

Verslag

Bijeenkomst: workshop 1C, De woon – werkfietsers in de watten, hoe krijg je de automobilist op de fiets?

Datum: 29 oktober 2008

Panel: Freerk Veldkamp (voorzitter), Willem de Jager (adjunct directeur mobiliteit Rabobank), Willem Goedhart (mededirecteur Managementcentrum), Bert van der Roest (gemeenteraadslid namens PvdA, gemeente Utrecht).

Verslag door: Mieke Kassing - (Kassing Notuleerservice M 06 -10911340)

Freerk Veldkamp opent de workshop 'De woon - werkfietsers in de watten, hoe krijg je de automobilist op de fiets?' Freerk licht kort het programma van de workshop toe.

Freerk Veldkamp is projectleider van het project Fietsfilevrij namens de Fietsersbond. Hij zal deze workshop voorzitten.

Willem de Jager is adjunct directeur Duurzame Mobiliteit bij de Rabobank. Daarnaast is hij ondermeer lid van de Taskforce Mobiliteit.

Willem Goedhart werkt bij het Managementcentrum. Hij is als projectleider betrokken bij een aantal routes van het project Fietsfilevrij.

Bert van der Roest is raadslid namens de PvdA in de gemeente Utrecht.

Eerste ronde panel

Willem de Jager geeft een presentatie (zie de sheets op de website van de Fietsersbond). Tijdens de wandeling naar het hoofdgebouw is het opgevallen dat de Rabobank aan het bouwen is. De bouw duurt nog twee jaar en daarna zal de verbouwing van het NS Station starten.

Bij de Rabobank is het nieuwe werken geïntroduceerd. Er is gekozen voor een 'bottom up' benadering, waarin de werknemer bepaalt waar en wanneer hij werkt. Door middel van het nieuwe werken wordt hem een keuze geboden zoals het werken aan huis, flexibele werkplekken, etc. Vanaf 2010 wordt het nieuwe werken landelijk uitgerold. Het idee erachter is dat medewerkers alleen naar kantoor komen als het echt nodig is. Rabobank wil met het nieuwe werken een bijdrage leveren aan het verminderen van de CO₂-uitstoot en het verminderen van de files.

Om het nieuwe werken te doen slagen zijn de werktijden losgelaten, er wordt gekeken naar de output van de medewerkers, de leasekeuze is beperkt (vanaf 2009 is er alleen nog een a en b categorie). De leaserijders hebben de keuze gekregen om elke dag met het OV te reizen. Zij hebben een NS business kaart gekregen. 60% van de leaserijders maakt regelmatig gebruik van deze card. Het autogebruik is met 20% gedaald. Ook wordt een stringenter parkeerbeleid gevoerd.

Onderdeel van dit beleid is het bevorderen van het fietsen. In 2006 is onder het gebouw een fietskelder gemaakt, met goede stallingen. In de kelder kunnen 400 fietsen worden gestald. In de zomer stonden er gemiddeld 350 fietsen. In de winter een stuk minder. Nu, twee jaar later - de medewerkers die in een cirkel van 10 – 15 kilometer wonen zijn aangemoedigd om op de fiets, lopend of met het OV naar kantoor te komen - is de fietskelder iedere dag overvol. Er staan gemiddeld 30 fietsen meer dan dat er rekken zijn.

Er is een aantal fietsen dat niet in de gewone stalling past. Die staan geparkeerd bij de brommers en scooters en ook het aantal brommers en scooters is toegenomen.

Leuk om te melden is dat er ieder jaar 50 fietsen overblijven, waarvan de eigenaar onbekend is.

Het nieuwe kantoor krijgt een fietskelder voor 1500 fietsen, lockers en douchegelegenheden. Op dit moment heeft Rabobank verspreid over de stad diverse werklocaties, deze worden gecentreerd op de locatie Jaarbeursplein. In totaal komen er ongeveer 6000 medewerkers te werken op deze locatie.

Uit een onderzoek onder het personeel van de Rabobank locatie Utrecht blijkt dat het aantal medewerkers dat met de fiets de woon – werk afstand aflegt ten opzichte van drie jaar geleden is verdubbeld. De overgrote meerderheid komt naar kantoor met de trein.

Willem Goedhart licht het project Fiets filevrij toe. Fiets filevrij is een van de projecten onder de paraplu van Fileproof. Dit project is ongeveer twee jaar geleden door het ministerie van VWS en een aantal organisaties gestart met als doel de fileproblematiek in Nederland aan te pakken. De Fietsersbond heeft de fiets naar voren geschoven als bijdrage in de zoektocht naar oplossingen voor de files. Er is een nulmeting gehouden en daaruit blijkt dat de spitsrijder de fiets als alternatief ziet voor de auto mits er een optimale fietsroute is.

Fiets filevrij is een project waarbij automobilisten worden verleid om de fiets te pakken naar het werk. Er worden gewerkt aan vijf snelle fietsroutes (Apeldoorn – Deventer, Zoetermeer – Den Haag, Delft – Rotterdam, Utrecht – Breukelen en Zaandam – Amsterdam). De eerste route tussen Utrecht en Breukelen is op 6 november geopend.

De projectleiders van de diverse routes komen regelmatig bijeen om ervaringen in de diverse routes uit te wisselen. Er is inmiddels een nieuwe route die zal aanhaken bij dit traject, namelijk de route Arnhem – Nijmegen. Meer informatie over dit project is te vinden op de website www.fietsfilevrij.nl.

Willem Goedhart toont een aantal sheets met een cijfermatige onderbouwing van het aantal mensen dat over een bepaalde afstand gebruik maakt van de fiets naar het werk. Verder toont hij trends die bijdragen aan het verhogen van het aantal woon - werkfietsers.

Bert van der Roest licht toe dat Utrecht een groot probleem heeft ten aanzien van de luchtkwaliteit. Utrecht, Hoofddorp/Schiphol, de bovenkant van Italië en Madrid hebben de hoogste concentratie fijnstof, stikstof en CO₂. Dit wordt met name veroorzaakt doordat er veel mensen werken in de stad wat veel verkeersbewegingen tot gevolg heeft. Er zijn Europese normen vastgesteld, hierin spelen de consequenties van teveel fijnstof voor de gezondheid een rol. Utrecht heeft een Actieplan Luchtkwaliteit 2008 opgesteld. Er wordt in de komende 30 jaar 60 miljoen euro uitgetrokken om de fietsverbindingen te verbeteren. In totaal trekt Utrecht 1 miljard euro uit om de fijnstof problematiek aan te pakken. Nog steeds is de beleving in het college dat het aanpassen van fietsverbindingen niet noodzakelijk is. Fietsen wordt gezien als gezellig, een familiebezigheid, recreatief, etc. Bert is van mening - omdat het aanpassen van bestaande fietsverbindingen relatief goedkoop is - dat op korte termijn aanpassingen moeten worden uitgevoerd.

Wanneer meer mensen op een andere manier dan met de auto naar de stad komen, komt dat de stad ten goede. Het autoluw maken van de binnenstad zal, volgens de winkeliers, tot gevolg hebben dat de winkeliers failliet gaan. Er zijn echter geen bewijzen voor of ervaringen mee dat dit zal gebeuren, dus volgens Bert gebaseerd op een ongegronde angst.

De verkeerscentrale meldde onlangs Utrecht te mijden met de auto. Men vergat hierbij te vermelden dat de fiets en het OV een goed alternatief zijn. De verkeerscentrale zou het publiek hier in de toekomst beter over moeten informeren.

In 2007 is het initiatiefvoorstel aangenomen om de leenfiets in te zetten als middel om de stad bereikbaar te houden. Er moet op deze en andere manieren meer geïnvesteerd worden in de fiets als vervoermiddel naar het werk.

Reacties uit de zaal

Opgemerkt wordt dat in het ochtendprogramma over Groningen gemeld werd dat alle nieuwe wijken in Meerwijk fietspaden hebben. Dat is niet correct.

