit en kwantiteit van het fietsnetwerk te realiseren. Hetzelfde geldt voor de fietsvoorzieningen op knooppunten waar de overstap kan worden gemaakt naar OV of weginfrastructuur.

Het Rijk is hierbij op drie onderwerpen van belang:
- Ontsluiting van woningbouwlocaties.
- Impuls voor realiseren van regionale snelle fietsroutes, ter bevordering van de bereikbaarheid.
- Aanpakken van knelpunten op ons eigen areaal als het gaat om zwakke schakels in regionale hoofdroutes voor de fiets.

Wil de fiets een volwaardige bijdrage kunnen leveren aan maatschappelijke opgaven, dan is een stevige(re) rol vanuit het rijk wenselijk. Hieronder schetsen we een drietal scenario's voor hoe u invulling kunt geven aan de rol en ambitie vanuit het Rijk op fiets- en loopbeleid.

Beperkte Rol:

Fietsstimulering
- Doorgaan met de huidige 15 fietsambassadeurs en de Kies de Fiets communicatie.

Fietsinfrastructuur
- Uitwerking Nationaal Toekomstbeeld Fiets samen met de medeoverheden.
- Fiets in de woningbouwafspraken.
- Uitbreiden stationsstallingen tot 575.000.
- Inzet € 50 miljoen uit Coalitieakkoord voor stallingen bij stations en OV-knooppunten + fietsontsluiting stations.

Grotere Rol:

Fietsstimulering

- Uitbreiden van de fietsambassadeurs met vijf bedrijven vanuit nu nog ontbrekende branches.
- Verbreden fietsstimulering naar andere doelgroepen zoals scholieren (o.a. via Veilige schoolomgeving).
- Subsidie voor kwetsbare groepen via gemeenten voor bijvoorbeeld Fietsbanken (nog uit te werken).
- Fietslessen geven na schooltijd.
- Verbreden programma Doortrappen met eerste verkenning voor een programma Doortrappen (lopen).

Fietsinfrastructuur

- In een impuls voor fietsinfrastructuur ook geld voor de aanpak van barrières door hoofdinfrastructuur meenemen.
- Impuls regionale snelfietsroutes uit budget Vergroening Mobiliteit Coalitieakkoord.
- Geld vrijmaken voor de 30.000 extra stallingsplekken bij stations die nodig zijn tot 2030 vanwege de woningbouwopgave rond stations.

Stevige rol:

Fietsstimulering

- We bouwen het bestaande netwerk van Fietsambassadeurs uit en verbreden we dit naar andere sectoren en doelgroepen. Daarbij krijgt de ondersteunende communicatie. Communicatie vanuit "Kies de fiets" en inzet op de fietsmissie van 10% meer fietsers, speelt hierbij een belangrijke stimulerende rol.
- Verlaagd btw-tarief voor verkoop en verhuur fietsen.

Fietsinfrastructuur

- Geld vrijmaken voor de 40-60.000 extra stallingsplekken die in 2040 nodig zijn (circa 150 mln. euro).
- Structureel budget voor onderhoud (6,5 miljoen euro per jaar) en kwaliteitsverbetering (budget nog uitzoeken) van eigen fietsinfrastructuur.
- Structureel budget voor de uitvoering van de doorfietsroutes uit het NTF (62,5 mln. euro per jaar).

Ad5. Wat hebben we tot nu toe bereikt

IenW heeft de afgelopen jaren het accent gelegd op groei van het fietsgebruik in het woon-werk verkeer. De overstap van auto naar fiets of van auto naar de combinatie van fiets en trein, levert namelijk een aanzienlijke bijdrage aan: de bereikbaarheid, gezondheid en de vermindering van de uitstoot van CO2 en andere schadelijke stoffen.

Jaarlijks maken Nederlanders veel korte autoritten. Wanneer deze ritten met de fiets zouden worden afgelegd, heeft dit een positief effect op het milieu. Fietsen gaat immers niet gepaard met uitstoot van CO2, NOX en fijnstof (PM10).
Wanneer mensen gaan fietsen in plaats van de auto te nemen, bespaart dit gemiddeld 138 g CO2, 0,13 g NOX en 4 mg fijnstof per kilometer.

