

Vergaderjaar 2010–2011

31 796

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

Nr. 20

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 december 2010

Op 19 november 2009 (kamerstuk 31 796, nr. 5) maakte GroenLinks tijdens het AO Fietsen het plan «Een fiets voor een nummerplaat» bekend. Doelstelling van dit plan is mensen te verleiden hun auto weg te doen in ruil voor een aanbod aan duurzame mobiliteit. Mensen die hun auto weg doen en daarbij een verklaring ondertekenen dat zij minstens een jaar lang geen nieuwe auto aanschaffen, krijgen een pakket duurzame vervoersalternatieven aangeboden ter waarde van € 1 500–.

Op 12 mei 2010 heeft mijn ambtsvoorganger in een brief aan de kamer (kamerstuk 31 796, nr. 8) toegezegd om samen met de Fietsersbond de haalbaarheid van regionale pilots in de geest van het voorstel van GroenLinks te verkennen. Met deze brief informeer ik u over de uitkomsten van deze verkenning en de stappen die daarvoor zijn ondernomen.

Criteria voor het uitvoeren van een pilot

Een pilot zou aan een aantal criteria moeten voldoen. Ten eerste moet de pilot leiden tot vermindering van autogebruik met als gevolg het ontlasten van de weg en het milieu. Ten tweede moet de uitvoering van de pilot waterdicht zijn, om zo misbruik van de regeling te voorkomen. Ik acht het daarnaast van belang dat uiteindelijke baathebbers voldoende bereid zijn om te investeren. Baathebbers zijn decentrale overheden die een duurzame oplossing zoeken voor het verbeteren van de bereikbaarheid in steden, en particuliere vervoeraanbieders omdat zij klanten kunnen werven door het houden van pilots. Een volgende criteria is dat een pilot opschaalbaar is en navolging kan genieten in andere regio's. Als laatste moet een positief kosten- batensaldo worden gerealiseerd.

Invulling van de pilots

De afgelopen periode heb ik stappen genomen om pilots te verwezenlijken die voldoen aan bovenstaande criteria. Hiervoor zijn enkele organisaties benaderd waaronder Connexxion, de NS en Greenwheels. Daarnaast is in overleg met twee geïnteresseerde stadsregio's een Plan van Aanpak inzake de pilots opgesteld. Doormiddel van vergelijkend onderzoek is berekend dat circa 1,5 miljoen euro nodig is voor de uitvoering van de opgestelde pilots. Naar verwachting kunnen voor dit bedrag 400 deelnemers meedoen die voor een periode van 2 jaar hun auto wegdoen.

Conclusie van de verkenning

Ofschoon er met benaderde stadregio's overeenstemming is bereikt over de globale inhoud van de pilots en de controleerbaarheid hiervan, wordt in mijn ogen niet aan de overige voorafgestelde criteria voldaan. Vervoeraanbieders en benaderde decentrale overheden zijn namelijk onvoldoende bereid te investeren in de opgestelde pilots. Decentrale overheden en vervoeraanbieders zien zichzelf bovendien niet als primaire baathebbers van de beoogde uitruil. Het lijkt er daarom op dat het voor andere regio's niet aantrekkelijk is om op eigen initiatief navolging te geven aan dergelijke pilots. Ook de verwachte opbrengstratio is niet gunstig. In mijn ogen staat de maatschappelijke opbrengst namelijk niet in verhouding met de geraamde kosten. De opbrengst bestaat uit het 2 jaar wegdoen van 1 auto in 400 gezinnen afgezet tegen de investering van 1,5 miljoen euro.

Ondanks de welwillendheid van de regio's en aanbieders van duurzaam vervoer om een pilot uit te voeren spelen de hoge kosten en de negatieve inschatting met betrekking tot de opschaalbaarheid een doorslaggevende rol in mijn overweging. Ik besluit derhalve af te zien van het houden van regionale pilots.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus