

Vergaderjaar 2009–2010

**31 796**

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

**Nr. 19**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 5 juli 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 23 juni 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en de heer Atsma, initiatiefnemer van de nota «Fietsen in Nederland: een tandje erbij» over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 mei 2010 met reactie op de initiatiefnota «Fietsen in Nederland: een tandje erbij» (31 796, nr. 8);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 december 2009 met een planning voor een reactie op de voorstellen in de initiatiefnota Fiets (31 796, nr. 6);**
- **de brief van het lid Van Gent d.d. 20 november 2009 over het Plan GroenLinks «Een fiets voor een nummerplaat» (2009Z22166);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 augustus 2009 over de Rijksinzet op het stimuleren van fietsgebruik (31 796, nr. 4);**
- **de brief van het lid Atsma d.d. 1 april 2009 met een Lijst van vragen en antwoorden inzake de initiatiefnota van het lid Atsma over Fietsen in Nederland ... een tandje erbij (CDA) (31 796, nr. 3);**
- **de brief van het lid Atsma J d.d. 2 december 2008 over Fietsen in Nederland.. een tandje erbij. Voorstellen voor actief fietsbeleid in Nederland (31 796, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 mei 2010 over het meenemen van fietsen in de trein (31 796, nr. 9).**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), Slob (CU), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).  
Plv. leden Peters (GroenLinks), Harbers (VVD), Atsma (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Bosman (VVD), Thieme (PvdD), uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Agema (PVV), Neppéus (VVD), Van der Staaij (SGP) en Jacobi (PvdA).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

**Voorzitter: Koopmans**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Atsma, Koopmans, Voortman, Aptroot, Bashir, Verhoeven, De Rouwe en Dijksma.

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de aanwezigen van harte welkom. Ik zie dat de heer Atsma, de indiener van de initiatiefnota wordt bijgestaan door vijf adviseurs: de heren Burgman, Van der Steenhoven, Stok, Thijssen en mevrouw Schuddebeurs. Het aantal van vijf is het maximum dat wij een minister toestaan. Dat staan wij een Kamerlid bij dezen dan ook maar toe. Wij gaan vandaag praten over de fietsnota en allerlei stukken die daarmee samenhangen, waaronder een plan van GroenLinks. Ik stel voor dat wij een spreektijd van vier minuten hanteren en dat er niet geïnterrumped wordt.

Het woord is aan mevrouw Voortman.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is het eerste algemeen overleg waarbij ik het woord voer. Ik heb begrepen dat het de bedoeling is dat je je waardering uitspreekt voor het feit dat iemand een initiatiefnota schrijft. Hier gaat het natuurlijk ook nog om een onderwerp waar het CDA en GroenLinks elkaar echt op kunnen vinden. Ik wil dat dus nog even extra benadrukken.

De heer **Atsma** (CDA): Dat komt echt uit het hart.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Dit komt echt uit ons groene hart, mijnheer Atsma!

Voorzitter. In november presenteerde mijn collega Van Gent de notitie «Een fiets voor een nummerplaat». Daarin werkt GroenLinks een voorstel uit naar Vlaams model, waarbij mensen die ervoor kiezen om hun auto de deur uit te doen, een beloning krijgen in de vorm van fietsfaciliteiten, voordeel voor de deelauto of een ov-abonnement. In Vlaanderen werkt dat prima. Omgerekend zouden met zo'n plan in Nederland 20.000 auto's per jaar van de weg kunnen worden gehaald. Ik ben blij dat de minister ons schrijft dat de ideeën achter ons voorstel hem buitengewoon aanspreken. Daarmee erkent hij dat beperking van de groei van het aantal auto's in ons land wel degelijk nastrevenswaardig is. Zijn bedenkingen dat een regeling te fraudegevoelig is, vind ik op voorhand niet sterk. Daar moet uit te komen zijn. Dat geldt ook voor de financiering. Waar een wil is, is een weg. Het slooppotje mag inmiddels leeg zijn, maar bij het verschijnen van onze nota was dat nog niet het geval. Belangrijker vind ik dat de minister inmiddels met de Fietzersbond overleg heeft over het houden van bijvoorbeeld twee regionale pilots in de geest van ons plan. Daar ben ik heel erg mee ingenomen. Ik ben ook benieuwd hoe die pilots er globaal uitzien en waar en wanneer ze van start gaan.

De minister rekent ons voor dat alle overheden samen elk jaar 487 mln. uitgeven aan fietsbeleid. Dat is een fiks bedrag, maar omgeslagen over alle fietsers kom je op een euro of dertig. Als je weet hoeveel maatschappelijk rendement fietsen heeft, is dat niet zo spectaculair veel.

Integendeel! GroenLinks zet er in het verkiezingsprogramma alvast 10% bovenop. Er komt jaarlijks 50 mln. bij voor onder andere fietsenstallingen en fietssnelwegen. Nog voor de zomer zou de minister ons melden hoeveel er voor stationsstallingen na 2012 op tafel komt. Ik reken erop dat hij daarbij flink in de buidel zal tasten.

BOVAG en RAI hebben ons een brief gestuurd waarin zij hun zorgen uiten over de bedrijfsfietsenregeling. Deze regeling is ondergebracht in het

cafetariamodel. Zij vrezen dat de fiets voor werknemers het onderspit gaat delven tegen pak «m beet het bedrijfsuitje en zij wijzen er terecht op dat daarbij maatschappelijk nut verloren dreigt te gaan. Ik snap dat wij in dit algemeen overleg het Belastingplan niet kunnen gaan herzien, maar ik deel hun zorg wel en neem die ook serieus. Daarom vraag ik de minister of hij wil onderzoeken of er een verschuiving te zien is in de bedrijfsfietsenregeling nu deze concurreert met andere zaken als mobiele telefoons, arbovoorzieningen en laptops. Kan de minister de Kamer hier verslag van doen voor de behandeling van het Belastingplan in het najaar? Wellicht kan hij toezeggen dat hij dit specifieke aspect nadrukkelijk meeneemt bij een grondige evaluatie van het hele cafetariamodel voor die tijd. In Nederland hebben wij heel veel verstand van fietsen. Veel andere landen, niet in de laatste plaats ontwikkelingslanden, zijn buitengewoon geïnteresseerd in die kennis. Veel grote Zuid-Amerikaanse steden zien daar bijvoorbeeld een prachtige manier om de steden leefbaar te houden. Nederland kent ngo's die op dit vlak heel goed bezig zijn en onze expertise ter beschikking stellen van bijvoorbeeld stadsbesturen. Ik heb begrepen dat deze clubs vanwege de keiharde bezuinigingen bij ontwikkelings samenwerking zwaar onder druk staan. Ik vraag de minister daarom of hij wellicht nog enig budget heeft om vorm te geven aan – wat ik dan maar noem – internationale fietshulp. Voorzitter. Ik rond af. De minister vraagt in zijn reactie om de wind in de rug in de vorm van steun van de fracties. Die wind zal hij van ons ruimschoots krijgen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik spreek nogmaals mijn waardering uit voor het initiatief van de heer Atsma. Ik heb natuurlijk ook waardering voor het voorstel «Een fiets voor een nummerplaat» van GroenLinks, maar ik wil daar wel het volgende over zeggen. Je kunt allerlei redenen hebben om je kentekenplaat in te leveren omdat je niet meer met de auto wilt rijden, maar niet omdat je er een fiets voor krijgt. Wij steunen dat idee absoluut niet.

Ik heb maar een paar punten, ook omwille van de tijd. Ik moet namelijk om half zes echt weg. Ik noem een aantal zaken niet, omdat wij daarmee akkoord zijn of omdat het zaken zijn die andere overheden kunnen doen. Ik kom te spreken over punt 3 inzake de verlichting en windwering op fietspaden. Wij zijn het eens met de reactie van de regering. Het zou een prettige verhoging van het comfort voor fietsers zijn, maar het kan inderdaad ook sociale onveiligheid veroorzaken. De kosten kunnen hoog oplopen en het kan verstorend werken. Wij zien daar dus maar beperkte mogelijkheden voor.

Wij vinden punt 5 inzake het aanpassen van de kilometervergoeding voor fietsers en punt 6 inzake het aanpassen van de bedrijfsfietsenregeling essentieel. Wij hebben nu een onbelaste reiskostenvergoeding van € 0,19 voor woon-werkverkeer die ook voor de fiets geldt. Dan kan er ook nog een renteloze lening worden gegeven voor een fiets. Dat is allemaal administratief wat lastig. Dan is er ook nog de onbelaste vergoeding van € 749 voor de aanschaf van een fiets, maar die regeling komt te vervallen. Wij zouden toch eigenlijk best een stevige fietsregeling willen, en dan misschien de verzamelregeling een fractie minder. Wij hebben eens zitten rekenen. Als iemand 210 dagen per jaar naar het werk gaat en 5 km heen en 5 km terug fietst. Het gaat immers meestal om een beperkt aantal kilometers. Vooral de fiets doet het goed op de afstanden tot 10 km. Dan zou je € 399 per jaar onbelaste vergoeding kunnen krijgen. Daarop komen dus mogelijk die € 749 voor de aanschaf en € 82 per jaar voor bijkomende kosten. Je zou ook kunnen zeggen: laat dat vervallen, maar maak het bijvoorbeeld mogelijk dat eens per vijf jaar iemand maximaal € 2.500 onbelast van de werkgever kan krijgen om een fiets aan te schaffen. Dan zou je vergeleken met de huidige regelingen wellicht ongeveer budgettair neutraal uitkomen. Bovendien is het dan ook mogelijk om een mooie

elektrische fiets te kopen. Dat is dan een extra mogelijkheid. Dan zijn er dus niet allerlei ingewikkelde regelingen, maar is er gewoon één keer in de vijf jaar een maximumbedrag. Iemand kan een bonnetje inleveren en krijgt dan vijf jaar geen andere vergoedingen meer. Dat betekent ook vijf jaar geen administratieve lasten voor de ondernemer. Dat is gemakkelijk. Wat vinden de minister en de heer Atsma daarvan? Kan de minister dat met zijn collega van Financiën bespreken?

Punt 21 gaat over de aanpak van de uitstoot van brommers. Het is misschien gek om dat punt hier uit te lichten, maar de fietsers hebben best last van de snor-, brom- en motorfietsen en scooters. Wij zijn er voorstander van om in Europa erop aan te dringen dat er veel scherpere normen komen zowel voor de uitstoot van schadelijke stoffen als voor geluid. Wij denken dat dit het hele klimaat in de steden kan verbeteren. Als je dat voor nieuwe brommers, snorfietsen en motorfietsen doet, dan is dat niet belemmerend en lastenverhogend. In Europees verband moet dat kunnen.

Voorzitter. Ik ben toe aan mijn laatste punt. Dat betreft punt 39 inzake meer fietsenstallingen bij treinstations en punt 40 inzake meer fietsenstallingen in binnensteden. Die punten vinden wij echt heel essentieel. Wij horen van heel veel mensen dat hiermee problemen zijn. Dat geldt overigens ook voor het parkeren van de auto bij het openbaar vervoer. Laatst ging ik weer eens met de trein. Dat is voor mij een hele overwinning. Ik rijd naar het station en wilde daar verder reizen met de trein naar Amsterdam. Bij het station was echter geen parkeerplaats te vinden. Dat is niet erg prettig. Voor een fiets geldt hetzelfde. Als je de fiets wilt gebruiken voor het voor- of natransport en verder met het openbaar vervoer wilt reizen, dan moet je zeker weten dat er bij de halte van het openbaar vervoer een plek is voor je fiets. En dan moet je ook zeker weten dat je aan het eind van de dag die fiets ook weer onbeschadigd terugvindt. Dat is heel essentieel. Wij denken dat de huidige budgetten en maatregelen op zichzelf ambitieus zijn, maar dat die niet voldoende zijn. Zouden wij daar niet meer aan kunnen doen?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De initiatiefnota van de heer Atsma van december 2008 bevat een groot aantal voorstellen om het fietsgebruik in Nederland met een breed beleidspakket te stimuleren. De SP-fractie heeft al in eerder debat met veel lof gereageerd op de nota. Wij hebben toen opgemerkt dat fietsen heel veel ander verkeer scheelt. Fietsen is daarnaast schoon, gezond, veilig, goedkoop en noem maar op. Ik ben blij dat de regering nu anderhalf jaar later eindelijk een volledige reactie heeft gegeven op alle 45 punten in de nota.

Een van de zaken waar wij hier in Den Haag sturing aan kunnen geven, is het beleid richting de NS en ProRail. Wat de SP betreft, moet binnen het beleid richting de NS de fiets een veel prominentere plaats innemen. Vooral de capaciteit van fietsenstallingen bij stations en de mogelijkheid om fietsen mee te nemen in de trein zijn heel belangrijke punten. Daar heeft mijn fractie in de afgelopen jaren dan ook de nadruk op gelegd. Juist omdat er een ambitie is uitgesproken om het fietsgebruik in Nederland met 5% toe te laten nemen, moet er ook veel werk verzet worden om de fiets goed aan te laten sluiten bij de trein. NS en ProRail hebben berekend dat het landelijke tekort aan stallingen voor fietsers in 2020 zal oplopen naar 260.000 plaatsen, maar het werkt natuurlijk ook andersom. Er is sowieso een enorm groeipotentieel voor het spoor als het voor- en natransport goed wordt georganiseerd. Dan zal de heer Aptroot natuurlijk ook veel sneller de trein nemen, omdat hij zijn fiets daar ook kan stallen.

De heer **Aptroot** (VVD): Of de auto!

De heer **Bashir** (SP): De vraag is natuurlijk hoe de minister ervoor zal zorgen dat het aantal standplaatsen in de komende jaren fors zal toenemen. Ik hoor daarop graag een reactie.

Zoals bekend, was ook het fenomeen van het meenemen van de fiets in de trein voor de SP een belangrijk punt tijdens het vorige fietsdebat. Wat mijn fractie betreft, moet je in ieder geval buiten de spits in elke trein je fiets mee kunnen nemen. Op dit moment zijn er grote verschillen tussen vervoerders in de faciliteiten die zij aanbieden aan reizigers met de fiets. Mijn vraag is dan ook of het niet beter is om gewoon de verplichting op te nemen, bijvoorbeeld in de concessievoorwaarden, dat voortaan in iedere trein de fiets meegenomen kan worden, zodat iemand niet hoeft te wachten op de volgende trein om te kijken of daar wel plek en ruimte is om de fiets mee te nemen. De minister wijdt in zijn laatste brief aan dit punt een hoop mooie woorden, maar het is wederom te weinig concreet. Zo wil hij bijvoorbeeld in Europees verband gaan stimuleren dat fietsen mee kunnen in de trein. Dat is natuurlijk leuk bedacht, maar ik zeg: regel het nu eerst maar eens goed in Nederland, zodat mensen de fiets gewoon mee kunnen nemen in de trein. Ik hoor hierop graag een reactie.

Ik heb vervolgens een ernstiger punt: de verkeersslachtoffers. Het ziet er volgens mij niet zo goed uit. Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is het aantal verkeersdoden onder de fietsers sinds 2004 vrij stabiel. Het aantal is dus niet afgenomen, terwijl dat bij andere vervoermiddelen wel het geval is. Het gaat om ongeveer 180 slachtoffers per jaar. Dat is heel erg triest. Ik denk dan ook dat hier sprake moet zijn van een grotere ambitie. Op landelijk, provinciaal en regionaal niveau moet een aanval wordt ingezet om het aantal fietsdoden te verlagen. Hiervoor moeten wij dan ook echt een actieplan maken. Ik hoor hierop graag een reactie.

Ik kom ten slotte te spreken over de financiering. De financiering van al die mooie ideeën die in de nota staan, is wel erg vrijblijvend. Het amendement-Roefs/Koopmans maakt maar 10 mln. vrij om de nota uit te voeren. Ik denk dat de initiatiefnemer maar ook de minister moet bevestigen dat dit nog lang niet genoeg is. Op deze manier blijven veel voorstellen bij ideeën en slechts mooie sier. Als er ambitie is, dan moet er ook gewoon geld vrijgemaakt worden.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik bedank de minister voor zijn brieven, ik bedank uiteraard ook de collega's van GroenLinks voor hun plan, maar ik bedank in het bijzonder de heer Atsma voor zijn prachtige, doortimmerde initiatiefnota. Ik hoop dat ik als Kamerlid ooit ook zoiets op mijn naam kan schrijven.

Gelukkig hebben de fietsers en de fiets in Nederland niet te klagen over aandacht. Dat is ook iets wat D66 van belang vindt. In het OESO-rapport dat onder andere over de fiets ging, wordt duidelijk gemaakt dat onze mate van fietsbezit uniek is. Dat is iets wat wij moeten koesteren. Toch is er nog veel ruimte voor verbetering, zoals ook de nota van de heer Atsma duidelijk maakt. Ik had een aardige passage over ons verkiezingsprogramma, met wat mooie voorstellen, maar als de heer Aptroot in de trein zit, kan hij dat zelf een keer doorlezen. Ik zal het hier omwille van de tijd ook even overslaan. In ieder geval is het duidelijk dat D66 de fiets zoveel mogelijk ruimte wil geven om ervoor te zorgen dat onze ambitie van 100.000 extra fietsparkeerplekken in de komende tien jaar in ieder geval gestalte gaat krijgen. Momenteel wordt er zo'n 500 mln. aan fietsinvesteringen gedaan door de overheid. Wat ons betreft kan dat nog wel wat beter, want die drie-eenheid mobiliteit, gezondheid en milieu is ijzersterk. Ik ga even in op de nota van de heer Atsma, waarin een aantal heel interessante punten staan. Toevalligerwijs heb ik een aantal overlappingen als het om de nummers gaat, bijvoorbeeld het punt van de brommeruitstoot. Het terugdringen van die uitstoot verdient meer navolging dan de minister in zijn reactie laat zien. D66 zegt: zet in op

elektrische scooters. Wat mij betreft gebeurt dat inderdaad in Europees verband. Van makelaar tot pizzakoerier en van hangjongere tot bejaarde kan er veel meer gebruikgemaakt worden van dat soort type scooter. Daar moeten wij dus echt op inzetten.

Er zijn nog een paar kanttekeningen waar ik kanttekeningen bij wil plaatsen. Ik noem allereerst de windwering op fietspaden. Dat lijkt ons in tijden van bezuiniging toch overbodige luxe. Bovendien hebben wij nog steeds een minister-president die graag tegen de wind in wil fietsen. Daar kunnen wij dus beter geen prioriteit aan geven. Het aanpakken van fietsendiefstal is van belang, maar het moet wel passen binnen de prioriteiten op het gebied van de criminaliteitsbestrijding. Dat is een heel belangrijk punt. Het stimuleren van wielerevents moet passen binnen de ambities die wij hebben op het gebied van andere grote evenementen. Dan denk ik aan het WK en aan de Olympische Spelen. Wij hebben natuurlijk al een aantal grote evenementen gehad. Misschien is dat punt ook al gerealiseerd.

Ik maak tot slot een kanttekening bij de aanbeveling om fietsen toe te staan in beschermde gebieden. Ik moet het nummer dat dit punt heeft in de nota van de heer Atsma even schuldig blijven. Maar als wij dat dan willen, dan moet er sprake zijn van een grote consensus bij natuurorganisaties en bij gemeenten. Opgemerkt wordt dat Natura 2000 de status van grote sportevenementen in gevaar zou kunnen brengen. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat we bij wijze van spreken een Giro door het Noord-Hollands duinreservaat gaan houden. Kortom, wat is in de ogen van de heer Atsma en de minister de relatie tussen Natura 2000 als bescherming van natuurgebied en onze ambitie om grote sportevenementen op de fiets te houden? Wij maken ons daar een beetje zorgen over.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook ik spreek in deze tweede termijn mijn dank uit voor de initiatieven. Dat zijn natuurlijk heel prima initiatieven. Ik wil beginnen met een belangrijke vraag. Wij hebben nu een reactie gehad van het kabinet. Er zijn meer reacties geweest. Ik wil graag van de heer Atsma zelf horen op welke onderdelen hij nu vindt, vandaag, dat er meer moet gebeuren of dat er niets anders zou moeten gebeuren. Dat is in tweede termijn wel een interessante vraag.

Er is al veel gesproken over de bedrijfsfiets. Ik maak hierover een opmerking namens mijn fractie, inclusief de heer De Jager. Ik zou bij deze vraag het probleem willen neerleggen dat te maken heeft met het pleidooi van BOVAG voor het toevoegen van de bedrijfsfietsenregeling aan de groep gerichte vrijstellingen naast de werkkostenregeling. Daar is al veel over gezegd. GroenLinks had er al een paar goede opmerkingen en vragen over. Ik sluit me daarbij aan. Ik zou dat ook hier vandaag opnieuw willen parkeren, want wij moeten er echt voor waken dat die regeling niet zo uitgeknepen wordt dat er straks allemaal kerstpakketten komen in plaats van mooie fietsen.

Ik kom te spreken over het succes rond de snelfietsroutes. Er is nu 21 mln. beschikbaar. Er zijn alleen nu al plannen voor twintig routes ingediend bij het Rijk, terwijl wij uitgingen van tien routes. Kunnen wij die ambitie ook verhogen? Kan de minister met de provincies, de gemeenten en de regio's bezien of er meer gedaan kan worden? Volgens mij wordt elke mln. die hier wordt ingezet, nu al vertaald naar 3 à 4 mln. in de regio. Dat is dus een heel mooie verdubbelaar.

Er is al gesproken over het meenemen van de fiets in de trein. Mijn concrete vraag luidt: is het mogelijk om bij een nieuwe concessieverlening te kijken of er net zoals bij de internationale treinen een speciale fietswagon kan worden opgenomen?

Ik heb nog een opmerking over punt 20 inzake de elektrische fiets in de Wmo/AWBZ. Welke kansen zijn er nu? Welke mogelijkheden ziet zowel de indiener als de minister daarvoor?

Wij hebben ook gezien dat met projecten als «Heel Nederland fietst» heel veel mensen op de fiets stappen. Dat zijn ruim 600.000 mensen. De herinvoering van zo'n nieuw evenement met een stimulans vanuit het maatschappelijk middenveld dan wel vanuit het Rijk, zou een heel goede kunnen zijn in combinatie met sponsoracties zoals bijvoorbeeld opbrengsten voor Jantje Beton.

Ik denk dat een EU-kwaliteitsstandaard voor fietsen noodzakelijk is. Wil de minister in samenwerking met de branche, de Fietsersbond en de Voedsel- en Warenautoriteit nader onderzoeken welke kwaliteit wenselijk is?

Het punt van de fietsenstalling is al genoemd. Of het er nu 95.000 of 100.000 moeten zijn, wij hebben in ieder geval al heel veel aan de stalling gedaan. Wat kunnen wij nog meer doen? Wat vindt de minister van de suggestie om het creëren van extra fietsenstalling mee te nemen in de nieuwe concessie aan de NS? Zijn er kansen om deze zaken aan elkaar te koppelen?

Dan heb ik nog een punt over de landelijke registratie van diefstal. De aangifte blijft nog te veel hangen. Veel mensen hebben hun fiets wel geregistreerd, maar kunnen hem vervolgens niet terugvinden in het register. Het is belangrijk dat het diefstalregister wordt aangevuld met aangiftes. Verwerking door de RDW zou hierbij een heel goede aanvulling zijn. Ik denk dat het van belang is om de cijfers boven tafel te krijgen. Wat ons betreft moet het volgende kabinet de ambitie hebben om 100.000 fietsdiefstallen minder te realiseren.

Dan heb ik nog een laatste opmerking. Wij zien dat er andere initiatieven zijn. Neem een initiatiefnemer die dit onderwerp internationaal op de agenda probeert te zetten, in samenhang met ontwikkelingshulp. Ik noem de website [cycling.nl](http://cycling.nl). Welke kansen zijn er om dit initiatief te promoten? Ik denk aan de Olympische Spelen in Rio de Janeiro. Naar ik begrepen heb, is de minister in dat gebied geweest en is het onderwerp daar aan de orde geweest. Wat kunnen wij doen om het fietsbeleid mee te nemen in ons beleid inzake ontwikkelingssamenwerking?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Net als de heer Aptroot moet ik mij verontschuldigen: ik moet om 17.30 uur weg.

De **voorzitter**: De geplande eindtijd is 17.45 uur.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zal zien hoever wij komen.

Namens mijn fractie wil ik nogmaals een groot compliment uitdelen aan de heer Atsma. Het is altijd bijzonder om met een initiatief naar de Kamer te komen. Als je dat ook nog weet te doen met betrekking tot een onderwerp dat ons allemaal bindt, is dat helemaal bijzonder. De PvdA is fan van de fiets. Veel voorstellen hebben wij dan ook met enthousiasme tegemoet gezien. Vraag is wel wat overblijft als het debat gesloten is. Welke dingen veranderen als wij deze zaal verlaten? Er zijn veel initiatieven mogelijk om het fietsen in Nederland aantrekkelijker te maken. Dat heeft ook te maken met comfortabel, veilig en voordelig. Dat zijn de sleutelwoorden. Wat gaan wij ten opzichte van de huidige situatie anders of beter doen als het aan de minister of de initiatiefnemer ligt?

Ik stip een paar punten aan. Voor ons is de focus op woon-werkverkeer heel belangrijk. Wij denken dat op dat vlak de meeste winst te halen valt. Ik sluit mij aan bij de opmerkingen die gemaakt zijn over de fiscale regelingen, ook over het aanpakken van de stallingproblematiek – immers, als je je fiets niet kwijt kunt, ga je niet naar het station – en het beleid om veel meer van tevoren na te denken over de rol van de fiets in geval van herstructurering of nieuwbouw. Net zoals je begint met het openbaar vervoer en de school voordat er woningen staan, moet je ook voor het fietsbeleid dat type denkwerk verrichten. Ik sluit mij graag aan bij het pleidooi van verschillende collega's om dit onderwerp meer in



samenhang met partners op te pakken. Als in het kader van concessies aan NS en ProRail zaken in samenhang gevraagd kunnen worden, moet wij dat doen.

Collega Bashir maakte terecht een opmerking over veiligheid. Kunnen op dat terrein geen nieuwe stappen gezet worden? De minister heeft veel werk gemaakt van verkeersveiligheid, overigens net als zijn voorganger. Er zijn veel stappen in de goede richting gezet. Misschien kan op het terrein van de fiets voortgang geboekt worden. Wat stelt de minister zich daarbij voor?

Tot slot het punt van de diefstal van fietsen. Ik ben het ermee eens dat de politie het hartstikke druk heeft. Tegelijkertijd is fietsdiefstal wel een van de grootste ergernissen van gewone burgers. Als een burger met criminaliteit in aanraking komt, dan gebeurt dat het gemakkelijkst via fietsdiefstal. Medio 2011 wordt een framenummervplichting ingevoerd. Is het niet verstandig om samen met de minister van BZK te bezien of in het kader daarvan een extra stap gezet kan worden om fietsdiefstal verder tegen te gaan?

De **voorzitter**: Dat was de tweede termijn van de Kamer. Iemand die zich laat vergezellen door én de heer Burgman én de heer Van der Steenhoven én de heer Stok én de heer Thijssen én mevrouw Schuddebeurs, kan ongetwijfeld onmiddellijk beginnen te antwoorden. Op deze manier komen genoemden ook in het verslag terecht. Dat is ook altijd fijn voor thuis. Het woord is aan de heer Atsma.

De heer **Atsma** (CDA): Zo kennen wij de voorzitter ook. Het enige dat hij nog niet heeft geregeld is een mooie foto. Die zou ook nog bij het verslag kunnen. Wij zien hem wel tegemoet.

Veel dank voor de complimenten in tweede termijn. Ik zal daar verder niet inhoudelijk op ingaan. Ik heb een paar algemene opmerkingen. De sprekers aanhorende, heb ik bijna de neiging om te zeggen dat het misschien goed geweest ware als de heer Rosenthal hier ook was aangeschoven. Er manifesteert zich immers een heel brede coalitie. Weliswaar vooral ten gunste van de fiets, maar misschien is dat wel het begin van veel oplossingen. Zo moet men de nota ook zien, zeg ik tegen mevrouw Dijkma die expliciet vroeg naar de uitkomst en de resultaten. Ik wil niet zeggen dat de fiets de haarlemmerolie van 2010 en 2011 is, maar de fiets en het stimuleren van het gebruik ervan biedt wel een oplossing voor heel veel problemen. Ik heb een aantal suggesties gedaan die ook overgenomen en omarmd zijn. Er zijn suggesties gedaan die vandaag onbesproken zijn gebleven, maar eerder wel genoemd zijn en hier en daar zelfs geroemd; prachtig. Dat was de ambitie in 2008/2009 toen wij met de fietsnota begonnen.

Waarom is deze nota geschreven? Om de volgende simpele reden. Als je spreekt over Nederland en het vervoer, denkt iedereen aan de problemen. Destijds hebben wij gezegd: wat houdt iedere Nederlander bezig, de zestien miljoen Nederlanders? De achttien miljoen fietsen die in de schuurtjes en dergelijke van al die Nederlanders staan! Iedereen weet wat een fiets is en iedereen is letterlijk groot gebracht met de fiets. Waarom zou je de fiets niet veel meer als integraal onderdeel van tal van beleidsterreinen maken? Dat hebben wij geprobeerd te verduidelijken door alle ministeries een paar suggesties en handreikingen te doen over wat men zoal met de fiets kan oppakken.

De uiteindelijke ambitie is dat de Kamer de regering de opdracht geeft om de fiets in de toekomst integraal onderdeel te laten zijn van het brede kabinetsbeleid. Een aantal sprekers heeft daar al opmerkingen over gemaakt, maar ik ga concreet in op de vraag van mevrouw Dijkma over wat wij nu bereikt hebben. Ik stel vast dat de Kamer na het verschijnen van de nota meer geld voor fietsbeleid beschikbaar heeft gesteld. Over de vraag of het voldoende is, kun je altijd discussiëren, zeg ik tegen de heer

Bashir. De Kamer is daar zelf bij en heeft gezegd, extra geld te zullen vrijmaken. Van dat geld kan men een aantal specifieke dingen doen, van het aanleggen van fietssnelwegen tot en met tal van voorzieningen, bijvoorbeeld op het gebied van stalling. Inmiddels is er duidelijkheid gerealiseerd over het lage btw-tarief voor reparaties. Ik heb dit punt aangekaart, omdat onduidelijk was wat hiermee zou gebeuren, ook binnen de Europese kaders. Inmiddels is duidelijk geworden dat de fietsenschuur wordt teruggebracht in het Bouwbesluit. Een van de aanbevelingen die wij hebben gedaan, heeft dus daadwerkelijk handen en voeten gekregen. De fietsdiefstal heeft daadwerkelijk aandacht gekregen. Het probleem is niet alleen benoemd, maar er is ook daadwerkelijk actie ondernomen. Wij hebben gesproken over de veiligheid op ventwegen in relatie tot andere weggebruikers, zoals ruiters en tractorbestuurders. Het tractorrijbewijs is op de agenda van de Kamer gekomen. De fietsverlichting is, mede dankzij de inzet van onder andere de Fietsersbond, BOVAG en RAI, expliciet benoemd. De routeplanners worden uitgerold. Zo kan ik nog wel even doorgaan met het noemen van suggesties waarvan nu al werk gemaakt is of wordt. Straks ga ik nog in op wat er verder verbeterd kan worden.

De heer Aptroot deed een interessante suggestie in het kader van de fiscale stimuleringsregeling, namelijk om eenmaal in de vijf jaar een bedrag van € 2500 beschikbaar te stellen. De werkgever is dan verder gevrijwaard van rompslomp. Ik leg het even in mijn eigen woorden uit. Even snel rekenend, denk ik dat dit een suggestie is waarmee je heel goed uit de voeten kunt. Fietsen gaan immers vijf jaar mee. De suggestie oogt in ieder geval beter dan wat er nu ligt. Wat er nu ligt is niet goed, zoals ook collega De Rouwe en anderen naar voren hebben gebracht. Kortom, als sprake is van een verbetering, moeten wij daarnaar willen en durven kijken.

De problemen van de fietsenstalling hebben verscheidene sprekers benoemd. Ik deel hun bezorgdheid. Ik zei al dat de heer Rosenthal hier had moeten zijn. Dan had hij kunnen lezen wat alle partijen in hun programma's over fietsen schrijven. Een enkele partij vermeldt er niets over, maar de heer Aptroot verzekerde mij dat je evenmin in het programma hoeft te vermelden dat je iedere dag wilt eten. Kortom, dat komt dus ook goed. De heer Verhoeven zei dat 100.000 stallingplaatsen erbij in de komende tien jaar de ambitie van D66 is. Met alle respect voor de ambitie: dat vind ik buitengewoon aan de magere kant. Daar kom je niet mee weg. Sterker nog, de vraag in de komende jaren – collega Bashir wees hierop, net als de heer Aptroot – is vele malen groter. Nu al is becijferd dat er de komende jaren 260.000 plaatsen extra nodig zijn. Als D66 met terugwerkende kracht het eigen verkiezingsprogramma wil amenderen, juich ik dat zeer toe. Een aantal van 100.000 is immers echt aan de magere kant.

**De voorzitter:** De heer Verhoeven voelt zich uitgedaagd en gooit zijn eerste interruptie in de strijd.

De heer **Verhoeven** (D66): Zonder meer gooi ik de helft van mijn interrupties nu zomaar overboord. Dank voor het advies. Ik weet niet of het in onze interne partijdemocratie mogelijk is om achteraf het verkiezingsprogramma nog te amenderen. Wij zullen deze behartenswaardige woorden graag meenemen. Kwantitatief is de heer Atsma duidelijk. Er is echter ook een kwalitatief veranderende opgave. Er zijn namelijk steeds meer bakfietsen, kratfietsen en dergelijke. Hoe gaan wij ervoor zorgen dat deze fietsen ook een stallingplek vinden? Wij rekenen deze wel mee, maar de heer Atsma volgens mij niet. Het gaat mij dus ook om de nieuwe soort fietsen.

De heer **Atsma** (CDA): Laten wij eerst het echte probleem oplossen. Berekend is dat er de komende tien jaar een stallingbehoefte van 260.000 plaatsen is. D66 spreekt over 100.000. Als wij het erover eens zijn dat dit aantal moet worden bijgesteld, gaan wij vervolgens het probleem van de bakfietsen aanpakken. Dit is vooral een probleem in de Randstad. Je ziet ze links en rechts verschijnen. De heer Verhoeven heeft een terecht punt dat het stallen van een bakfiets buitengewoon ingewikkeld is, laat staan het fietsen met een bakfiets. Dat is voor sommigen ook erg ingewikkeld, zeker als je bruggetje op, bruggetje af moet. Ook een cursus bakfietsrijden zou ik dus kunnen aanbevelen. Ik heb er geen oplossing voor. Ik vind wel dat je ook in een stedelijke omgeving na moet denken over de vraag of je het moet toejuichen dat zo veel bakfietsen een plekje kunnen krijgen. Wij zien allemaal de beperking. Ik zie het probleem dus, maar een stalling voor bakfietsen is erg ingewikkeld. Als je een vergoeding per kubieke meter laat betalen, wordt het misschien iets onaantrekkelijker om een bakfiets aan te schaffen. Ik denk echter dat dat er niet in zit. Overigens vind ik het stallen van fietsen zo goedkoop mogelijk en bij voorkeur zelfs gratis zou moeten. Waarom? Uit alle onderzoeken blijkt dat men minder geneigd is om te stallen als er geld voor gevraagd wordt. Dit is dus nog een bijkomend probleem.