Jaarlijks worden er 3,6 miljard autoritten korter dan 7,5 km gemaakt. Wanneer al deze korte autoritten met de fiets zouden worden afgelegd bespaart dit 1,8 Mton CO2.

Ambitie, middelen en resultaten

- De Rijksambitie tot 2022 was 200.000 extra fietsforenzen, stimuleren snelfietsroutes en OV-fietsenstallingen.

- Rijksmiddelen tot 2022 bedroegen:
  - 100 miljoen euro regeerakkoord fietsinfra en stallingen.
  - 75 miljoen euro klimaatakkoord fietsstallingen.
  - Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. In de eerste tranche van 165 miljoen euro is 42,5 miljoen euro uitgegeven aan het verbeteren van fietsinfrastructuur.
  - Veilig Slim en Duurzaam programma, 25 miljoen euro fietsstimulering (tot 2026).

Resultaten tot 2022

- *Fietsstimulering werkgevers:*
  - Groei aantal fietsforenzen (2017 – 2019): 120.000 fietsers (minder dan beoogd, vanwege Covid-19).
  - Netwerk van 15 inspirerende fietsambassadeurs-werkgevers.
  - Leasefietsregeling uitgerold.
  - Campagne Kies de Fiets.
- *Fietsinfra:*
  - Cofinanciering 17 doorfietsroutes regionale overheden met 26 miljoen euro.
  - Financiering uitbreiding ov-fietsenstallingen naar 525.000 in totaal.

Naam ambtenaar

[redacted]

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Staatssecretaris

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Duurzame Mobiliteit

's-Gravenhage
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Naam ambtenaar
[redacted]

nota ter informatie

Notitie fiets ter voorbereiding van gesprek met bestuurders Tour de Force op 13 december 2021

Datum
7 december 2021

Kenmerk
IenW/BSK-2021/330893

Bijlage(n)
2

Inleiding

Als eerste onderdeel van de nota treft u het door u gevraagde overzicht van de rijksinzet op de fiets en de op dit moment beschikbare budgetten voor de fiets. Hierin verwerkt de antwoorden op de vragen gesteld in de brief gestuurd door Fietsersbond samen met de provincies, stadsregio's en een aantal steden waarin zij pleiten voor rijksmiddelen voor de uitvoering van het Nationaal Toekomstbeeld fiets (bijlage 2).

U heeft op maandag 13 december een kennismakingsgesprek met de Tour de Force o.a. over het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (in bijlage 1 treft u een overzicht van de gesprekspartners).

Overzicht Rijksinzet:

Vraag: Wat willen de decentrale overheden en de Fietsersbond van IenW?

Tijdens het BO MIRT van november 2020 hebben Rijk en Regio afgesproken om de positie en het belang van de fiets met een Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) steviger te verankeren. De ambitie is hiermee de fiets als volwaardige modaliteit en effectieve oplossing in te kunnen zetten voor de nationale opgaven op het gebied van woningbouw en verstedelijking, bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en de reductie van de uitstoot van CO_2 en stikstof (kamerstuk nr. 35570 A nr. 45).

In het NTF op hoofdlijnen dat in maart dit jaar naar de Tweede Kamer is gestuurd staat een eerste indicatie van de investeringen die de komende jaren gewenst zijn voor de fiets in Nederland. Voor de periode tot en met 2027 gaat het om circa 7 miljard voor de upgrade van bestaande en aanleg van nieuwe hoofdfietsroutes en grootschalige fietsparkeervoorzieningen.

De decentrale overheden hebben zelf niet voldoende middelen om de ambities van het NTF volledig uit te voeren. De zorg bij de decentrale overheden en de

Fietsersbond is dat er (nog) geen zicht is op (structurele) rijksmiddelen voor de fiets binnen het Mobiliteitsfonds.

Wat de partijen concreet willen is:

1. **Afspraken over een meerjarige nationaal uitvoeringsagenda fiets (met bijbehorend budget) tussen Rijk en regio;** Antwoord IenW: We trekken samen op om de uitvoeringsagenda vorm te geven. Hoe dat exact financieel zijn beslag gaat krijgen, is onder andere afhankelijk van wat de volgende fase van de uitwerking van het NTF oplevert en natuurlijk van de financiële ruimte die het volgend kabinet tot haar beschikking heeft. Met het NTF is er straks een gezamenlijke visie op de fiets, dat geeft een koers en zet ook de fiets op ieders agenda. Zo'n koers is altijd belangrijk te hebben.
   Als het gaat om de uitvoeringsagenda vraagt dat ook financiële middelen. De TK brief over de instandhouding en financiële problematiek bij IenW is helder. Er zijn momenteel onvoldoende middelen om onze eigen assets voldoende te onderhouden dan wel te vervangen. Er is een financiële spagaat tussen de wensen en behoefte en de mogelijkheden.

2. **En gezamenlijke programmering voor de regio, voor de periode 2022-2030 om de planvorming rondom grotere en complexere projecten verder uit te kunnen werken;** Antwoord IenW: Deze zouden we kunnen maken maar dit is ook weer afhankelijk van de uitwerking van het NTF. En zoals altijd, geldt ook hier dat de regio ook zelf (alvast) een inschatting en prioritering in de tijd kan maken als basis voor een gezamenlijke programmering. Niet alles kan immers tegelijkertijd. In ieder geval lijkt rond de 14 grootstedelijke woningbouwlocaties er 'punching power' te zijn om de fiets integraal onderdeel te maken van die stedelijke ontwikkeling. Als we straks selectief moeten zijn is dat wel plek waar de fiets kansen heeft.

3. **De invulling van de rol die het Rijk kan pakken zodat bovenregionale vraagstukken en bottlenecks op het gebied van wet- en regelgeving, fiscale regelingen, capaciteit in de uitvoer en door/op het eigen netwerk het hoofd kunnen worden geboden en zodat kansen op Europees niveau of binnen andere dossiers kunnen worden benut (governance).** Antwoord IenW: .
   Als het gaat om de verantwoordelijkheidsverdeling voor fietsinfrastructuur geldt dat deze primair bij provincies, vervoerregio's en gemeenten ligt. Het Rijk (IenW) is medeverantwoordelijk voor fietsparkeren bij treinstations en fietsroutes lopend over areaal van Rijkswaterstaat en Prorail. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets helpt om de fiets als volwaardige optie mee te nemen bij investeringsbeslissingen, lokaal, regionaal en landelijk. In een uitvoeringsagenda horen ook bovenregionale vraagstukken en waar mogelijk draagt IenW daar aan bij. Bijvoorbeeld door onderzoek te doen dat een ieder helpt of de F10 te ondersteunen zodat vernieuwende ideeën ook in de praktijk kunnen worden gebracht. Bij sommige onderwerpen is er ook afhankelijkheid van andere partners en daarmee ingewikkeld (bijv. fiscaliteit) maar gaan wel de mogelijkheden bezien.

4. **Inzet van het Rijk op het aanvragen/oormerken van fondsen uit het Europees Herstelfonds voor het nationaal toekomstbeeld fiets.** Antwoord IenW: Herstelfonds is door het demissionaire kabinet overgelaten aan het nieuwe kabinet (is nl. beleidsrijk). De vraag kan kan zijn aan de TdF, om een scherpe selectie te maken van projecten die in aanmerkingen kunnen komen voor Europese funding.

Vraag: Wat wil het Rijk van de andere partijen?

Bij de BO MIRT afspraken over het NTF is ook afgesproken om in beeld te brengen waar de (toekomstige) dikke stromen zitten voor de fiets voor het woon-werkverkeer en de schoolroutes. Inzicht in de dikke stromen helpt om inzichtelijk te maken waar uitbreiding of verbetering van het netwerk nodig is.

1. Vraag aan de decentrale overheden is om op korte termijn de dikke stromen inzichtelijk te maken.
2. Ook de bijdrage aan verschillende nationale doelen, zoals de opgaven op gebied van woningbouw, bereikbaarheid en verkeersveiligheid is op dit moment alleen in algemene termen aangegeven en zal in de uitwerking van de regionale ambities concreet gemaakt moeten worden. Die informatie is zowel belangrijk voor regionale bestuurlijke afwegingen als om te kijken of het Rijk vanuit de middelen voor de nationale maatschappelijke opgaves geld kan en wil vrijmaken voor fietsinvesteringen.

Een voorbeeld van het voorgaande is dat we uit de door decentrale overheden opgestelde regionale fietsnetwerkplannen nog geen inzicht krijgen in welke fietsinfraprojecten er nodig zijn om de 14 grootschalige nationale woningbouwlocaties te ontsluiten en welke investeringsbedragen daarmee gemoeid zijn. Om een eerste beeld te krijgen hebben we navraag gedaan bij een aantal gemeenten met een of meer van de 14 grootschalige woningbouwlocaties. Het blijkt dat gemeenten wel een ruw eerste beeld hebben wat er nodig is voor fietsontsluiting van de locaties. Een ruwe schatting is dat het om een investering in de orde van grootte gaat van € 20 tot 35 miljoen per 10.000 woningen. U kunt de gemeenten / regio's vragen dit verder te preciseren.

Om de ambities uit het NTF te kunnen realiseren is het belangrijk dat er bestuurlijk commitment is bij de decentrale overheden om langjarig te investeren in de fiets. Met de gemeenteraadsverkiezingen in het vooruitzicht is het belangrijk dat de kansen van de fiets goed op de agenda staan. De Fietsersbond en de Tour de Force kan een belangrijke rol spelen bij het agenderen van de fiets vooruitlopend op de gemeenteraadsverkiezingen.

Vraag: Hoe zit de fiets in het Mobiliteitsfonds?

Het Mobiliteitsfonds is een begrotingsfonds. Het is mogelijk om (fiets)infrastructuur van medeoverheden te financieren vanuit het Mobiliteitsfonds, maar in beginsel wordt lokale en regionale infrastructuur door de medeoverheden bekostigd. Met uitzondering van de fietspaden in beheer bij RWS en ProRail.

Kern van het fonds is dat niet langer de modaliteit maar de mobiliteit centraal staat. Er is daarom in tegenstelling tot het Infrastructuurfonds geen vaste verdeling van de middelen over de modaliteiten gemaakt. Er is dus ook geen budget gereserveerd voor fietsinfrastructuur.

Er is een juridische grondslag om fietsinfrastructuur vanuit het Mobiliteitsfonds te bekostigen, mits de aanleg ervan landelijke betekenis heeft. Bekostiging vindt plaats via subsidieverlening. Hiertoe kunnen een of meer subsidieregelingen worden opgesteld. De afweging om middelen uit MF in te zetten hiervoor vindt bij voorkeur integraal plaats. Naar verwachting is de vrije investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds vrijwel nihil indien een volgend kabinet geen extra middelen vrijmaakt voor mobiliteit.

Vraag: Welke budgetten zijn er voor de fiets?

Er zijn geen specifieke 'potjes' voor de fiets. Wel kunnen maatregelen voor de fiets meeliften met een aantal bestaande regelingen zoals de Impuls Verkeersveiligheid (€ 500 miljoen voor 10 jaar) en gedragstimuleringsbudget Veilig Slim en Duurzaam.

Voor het uitbreiden van de fietsparkeerplaatsen bij de stations zijn er vanaf het jaar 2000 verschillende opvolgende programma's geweest. Er is geen structureel budget beschikbaar. Opvolgende kabinetten hebben telkens budget vrijgemaakt voor een aantal jaren.

Bij aanleg en uitbreiding van rijksweginfrastructuur worden vaak ook meekoppelkansen voor fietsinfrastructuur meegenomen worden.

In het Regeerakkoord van 2017 is eenmalig € 100 miljoen vrijgemaakt voor fietsinfrastructuur. Hiervan is € 26 miljoen uitgegeven aan snelfietsroutes en € 74 miljoen aan fietsparkeren bij treinstations.

Hieronder een overzicht, van de verschillende budgetten:

Regeerakkoord: In het Regeerakkoord van 2017 is eenmalig € 100 mln. vrijgemaakt voor fietsinfrastructuur. Van deze € 100 mln. is € 74 mln. ingezet voor fietsparkeren bij treinstations: hiervan is nu alles bestuurlijk verplicht.