Verder zei de heer Verhoeven dat hij het toejuicht als er grote evenementen worden georganiseerd. Ik juich dat ook zeer toe. Volgende week start de Tour de France. Laten wij zo'n evenement vooral koesteren. Is de ambitie hiermee gerealiseerd? Nee. Sterker nog, het gaat om eenmalige initiatieven. Het gaat er nu juist om, mensen continu op de fiets te krijgen. Dat bereik je het beste door tradities in het leven te roepen, door jaarlijks grote evenementen te organiseren. Ik herinner mij een initiatief van een paar jaar geleden waarbij wij op de Ring van Amsterdam een mega-evenement wilden organiseren met een aantal vrijwilligers. Dat kon honderdduizenden deelnemers trekken. Helaas was de toenmalige burgemeester van Amsterdam niet genegen om daaraan mee te werken; ik zeg het maar in alle eerlijkheid. Dat is jammer, temeer omdat de minister van Verkeer en Waterstaat, samen met andere betrokkenen, voluit zijn medewerking had toegezegd. Ik hoop nog altijd dat dit grote evenement op de gordel rond Amsterdam ooit wordt gerealiseerd. Wat bedoel ik met de opmerking dat het fietsen in Natura 2000-gebieden ingewikkeld kan zijn? Het is heel simpel. Stel dat iemand aan de bel trekt en zegt dat de toureditie van de Amstel Gold Race in Zuid-Limburg – voor de minister niet onbekend – niet door delen van het heuvellandschap kan gaan vanwege een aantal dassenburchten, gekoppeld aan Natura 2000. Als deze persoon vervolgens zegt dat sprake is van een significante verstoring, heb je de poppen aan het dansen. Ik wil niemand op dit spoor zetten, maar dat is wel de realiteit, terwijl niemand daar een probleem van zou hoeven maken. Als je een en ander maar op een goede manier organiseert en inricht en voorlicht dat die dassen absoluut bewoners van hun burchten zullen blijven. Daarom zitten ze er nu ook nog, zegt de voorzitter die daar woont en dit kennelijk elke zaterdag en zondag vaststelt tijdens zijn wekelijkse kuiertochten.

Op de vraag van de heer Bashir over de stallingen heb ik al geantwoord. Op het aantal van 260.000 zijn wij al ingegaan. Wat de vraag over de financiering betreft: natuurlijk zijn de ambities hoger dan wat nu gerealiseerd is. Vergeet niet dat het gros van de aanbevelingen vooral op provinciaal en gemeentelijk terrein gerealiseerd wordt. De gemeenten steken op jaarbasis honderden miljoenen in het fietsbeleid. Dat is goed. De aanjagende functie van het Rijk kan wel wat meer handen en voeten krijgen. Ik deel de mening van de heer Bashir. De heer Burgman van de BOVAG heeft eerder een alternatieve miljoenennota, de Miljoenennota Fiets, aangeboden aan de Kamer. Hierin komt nadrukkelijk naar voren dat er meer geld nodig is dan wat tot nu toe in de begrotingen van de diverse ministeries is terug te vinden. Wij zijn hier met ons allen bij, merk ik heel

eerlijk op. Als de Kamer dezelfde woorden bezigt tijdens de behandeling van begroting 2011 als nu, komt er volgens mij absoluut meer geld beschikbaar voor het fietsbeleid.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): De heer Atsma zegt: dan komt er absoluut meer geld beschikbaar. De heer Bashir heeft vijftien zetels tot zijn beschikking. Dat betekent dus dat de fractie van het CDA in ieder geval een motie in die richting zal steunen?

De heer **Atsma** (CDA): Dat moet u aan collega De Rouwe vragen. Ik zou hem desgevraagd zeker een advies geven. Daarover moet geen discussie bestaan. Ik wil ook u graag een advies geven. Als u zegt dat de heer Bashir 15 zetels heeft en u hebt er 10, dan zijn er dat al 25. Volgens de heer Aptroot is het niet zo dat wij niet willen doen wat wij niet hebben beschreven. Dit betekent 31 zetels bij die 25 en zo komen wij op 56 zetels. Als ik nog even doorredeneer is de heer De Rouwe zelfs niet nodig om het te regelen. Kortom, dit gaat allemaal heel erg makkelijk en snel.

De heer **Aptroot** (VVD): Het CDA wordt wel erg bescheiden door zich nu al uit te schakelen.

De heer **Atsma** (CDA): De heer De Rouwe komt ongetwijfeld voor zichzelf op. Hij heeft wel een aantal zeer interessante vragen gesteld. Hij vroeg bijvoorbeeld mijn visie met betrekking tot de Wmo, de Wet maatschappelijke ondersteuning, en het eventueel beschikbaar stellen van fietsen. In dit geval heb ik met name gewezen op de elektrische fiets. Als je scootmobiel en andere voorzieningen kunt krijgen via de verzamelde zorgregelingen die in dit huis en gemeentelijk zijn vastgesteld, dan is het wat mij betreft klip-en-klaar dat ook de elektrische fiets in beeld moet worden gebracht. De elektrische fiets betekent namelijk voor veel mensen een plus bovenop de mobiliteitsmogelijkheden. Dat is de ene kant van de medaille. Men kan zich daarmee namelijk makkelijker en beter verplaatsen. De andere kant van de medaille is het bijkomende voordeel, namelijk dat het bewegen juist gestimuleerd wordt door de elektrische fiets. Er is inmiddels een aantal gemeenten dat hierin het voortouw heeft genomen door de elektrische fiets via de Wmo beschikbaar te stellen. Daarnaast kun je zorgverzekeraars aanmoedigen om via de aanvullende pakketten proactief dingen te doen die het fietsgebruik stimuleren. Zorgverzekeraars onderkennen het belang van fietsen en bewegen en dat kunnen zij op tal van manieren tot uitdrukking laten komen.

De heer De Rouwe wees ook op de Europese kwaliteitsstandaard. In Europa zijn er kwaliteits- en veiligheidsstandaarden. Die zijn niet per definitie hetzelfde. Er vinden echter veel parallelle importen vanuit derde landen plaats. Ik heb al eerder grote zorgen geuit over het feit dat bij die producten niet altijd de Europese kwaliteitsstandaard aan de orde is, terwijl wij die hier als gebruikelijk, verantwoord, wenselijk en wellicht zelfs essentieel beschouwen. Wat mij betreft moet hierop een veel scherpere controle plaatsvinden, hetzij via de VWA, hetzij via anderen. Zelfregulering is één aspect. Daarvoor hebben wij de sectoren, zoals de RAI, de rijwielfabrikanten en de BOVAG. Die kunnen in dat kader veel betekenen. Alleen vinden de parallelle importen niet altijd plaats via de aanbieders in Nederland. Kortom, dit is een punt van zorg.

De heer De Rouwe vroeg mij wat ik miste. Wat zou in de brief van de minister een beetje scherper geformuleerd kunnen worden? Hij vroeg mij met andere woorden naar mijn suggestie aan het kabinet en de bewindslieden. Ik heb drie aandachtspunten die wat mij betreft veel scherper naar voren moeten komen.

Ten eerste is dat de fiscale regelgeving om het woon-werkverkeer verder te stimuleren. De heer Aptroot deed die suggestie, maar de heer De Rouwe heeft verwezen naar hetgeen door de RAI, de BOVAG en de

Fietsersbond naar voren is gebracht. Het gaat daarbij om de nieuwe regeling zoals die door staatssecretaris De Jager in het kader van de vereenvoudiging is geïntroduceerd. Op zich is vereenvoudiging goed voor ondernemers, maar deze pakt totaal verkeerd uit. Ik formuleer het even in mijn eigen woorden. In dit geval mag je nog maximaal 1,4% van de loonsom vrijmaken voor zaken als kerstpakketten, maar ook voor de fiets. Je kunt dus voorspellen wat er gebeurt, zeker als je kijkt naar de mensen met inkomens aan de onderkant van het loongebouw. Die zitten onmiddellijk aan hun maximum. In die zin voel ik er dus heel veel voor om de fiets buiten dat pakket te houden, omdat je dan pas echt slagen kunt maken. Ik vind dat op dat vlak veel meer moet gebeuren. Nu al zie je dat de animo voor de huidige bedrijfsfietsenregeling fors terugloopt. Dit is direct te herleiden tot de regelgeving in het kader van het belastingplan, waartoe de Kamer heeft besloten. Ik voorspel dat die animo nog verder terug zal lopen. Dit moet dus absoluut en met voorrang worden aangepast.

Het tweede aandachtspunt is de stallingproblematiek. Ik heb al iets gezegd over de aantallen met betrekking tot het verruimen van de stallingmogelijkheden in de binnensteden en in de stationsomgevingen. Ook in de concessieverlening kun je daaraan een aantal voorwaarden koppelen. Daar ben ik het mee eens, maar het gebeurt tot nu toe onvoldoende.

Het derde speerpunt is de fietsdiefstal. Die moet in mijn beleving veel meer aandacht krijgen. Het vorige kabinet had als ambitie om het aantal gestolen fietsen met 100.000 terug te dringen. Dat lijkt te zijn gelukt. Er is overigens enige discussie over het exacte aantal. Ik ga er echter van uit dat het gelukt is. Dit betekent dat het volgende kabinet – dit is een opdracht aan de heer Rosenthal – het aantal fietsdiefstallen ook met minimaal 100.000 moet laten afnemen. Op jaarbasis moeten er echt minder fietsen gestolen worden. Eigenlijk zouden het wel 200.000 fietsen minder moeten zijn, want op jaarbasis worden altijd nog 600.000 fietsen gestolen in Nederland. De aangiftebereidheid moet groter worden, maar ook de aangiftemogelijkheden moeten verruimd worden.