De overige € 26 mln. uit het regeerakkoord zijn ingezet voor snelfietsroutes. In de Bestuurlijke Overleggen MIRT van 2018 en 2019 zijn afspraken gemaakt over de inzet van de gelden uit het Regeerakkoord. In 2020 zijn voor het hele bedrag beschikkingen uitgegeven. Inmiddels is € 21 miljoen betaald. De rest wordt betaald na afronding van de projecten.

Klimaatakkoord: € 75 mln. voor fietsparkeren bij treinstations: hiervan is nu € 51 miljoen bestuurlijk verplicht en € 24 miljoen staat nog open. Over de voorgenomen besteding van deze openstaande middelen bent u separaat per nota geïnformeerd. Onder andere via de nota over fietsparkeren bij Hilversum (IenW/BSK-2021/313769).

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid: totaal € 500 miljoen van 2019 t/m 2029 (in beginsel € 50 mln. per jaar). Het geld is bedoeld om een impuls te geven aan de verkeersveiligheid van onderliggend wegennet (inclusief fietsinfra) en wordt in verschillende tranches weggezet naar de medeoverheden. In 2020 heeft het Rijk omdat er heel veel aanvragen waren voor € 165 mln. bijgedragen (€ 50 mln. van 2019 en € 50 mln. van 2020 en € 65 mln. extra uitbudget van 2024 en 2025 naar voren te halen) aan verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg en het verbreden van fietspaden. De rijksbijdrage bedraagt maximaal 50%. Van de € 165 mln. rijksbijdrage is circa € 42,5 mln. naar verkeersveiligheidsmaatregelen gegaan die de fietsinfrastructuur verbeteren. In 2022 is € 50 mln. beschikbaar voor een tweede tranche.

Veilig, Slim en Duurzaam (VSD): totaalbudget € 160 mln. t/m 2024 waarvan reeds € 29 mln. bestuurlijk gecommitteerd tijdens BO MIRT 2020. Binnen de programmatische aanpak VSD is geen budget beschikbaar voor de financiering van fietsinfrastructuur. Wel is het vanuit dit budget mogelijk om voor de komende 3 jaar maatregelen te financieren op het gebied van fietsstimulering en -innovatie. Als voorwaarde daarbij geldt dat deze maatregelen gebiedsgericht en in samenhang met andere maatregelen (bijvoorbeeld uitwerking Minder Hinderaanpak, digitalisering, Ketenmobiliteit) worden geïmplementeerd en bijdragen aan de prioritaire opgaven van IenW in het betreffende gebied. Daarnaast dienen regionale partijen minimaal 50% cofinanciering bij te dragen aan de kosten van de maatregelen.

Meekoppelkansen: Vanuit Directie Wegen en Verkeersveiligheid, Programmering Rijkswegen wordt in het MIRT-proces bij de start van een MIRT-verkenning samen met decentrale overheden gebiedsgericht gekeken of er zogenaamde 'meekoppelkansen' zijn. Voorbeelden van fiets gerelateerde meekoppelkansen zijn het, voorafgaand aan grootschalige of langdurige wegwerkzaamheden, tijdig aanleggen en/of verbreden van regionale doorfietsroutes en/of uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij hubs.

Uitgangspunt hierbij is dat decentrale overheden zelf verantwoordelijk zijn en blijven voor fietsinfrastructuur waarbij IenW in het kader van de 'Minder-hinder-aanpak'(maatregelen om te zorgen dat wegwerkzaamheden met zo min mogelijk hinder voor het verkeer kunnen worden uitgevoerd) kan meefinancieren aan meekoppelkansen. Op deze wijze is vanuit IenW op de A2-corridor tussen Deil en Vught financieel bijgedragen aan een doorfietsroute tussen Zaltbommel en Den Bosch en aan uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen op Den Bosch CS.
Service Level Agreement: IenW / RWS heeft ook een aanzienlijk areaal (ruim 500 kilometer) aan eigen fietspaden en infrastructuur die mede gebruikt wordt voor de fiets. Op dit moment brengt RWS het eigen areaal in beeld waarbij ook gekeken wordt naar de staat waarin het verkeert. Onderhoud en het op peil brengen van het eigen areaal zou idealiter onderdeel moeten uitmaken van het SLA voor onderhoud met Rijkswaterstaat. Vanwege de grote tekorten op de middelen voor onderhoud krijgt onderhoud van fietsinfrastructuur geen prioriteit.