In een reactie op mevrouw Dijkema heb ik al gezegd dat er meer aandacht is gekomen voor de aanpak van fietsdiefstal. Er is inderdaad scanapparatuur gekomen. De Nederlandse fabrikant heeft inmiddels miljoenen nieuwe fietsen voorzien van chips. Die kunnen gescand worden. Het ontbreekt de politie en de fietsenmaker, de detailhandelaar dus, en degene die de fietsen in de stallingen bewaakt echter aan scanapparatuur. Wij moeten er allemaal voor zorgen dat dit een hoge prioriteit krijgt. Het kost immers niet veel. Ik heb eerder weleens gekscherend gezegd dat wij in Nederland in staat zijn om alle schapen, koeien, varkens en dergelijke te scannen, maar dat dit ons dus niet lukt bij fietsen. De simpele reden hiervoor is dat de bereidheid ontbreekt om er een beetje geld in te investeren. Dit is noch bij de politietop, noch bij de gemeenten een prioriteit. Dat vind ik jammer en onterecht, want het bedrijfsleven heeft al een miljoeneninvestering gedaan om de fietsdiefstal terug te dringen. Dit zijn de drie prioriteiten die meer aandacht zouden moeten krijgen van deze minister en van het volgende kabinet.

De heer **Bashir** (SP): De initiatiefnemer is op twee van mijn vragen niet ingegaan. De ene vraag gaat over de verkeersslachtoffers. Ik neem aan dat de minister antwoord op die vraag zal geven. De heer Atsma gaat in zijn notitie in op het meenemen van de fiets in de trein. Er bestaat ook een aparte brief van de regering hierover. De regering pakt dit volgens mij niet voortvarend aan. De regering heeft een brief gestuurd naar ProRail en de NS. Het antwoord daarop heeft zij aan ons doorgestuurd. In die brief staat dat je moet wachten op een volgende trein, als er in de trein geen plek is voor je fiets. Daar komt het op neer. De heer Atsma moet daarop ook ingaan.

De heer **Atsma** (CDA): Mijn excuses dat ik die vraag niet had meege-nomen. Ik heb al iets gezegd over de concessie in relatie tot de fietsenstal-lingen. Het fietsvervoer in de trein en eventueel in de bus moet ook in die concessie worden meegenomen. Wat dat betreft is de concessie de geëigende plek daarvoor. Daar worden de eisen gesteld aan de beoogde vervoerders. Daar kun je dit soort zaken regelen. Ik ben het dus volledig met de heer Bashir eens. Ik erken echter wel dat er een lastig dilemma ontstaat zodra de ruimte die voor de fiets gereserveerd wordt, ten koste gaat van de reiziger in de trein. Dan ontstaat een groot probleem. Ik zit zelf vaak in de trein; iedere week een paar keer. De keren dat ik moet staan in de trein zijn niet op de vingers van een paar handen te tellen. Als ik uit de trein word gezet omdat er fietsen in komen, wordt het nog ingewikkelder. Wij moeten dus ook kijken – ik zeg dit tegen de minister – naar de capaciteit op het spoor. Wij moeten meer capaciteit creëren en naast het aanleggen van wegen ook het aanleggen van spoorwegen niet vergeten. Ik denk daarbij vooral ook aan het Noorden van het land. Ik zeg dit als Fries. Wij kunnen wel discussiëren over wat wij met de fiets in de trein doen, maar vanuit Surhuisterveen kan ik helemaal niet in de trein komen. Dan houdt het dus helemaal op.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik excuseer mij voor mijn late komst. Wij hebben een VAO gehad dat lang geduurd heeft. Het was wel belangrijk, want er werden vijftien moties ingediend. Ik heb zelf nog een paar minuten extra genomen, omdat mij enige aandrang nodigde tot het opzoeken van een bewuste plek die in veel treinen helaas niet meer bestaat. Excuus hiervoor. Ik zal proberen om de gestelde vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.

Dit is voor het fietsende deel van onze natie een belangrijk moment. Het fietsseizoen is in volle gang. In de lente wordt de fiets nog meer gebruikt dan normaal. Bij tal van evenementen hebben wij een speciaal fiets-moment. Vorige maand vond in Amsterdam de proloog van de Giro d'Italia plaats en op 3 juli start de Tour de France in Rotterdam. Nederland profileert zich daarmee andermaal als fietsland bij uitstek. Dat is heel erg goed. Wij profileren ons op heel veel manieren als fietsland. De heer De Rouwe vroeg naar Rio de Janeiro. Ik zal daar dadelijk op terugkomen. Je ziet dat Nederland zich overal profileert als een land met fietsexpertise. Dat is heel positief.

Wij dragen de fiets allemaal een warm hart toe, met de heer Atsma in de kopploeg of in elk geval vlak in de buurt als er weer een steile helling komt. Zijn conditie is beter dan die van velen van ons en in elk geval beter dan die van mij. De fietsnota van de heer Atsma is een grote steun in de rug voor het fietsbeleid dat wij proberen te voeren. De heer Atsma en de Kamer, die de heer Atsma steunt, jagen ons op in de positieve zin van het woord. Dit is van belang. Het is ook een steun in de rug voor decentrale overheden die zich met enthousiasme inzetten voor de fietsers. Ik complimenteer ook alle organisaties, de fietsersbonden en alle anderen hier aanwezig, die zich hebben ingezet om dit samen te bereiken. In de vorige samenstelling hebben wij in november al een bespreking over deze fietsnota gehad aan de hand van een brief van toenmalig staatssecretaris, mevrouw Huizinga. Ik ben toen gevraagd om op de afzonderlijke voorstellen van de heer Atsma te reageren. Ik heb dat gedaan in mijn brief van vorige maand aan de Kamer. Ik zal nu proberen de resterende vragen te beantwoorden, waarbij ik ook – staat u mij die vrijheid enigszins toe – enige suggesties zal geven richting de volgende regering. Een aantal oplossingen zal namelijk door de nieuwe regering moeten worden gevonden. Dit kan wel, maar er moeten wel keuzes worden gemaakt.

Allereerst ga ik in op het idee van GroenLinks: een fiets voor een nummerplaat. Mevrouw Van Gent is hiermee gekomen. Het is een sympathieke bijdrage. Ik ben ervan overtuigd dat haar idee regionaal

goede kansen heeft. Ik vind wel dat je zoiets niet landelijk moet regelen, omdat het dan heel erg grofmazig wordt. Wat in de ene regio kansrijk is, kan in de andere regio heel erg inefficiënt zijn. Ik wil bekijken hoe op regionale schaal in dit verband experimenten kunnen worden gelanceerd. Het concept benaderen wij daarbij uit de volle breedte, met het oog op alternatieven naast de fiets. Ik denk bij de grote steden bijvoorbeeld ook aan korting op het openbaar vervoer als je het kenteken inlevert en aan mogelijkheden voor een deelauto in ruil voor een parkeerplaats etc. Dit zijn sympathieke ideeën waarmee je met name in het grootstedelijk gebied, waar de ruimte schaars is, een aantrekkelijk alternatief biedt als mensen deze keuze maken. Het is dus een aantrekkelijk, verleidend pakket dat gedekt kan worden met de 10 mln. van het amendement-Roefs/Koopmans.

Vervolgens hebben veel sprekers gevraagd naar de stand van zaken van het actieplan stationsstallingen. Op 24 mei heb ik toegezegd dat ik verder wil gaan dan alleen het schetsen van de omvang van het probleem. Rond de zomer zou ik het actieplan fietsstallingen bij stations presenteren. Om tot dit actieplan te komen, is er een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om het fietsparkeerprobleem bij stations op te lossen. Het onderzoek is juist vorige week opgeleverd en dat is een eerste belangrijke stap. Gezien de rol die decentrale overheden bij het zoeken naar maatoplossingen spelen, wil ik het actieplan in het Nationaal Mobiliteitsberaad kunnen bespreken. Na dat beraad zal ik het aan de Kamer presenteren. Ik zeg daar wel bij dat wij op dit moment met de 80 mln. die beschikbaar is – ik noem dit cijfer uit mijn hoofd – om en nabij de 100.000 plaatsen kunnen plannen en realiseren. Dat zou dus nu nog kunnen, als de Kamer mij dat toestaat.

Hebben wij daarmee het volledige probleem getackeld? Het antwoord op die vraag is duidelijk «nee». De heer Atsma heeft gewoon gelijk als hij zegt dat je hieromtrent eigenlijk meer moet doen. Dat zal echter iets zijn van na mijn tijd. De Kamer kan daartoe ook moties indienen. Ik geef dit de Kamer ter beoordeling mee. Als je meer dan 100.000 plekken wilt, bijvoorbeeld eerder 200.000, zal daar bij een kabinetsformatie extra prioriteit aan moeten worden gegeven, anders bereik je niet het maximale. Zo is het realiter. Als ik de tijd nog heb, zal ik in ieder geval nog pogen om een grote stap te zetten en in elk geval 100.000 plekken creëren. Daarmee zijn wij er echter niet. Het is wel een stap die wij kunnen financieren.

Verschillende mensen vroegen naar fietsen in relatie tot ontwikkelingssamenwerking. Ten behoeve van de ontwikkelingssamenwerking is er een Interface for Cycling Expertise opgezet, het ICE. Dit werkt op bestelling en ontwikkelt programma's met subsidies en andere bijdragen. De belangrijkste activiteit van het ICE is de uitvoering van het Bicycle Partnership Program. Dit wordt voornamelijk gefinancierd door subsidies vanuit ontwikkelingssamenwerking. Bij de laatste subsidieronde aan de ngo's is de subsidieaanvraag van het consortium rondom ICE niet gehonoreerd. Dit is gebeurd op basis van criteria van ontwikkelingssamenwerking. Bij ongewijzigd beleid wordt de subsidie voor het ICE per 31 december 2010 beëindigd. Ik ben bereid het verzoek en pleidooi van de Kamer nogmaals bij de collega voor Ontwikkelingssamenwerking onder de aandacht te brengen. Mocht de Kamer in den brede dit een zeer belangrijk punt vinden, kan dit met een Kameruitspraak extra kracht worden bijgezet. Dit is in elk geval de situatie van dit moment. Per 31 december 2010 eindigt dus bij ongewijzigd beleid de subsidiëring.

Hoe zit het met de bedrijfsfiets in de werkkostenregeling? De werkkostenregeling gaat per 1 januari 2011 in. Nu zijn er dus nog geen effecten bekend. De afspraak is dat de regeling in 2013 wordt geëvalueerd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal daarbij zeker kijken naar de effecten op de fiets van de zaak. Dat zeg ik toe. Bovendien is afgesproken

dat werkgevers kunnen kiezen tussen de werkkostenregeling of de oude regeling fiets van de zaak. Men kan dus voor één van die opties kiezen. Hoe zit het dan met het pleidooi om bijvoorbeeld een regeling van € 2500 voor de fiets eens in de vijf jaar te realiseren? De heer Aptroot vroeg hiernaar en de heer Atsma maakte er gewag van. Mijn stelling is dat dit mogelijk moet zijn binnen de werkkostenregeling. Ik hoor graag de reactie van de Kamer hierop. Het is niet zoals bij de oude regeling, waarin een beperking bestaat voor het bedrag of de periode. 1,5% elk jaar is in vijf jaar tijd 7,5% van het salaris. Daar zitten ook enkele andere kosten in, maar bij een redelijk gemiddeld inkomen zou het met de huidige regeling dus goed en wel mogelijk moeten zijn om in de buurt van dat soort bedragen te komen. De nieuwe regeling biedt deze opportuniteit. Als de Kamer daar meer informatie over wil, bijvoorbeeld over de fiscale gevolgen ervan, dan wil ik dit graag doorspelen aan het kabinet in wording.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn gedachte is om dit niet per se onder de werkkostenregeling te laten vallen, maar met name in plaats te laten komen van de kilometervergoeding die ook als financiering kan worden gebruikt. Dat is elke maand een bedragje. Geef dus in één keer een stevig bedrag. De bedrijfsfiets is vervallen. Een en ander wordt nog geëvalueerd, maar je hebt nu de algemene bedrijfskostenregeling. Nu betaal je een vergoeding per kilometer. Kan dit niet omgezet worden in een regeling van één keer in de vijf jaar een flink bedrag? Als iemand een iets goedkopere fiets heeft, kan hij voor vijf jaar misschien nog de verzekering meekopen of iets dergelijks. Dit betekent dat je verder geen maandelijkse vergoedingen meer hoeft te hebben. Gewoon één keer in de vijf jaar een flink bedrag. Dat is gemakkelijk en bovendien in één keer gefinancierd. Je hebt verder geen administratie en na vijf jaar kan het weer opnieuw. Ik kan mij indenken dat dit zal moeten worden gezien met de minister van Financiën.

Minister **Eurlings**: Ik ben zeker bereid om dat te bekijken. Maar onder de huidige regeling kun je 7,5% uitkeren over vijf jaar, en die 19 cent komt daarbovenop. Wat dat betreft denken wij dat er redelijk wat mogelijkheden zijn. Ik wil daar graag op zeer korte termijn schriftelijk in detail op ingaan, mede namens de minister van Financiën.

De **voorzitter**: Ik denk dat dat dinsdag mogelijk moet zijn, omdat ik ruik dat er een plenair vervolgje aan dit debat vastzit. Dan is het handig dat we volledig geïnformeerd zijn.

Minister **Eurlings**: Zeer goed, voorzitter. Daar wordt aan voldaan. Ik kom toe aan de kwaliteit van fietsen. Ik zou graag willen weten waar de ongerustheid op dit punt vandaan komt. Ons hebben, zeg ik oprecht, geen klachten bereikt over de kwaliteit. Natuurlijk is er een kwaliteitsverschil tussen erg dure en erg goedkope fietsen, maar tot nu toe hebben ons geen signalen bereikt dat de kwaliteitsverschillen een bedreiging van de verkeersveiligheid zouden zijn. In het Europees Parlement, waarin ikzelf heb mogen verkeren, zijn een aantal jaren geleden ook vragen gesteld over de degelijkheid van fietsen, en wel door Bart Staes, parlements lid van De Groenen. In reactie antwoordde de toenmalige Commissaris Verheugen dat er bij het Centrum voor onveilige consumentenproducten slechts 5 à 10 meldingen per jaar over fietsen binnenkwamen. Nu kan dat te maken hebben met de slechte bereikbaarheid van dat Centrum, maar het geeft toch aan dat de kans groot is dat het wel meevalt met die onveiligheid. Maar als de leden concrete signalen hebben, hoor ik ze graag.

Wat gaan we doen aan de stijging van het aantal fietsgewonden? Dat is een belangrijk punt. Die stijging is namelijk zeer zorgelijk, en wordt



veroorzaakt door een stijging van enkelvoudige en andere fietsongevallen. De stijging van het aantal ongevallen hangt onder andere samen met de vergrijzing, waardoor het fietsgebruik onder ouderen sterk is toegenomen. Het risico dat ouderen lopen is natuurlijk hoger dan dat voor gemiddelde verkeersdeelnemers. Uit analyses blijkt dat in ongeveer de helft van de enkelvoudige fietsongevallen de infrastructuur een heel grote rol speelt. Ik heb de decentrale overheden inmiddels geadviseerd, verkeersveiligheid onderdeel uit te laten maken van hun integrale fietsbeleid. De oproep voor een aanvalsplan voor de fietsveiligheid wil ik direct honoreren. Ik heb die oproep eerder gehoord, en ik heb inmiddels met de decentrale partners afgesproken dat we speciale aandacht geven aan de fietsveiligheid in het nog dit jaar op te stellen Actieprogramma verkeersveiligheid 2011–2012. Dat punt komt dus nog dit jaar terug.

Ook de uitstootnormen voor brommers zijn terecht genoemd. Ik wil hier klip en klaar zijn: ik ben een groot voorstander van aanscherping van de euronormen voor brommers. In Europa loopt het traject om bestaande normen aan te scherpen. Die voorstellen zouden er al in mei zijn, maar ze zijn er nog niet. Ik zal daarover rappelleren in de Transportraad. Onze inzet is een substantiële aanscherping van de eisen van de bromfietsen, zodat inderdaad de negatieve milieueffecten in de stedelijke omgeving kunnen worden teruggedrongen. Ik zeg dit ook omdat de populariteit van sommige van deze brommers en bromscooters heel snel toeneemt, zoals recentelijk uit perspublicaties is gebleken.

De heer **Verhoeven** (D66): Goed om te horen dat de minister dit punt morgen in de Transportraad onder de aandacht zal brengen. Zeker wat het aanscherpen van de euronormen betreft ben ik gerust. De andere kant is natuurlijk het alternatief voor de scooter die aan de normen voldoet. In de optiek van D66 zou in Europees verband moeten worden ingezet op elektrische scooters.

Minister **Eurlings**: Wij hebben het hier eerder over gehad toen we met het Formule-E-team begonnen. Dit is wel een zeer kansrijk instrument. Maar hoe enthousiast ik ook ben over elektrische mobiliteit, de conventionele verbrandingsmotor zal de komende tien jaar wel degelijk de massa zijn. Ik blijf vinden dat die normen substantieel moeten worden aangescherpt. Natuurlijk stimuleren wij elektriciteit, zo'n ding rijdt fantastisch, maar dan nog wijs ik op wat ik net heb gezegd. De markt verandert: er komen Chinese scooters binnen voor zo'n € 800. Wij moeten de normen dus aanscherpen. Het is dan van tweeën één: of de industrie past zich daaraan aan en levert een kwalitatief hoogwaardig product, of ze worden niet meer toegelaten. Dat is al gebeurd met vrachtwagens en auto's, en ik vind dat brommers en scooters daar niet bij mogen achterblijven.