Vraag: Wat heeft IenW de afgelopen kabinetsperiode gedaan voor de fiets?

Het Rijk heeft deze kabinetsperiode ingezet op 200.000 extra fietsforenzen. Dit binnen de ambitie van een brede coalitie van partijen om 20% meer fietskilometers te realiseren t.o.v. 2017. In de periode 2017-2019 is het aantal forenzen dat tenminste 1 dag per week naar het werk fietst met circa 120.000 gestegen. Door de Covid-19 maatregelen is het aantal fietsforenzen circa 1 miljoen lager dan eind 2019. Dit hangt samen met het op grote schaal thuiswerken.

Vanuit het Regeerakkoord heeft het Rijk € 100 mln. mee geïnvesteerd in de realisatie van 17 snelfietsroutes en uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij OV-knooppunten. De gelden voor snelfietsroutes zijn evenredig verdeeld over de 12 provincies en 2 stadsregio's.

Vanuit het Klimaatakkoord is additioneel nog eens € 75 mln. geïnvesteerd in de uitbreiding van deze fietsparkeervoorzieningen.

Incidenteel zijn naast de gelden uit het Regeerakkoord financiële bijdragen verstrekt voor regionale fietsinfrastructuur. Zo heeft IenW 4,1 miljoen euro

geïnvesteerd in een fietstunnel onder het spoor in Utrecht en 2,3 miljoen euro in een fietspad bij Schiphol (MRA).

In het programma Doortrappen wordt samengewerkt met gemeenten en provincies om ouderen zo lang mogelijk veilig te kunnen laten fietsen. Tevens is met de werkgeversaanpak ingezet op gedragsstimulering om meer forenzen de fiets te laten nemen en is een netwerk van fietsambassadeurs opgezet. Per 1 januari 2020 is de leasefietsregeling van kracht. Deze regeling maakt het leasen van fietsen veel eenvoudiger door de invoering van een vaste bijtelling van 7%.

In de IMA is voor het eerst een opgave gedaan van de fietsbereikbaarheid van economisch belangrijke locaties. In het kader van het Nationaal Preventieakkoord (2018) werkt IenW samen met het ministerie van VWS om fietsen en lopen te stimuleren ter bestrijding van bewegingsarmoede en obesitas. In de Nationale Omgevingsvisie is het creëren van meer ruimte voor de fiets genoemd als middel om te komen tot meer duurzame steden. IenW en BZK hebben zich ook samen ingezet om de norm voor de hoogte van brugleuningen te verhogen in het Bouwbesluit bij fietsbruggen ter vergroting van de fietsveiligheid (in samenwerking met de Fietsersbond).

Vraag: wat is de Laatste stand van zaken NTF?

Naar analogie van het Toekomstbeeld OV, is er sprake van een meerjarig groeiproces waarbij van globale hoofdlijnen naar meer concretisering en uiteindelijk ook prioritering gewerkt zal worden.

<u>Nadere concretisering van regionale fietsnetwerkplannen</u>
Provincies en stadsregio's hebben het afgelopen half jaar hun globale, regionale toekomstbeelden verder uitgewerkt tot meer concrete fietsnetwerkbeelden, waarbij ontbrekende schakels en benodigde verbeteringen meer concreet in beeld gebracht worden.

<u>Bestuurlijk draagvlak binnen provincies en vervoerregio's</u>
Binnen iedere provincie en vervoerregio's is overleg met betrokken inliggende gemeenten om te bezien of er al tot bestuurlijke overeenstemming gekomen kan worden over welke hoofdfietsroutes en grootschalige fietsparkeervoorzieningen wel en niet opgenomen kunnen worden in hun regionale fietsnetwerkplannen. Of dat lukt verschilt per provincie en vervoerregio mede ook door dat bestuurders op lokaal niveau veelal terughoudend zijn gezien de aankomende gemeenteraadsverskiezingen in maart 2022. En de vele gemaakte uitgaven voor coronamaatregelen.

<u>Wat ligt er in het voorjaar 2022?</u>
In het voorjaar 2022 ligt er een meer gedetailleerd Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Het is uitdrukkelijk een groeidocument en bevat een landelijk (kaart)beeld van het gewenste fietsnetwerk en hoe zich dit verhoudt tot het eigen areaal van RWS (o.a. schouw- en fietspaden en bruggen) en ProRail (fietsparkeren bij stations). Ook is de eerste link gelegd met andere maatschappelijke opgaven, zoals de woningbouwopgave.

De voorziene planning ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:
Voorjaar 2022 BO's MIRT met als insteek:
Vaststellen NTF 1.0

Uitspreken ambitie om tot een gezamenlijke uitvoeringsagenda NTF te willen komen (onder voorbehoud van rijksmiddelen voor fietsinfra)

16 maart 2022 Gemeenteraadsverkiezingen en doorwerking NTF in gemeentelijke coalitieakkoorden.

Najaar 2022 BO's MIRT 2022 met als mogelijke insteek 1e Tranche fietsinfra projecten (onder voorbehoud van rijksmiddelen).

Voorjaar 2023 BO's Leefomgeving

15 maart 2023 Verkiezingen provinciale staten en doorwerking NTF in provinciale coalitieakkoorden.

Annotatie voor gesprek met TdF op 13 december

Aanleiding, doel

Op 27 september heeft de gedeputeerde bescherming persoonlijke levenssfe als voorzitter namens de Tour de Force (TdF) gevraagd om een gesprek met u. Insteek van het gesprek is u bij te praten over de vorderingen op het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) en de gezamenlijke ambities om de fiets meer structureel onderdeel te maken van bestuurlijke en financiële afspraken.

Opzet gesprek

Het gesprek is opgezet als een informeel en open (kennismakings)gesprek van 30 minuten. Er is geen formele agenda en er wordt niet aan verslaglegging gedaan.

bescherming persoonlijke levenssfe zal een korte introductie doen, aangeven wat het Nationaal Toekomstbeeld Fiets inhoudt en welke uitdagingen daaraan verbonden zijn. Hierbij benadrukken dat de fiets grote potentie heeft maar dat we samen moeten werken om deze maximaal te benutten.

Daarna wordt aan de regionale bestuurders gevraagd aan te geven hoe zij elk, vanuit provincies, vervoerregio's en gemeenten, bezig zijn zich programmatisch voor te bereiden en welke kansen en dilemma's zich daarbij voordoen.

Tot slot zal bescherming persoonlijke levenssfe namens de Tour de Force vragen of u onderkent dat 'de fiets' een grote bijdrage levert aan het oplossen van een groot aantal nationale opgaven en ervoor pleitten dat een structurele financiële bijdrage van het Rijk daarbij noodzakelijk is.