Ik ben bereid om het belangrijke punt van fietsen in de trein mee te nemen in de gesprekken met de NS over de concessie. Het is op dit moment de keuzevrijheid van de NS waar men dat doet, of niet.

Vouwfietsen kunnen altijd mee in de trein, maar de NS geeft op heel drukke trajecten de reizigers prioriteit. Extra voorzieningen op dit punt zullen natuurlijk leiden tot extra kosten, en tot minder vervoerscapaciteit voor hetzelfde geld. Dat is een discussie die in het kader van de nieuwe concessie moet plaatsvinden. De concessieverlening is controversieel verklaard door de Tweede Kamer, maar ik ben bereid om dit punt ambtelijk te laten voorbereiden, zodat we ervoor klaar zijn als het weer kan worden behandeld.

In principe worden alle deugdelijke aangiften in het fietsendiefstalregister opgenomen. Voor een deel van de aangiften zijn onvoldoende gegevens aanwezig, zoals het ontbreken van unieke kenmerken van een fiets, zoals het framenummer. Wat doe je er dan precies mee? Dat soort aangiften is niet geschikt om in dit register op te nemen. Het is hoe dan ook zaak dat

wij mensen ervan overtuigen goede aangiften te doen, want fietsendiefstal is inderdaad nog steeds een erg grote ergernis. Ook Natura 2000 blijft een – sorry voor het woord – ergernis. De heer Koopmans heeft in een andere hoedanigheid hiervoor terecht aandacht gevraagd. Het is geboren vanuit goede bedoelingen. De beheerder van Nationaal Park De Hoge Veluwe denkt dat de jaarlijkse loop door het park misschien niet meer mogelijk is door Natura 2000, en dat kan niet de bedoeling zijn. We moeten hier heel scherp op zijn. De verantwoordelijkheid om vergunningen af te geven, bijvoorbeeld voor fietsen door het terrein, ligt nu in principe bij de terreinbeheerders. Ik wil mijn collega van LNV de signalen uit deze commissie nogmaals doorgeven, met een klemmend beroep te voorkomen dat de uitwerking van Natura 2000 is zoals door de heer Atsma wordt gevreesd. Dat kan en mag niet de bedoeling zijn, want daarmee schieten wij totaal ons doel voorbij. Ben ik bereid om extra maatregelen te treffen om de fietsendiefstal verder terug te dringen? Sinds een aantal jaren is er een landelijke aanpak, onder leiding van de minister van BZK. In die aanpak dragen alle betrokken partijen een stevige steen bij. Er gebeurt best heel wat, zoals een landelijk diefstalregister. De fabrikanten voorzien nieuwe fietsen van chips, en winkeliers checken tweedehandsfietsen op aanwezigheid in het fietsendiefstalregister. Er is een landelijk kenniscentrum, en steeds meer gemeenten starten met de algemene fietsafhandelcentrale. Ik ben ervan overtuigd dat deze landelijke samenwerking haar vruchten afwerpt. Ik zou mij zomaar kunnen voorstellen dat deze aanpak met de overgang naar een nieuwe regering krachtig wordt voortgezet. Dit mag namelijk niet na een paar jaar weer verslappen. Doorgaan met deze stevige aanpak, dus, dan kan het aantal fietsendiefstallen naar mijn stellige overtuiging nog behoorlijk afnemen.

Hoe zit het met extra geld voor fietsroutes? Er worden nu negentien routes uitgewerkt door de regio's. Mij lijkt het van belang dat wij op korte termijn bezien of dit allemaal definitieve voorstellen kunnen worden. Vanuit een naar ik hoop minderheid in deze Kamer heb ik vandaag enige waarschuwendende opmerkingen gekregen. Ik zal de stemming over de moties afwachten, en heb goede hoop dat de meerderheid van deze Kamer mij de ruimte geeft om door te gaan met investeren. Hoe het ook zij: als extra budget nodig is ben ik bereid te bezien of, en zo ja hoe wij dat kunnen oplossen. Ik zal mij daarvoor inzetten.

Ik spreek nogmaals mijn grote dank uit aan het adres van de heer Atsma en ieder ander die hierbij betrokken was: ik vind het van belang dat dit initiatief is genomen, en dat dit qua verdere uitvoering scherp in de gaten wordt gehouden. Houd de druk erop!

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): De minister gaf over het plan van GroenLinks aan dat hij wel ideeën heeft over regionale pilots. Gaan die ook daadwerkelijk van start, en zo ja, waar en wanneer?  
Voor het antwoord op vragen van GroenLinks en het CDA over de subsidie voor het ICE verwijst de minister door naar zijn collega voor Ontwikkelingssamenwerking. Wil hij ook in zijn eigen budget kijken?

Minister **Eurlings**: Aan het eind van de zomer moet een nadere uitwerking van de ideeën over regionale pilots mogelijk zijn. Ik zal de Kamer daarover in september nader berichten. Wat Ontwikkelingssamenwerking betreft: ik ben altijd bereid om te kijken wat we gezamenlijk kunnen doen, maar ik blijf van mening dat de problematiek rechtstreeks voortvloeit uit de besluitvorming bij het ministerie voor OS. Het lijkt mij daarom gebruikelijk dat ik eerst met mijn ambtgenoot voor OS contact opneem, waarna wij de Kamer daarover zullen informeren. Ik zal dat signaal doorgeven.

De **voorzitter**: Misschien kan de heer De Rouwe dat ook in de fractie bespreken.

De heer **Bashir** (SP): Er zijn in 2020 360.000 fietsenstallingsplaatsen nodig, en er wordt gewerkt aan 100.000 van die plaatsen. Een nieuw kabinet moet dat bekijken. Aan welke bedragen moeten we denken? Dit heeft wel prioriteit.

Minister **Eurlings**: Als wij de Kamer op 23 september berichten over het uitgewerkte plan, zullen wij aangeven dat wij zo'n 100.000 plaatsen hebben gefinancierd. Dan zullen wij meer in detail kunnen aangeven, wat nodig is voor die overige 100.000 plaatsen. Waarom kan ik dat zo niet zeggen? Omdat de vervolgslog naar 100.000 extra plaatsen extra gecompliceerd is, omdat het vaak om moeilijke plekken gaat. Denkt u aan die fietsenstalling met meerdere verdiepingen bij Amsterdam Centraal. Dat wordt nu nader geanalyseerd. Op 23 september krijgt de Kamer een overzicht van wat wij nog kunnen financieren en waar, en van de kosten die nodig zijn voor het maken van de vervolgslog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als je in Amsterdam gaat verdiepen, moet je altijd rekening houden met de kosten. Ik snap die opmerking dus wel! Maar de suggestie van onze fractie is om te kijken naar de concessieverlening die eraan komt, en om daarin een link te leggen met extra fietsenstallingen. Het is niet altijd koek en ei tussen Atsma en mij over de bakfietsen, want ik denk wel degelijk dat het een aardige suggestie was om heel serieus naar die problematiek te kijken. Het is een opkomend fenomeen. Ik sluit daarom een deal met de mensen hier, wat er niets mee heeft te maken dat mijn vrouw en ik drie jonge kinderen hebben, en een bakfiets.

Ik vraag om een VAO over dit onderwerp.

Minister **Eurlings**: Dat wachten wij met interesse af. De fietsenstallingen vallen overigens onder ProRail, en niet onder de NS. De middelen zullen dus via ProRail moeten worden weggezet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat erom om te bezien of in de concessie kansen liggen.

Minister **Eurlings**: Dat moeten we contractueel vastleggen met ProRail. In de NS-concessie kunnen wel desgewenst de plussen en minnen van fietsen in de trein in beeld worden gebracht. Ik laat het nu ambtelijk voorbereiden, zodat we meer weten als het onderwerp uit de controversealiteit wordt getrokken.

De **voorzitter**: Op dit overleg zal volgende week een plenair vervolg worden aangevraagd. De minister heeft vijf toezeggingen gedaan.

- De minister komt mede namens zijn collega van Financiën komende dinsdag, uiterlijk om twaalf uur, schriftelijk terug op het voorstel van het lid Aptroot om bedrijven eens in de vijf jaar belastingvrij € 2500 te laten uitkeren in het kader van de bedrijfsfietsenregeling.
- De minister doet de Kamer in 2010 een aanvalsplan veiligheid fietsers toekomen.
- De minister bericht de Kamer in september over de regionale pilots in het kader van onderdelen van «Een fiets voor een nummerplaat».
- De minister bericht de Kamer over de mogelijkheden om het ICE toch subsidie te blijven verlenen voor initiatieven in het kader van OS. Het lijkt mij handig dat de minister daarover samen met zijn collega voor OS dinsdag bericht.

Minister **Eurlings**: Dat zal dan waarschijnlijk mijn vervangster zijn, een vrouw die met dit dossier goed bekend is. Volgende week ben ik namelijk een paar dagen buitenslands. Ik zal alles doen om zo snel mogelijk een reactie te hebben, ook van de minister voor OS.

De **voorzitter**: Dat lijkt me heel erg goed. De regering spreekt altijd met één mond.

De laatste toezegging is: de minister bericht de Kamer op 23 september over de benodigde financiering voor 100.000, respectievelijk 200.000 extra stallingplaatsen bij stations.