Suggesties voor uw bijdrage

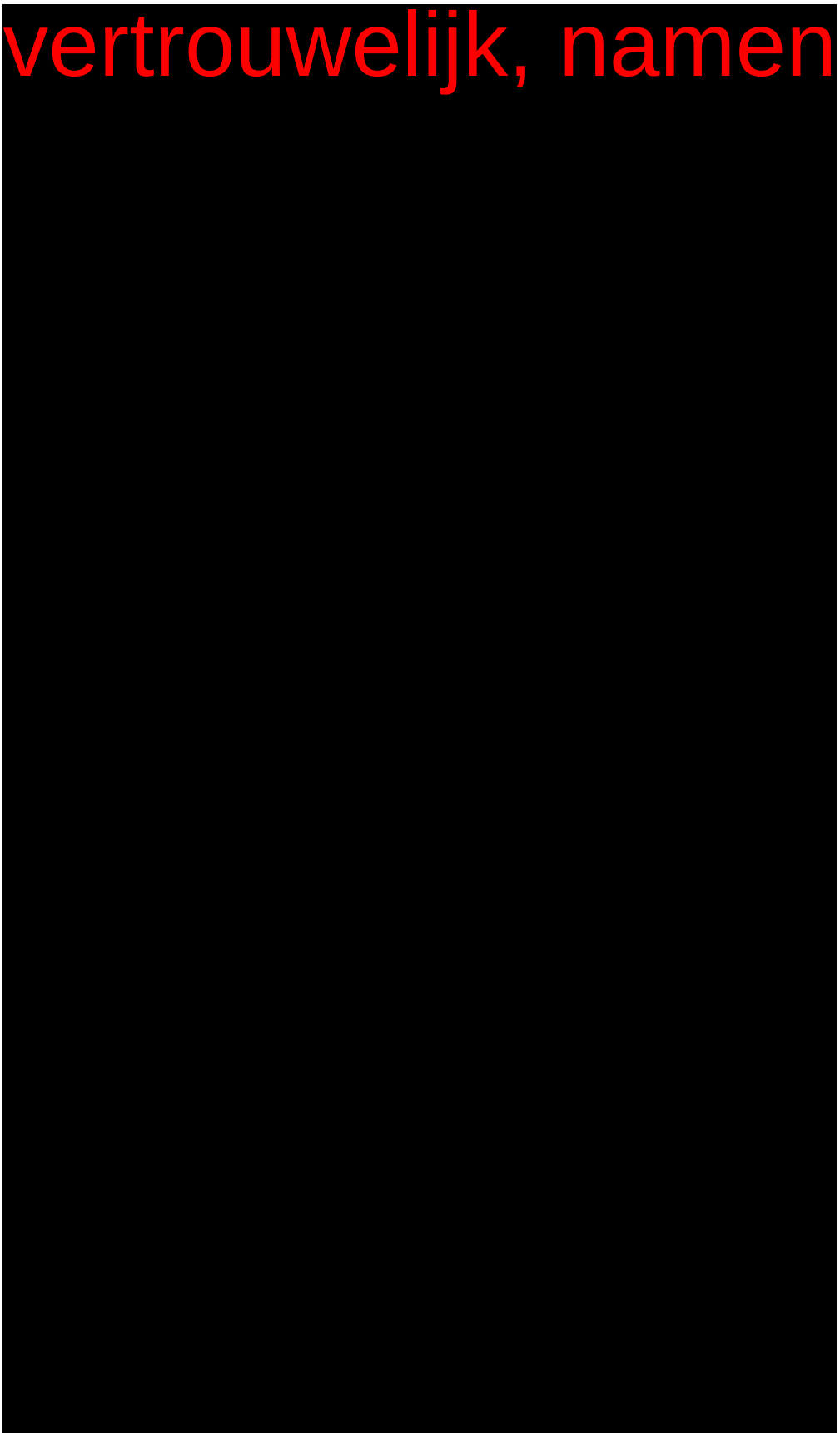
U kunt:

- aangeven dat u ziet dat de regionale partijen zich flink inspannen voor de fiets en hen complimenteren voor het vele werk wat ze verrichtten bij het nader concretiseren van de regionale fietsnetwerkplannen die de basis vormen voor het NTF.
- herbevestigen dat de fiets een oplossing is voor een heel aantal urgente maatschappelijke opgaven die landelijk spelen.
- aan verwachtingsmanagement doen richting TdF-partijen dat er op dit moment met u wel over de gezamenlijke ambitiestelling gesproken kan worden maar er nu – gezien de demissionaire status van het kabinet –

geen financiële toezeggingen vanuit het Rijk gedaan kunnen worden voor realisatie.

- (her)bevestigen van de reeds eerder uitgesproken intentie van uw voorganger om – via een gezamenlijk vervolgproces - een uitgewerkt NTF in voorjaar 2022 gereed te willen hebben en deze tijdens de BO's MIRT van het voorjaar 2022 bestuurlijk te bekrachtigen.

Bijlage 1 Tour de Force deelnemers aan het gesprek op maandag 13 december



Naam ambtenaar

vertrouwelijk, namen