Paul Akkerman, fietsambtenaar bij de provincie Gelderland merkt op dat met keiharde bewijzen de opmerkingen van winkeliers over het afnemen van hun omzet wanneer de binnensteden autovrij worden gemaakt, valt te weerleggen. De Fietsersbond zou daar meer PR op moeten richten.

Bert van der Roest antwoordt dat ondanks dat er actieplannen worden ontwikkeld, en onderzoekscijfers worden getoond, de winkeliers op dit standpunt blijven staan. Per definitie zijn mensen bang voor veranderingen, dus ook winkeliers. Ze zien het onmiddellijk als bedreigend.

Harry van Stralen van de Fietsersbond afdeling Houten vult aan dat de winkeliers van de Lange Elisabethstraat te Utrecht in 1966 hebben geprotesteerd tegen het inrichten van de straat als wandelgebied. Inmiddels is dit de tweede drukste winkelstraat en zijn de huren voor de kleine winkeliers niet meer op te brengen.

Harry suggereert om de fietsvergoeding gelijk te trekken aan de autovergoeding. Dat is een middel om te sturen. Mensen hebben zelf de keuze wat zij doen met het geld.

Willem Goedhart onderschrijft dat een financiële tegemoetkoming een krachtig stuurmiddel is. De proeven die lopen zoals rekeningrijden en anders betalen voor mobiliteit, bevestigen dit beeld.

Rick Lindeman van Senter Novem is vandaag niet op de fiets naar het congres gekomen, omdat uit de route-informatie van de Rabobank niet duidelijk wordt of de fiets geparkeerd kan worden.

Willem de Jager merkt op dat hij lid is van de Taskforce Mobiliteit. Onlangs is duidelijk geworden, na een dialoog met de Belastingdienst, dat de nieuwe interpretatie voor woon-werkverkeer 0,19 eurocent is. Er wordt niet gekeken hoe vaak iemand met de auto gaat. Iedere fulltime medewerker heeft voor vijf dagen recht op een vergoeding ongeacht of je treint, fietst, of meerijdt met iemand anders.

Een deelnemer vraagt zich af of de vergoeding voor degene die met OV of fiets komt niet hoger moet zijn. Dat zou een stimulans kunnen zijn waardoor mensen de auto laten staan.

Pieter Mazure, voorzitter van de Fietsersbond afdeling Lansingerland, merkt op dat het een verbetering zou zijn wanneer iedereen bij instanties (openbaar of werkgevers) de fiets kan parkeren. Nu ben je vaak afhankelijk van de gunsten van een portier.

Marjolein de Lange, beleidsmedewerker Fietsersbond Amsterdam merkt op dat het fietsklimaat in de gemeente Amsterdam is verbeterd na het invoeren van een stringent parkeerbeleid.

Roland Pereboom van het Milieucentrum Utrecht stelt dat Utrecht maar door 20% van de bezoekers van de stad wordt bezocht met de auto. 80% komt al met OV en fiets. Wanneer een stringenter autobeleid wordt gevoerd, dan ligt de economische schade op de 1,2%. De verwachting is dat deze schade wordt opvangen door andere economische bedrijvigheid.

Roland stelt voor om te zoeken naar verbeteringen tussen OV en fiets. Wanneer de fiets meegenomen kan worden in het OV en wanneer er een betere informatieverstrekking is, zal het fietsgebruik toenemen.

Een deelnemer vraagt of het actieplan luchtkwaliteit in de stad Utrecht er ook gekomen zou zijn zonder Europese normen. Bert van der Roest denkt van niet. Het is kennelijk noodzakelijk om regels opgelegd te krijgen. De stad Utrecht ziet de noodzaak van dit plan inmiddels wel in omdat werken stilgelegd worden en de stad dus economisch niet verder kan groeien, omdat de luchtkwaliteit niet voldoet.

Willem de Jager merkt op dat de grote bankverzekeraars al langer gefocust waren op de fijnstof problematiek. Er overlijden jaarlijks 18.000 mensen vroegtijdig als gevolg van de fijnstof problematiek. De medische kosten als gevolg hiervan zijn zeer hoog.

Er wordt gevraagd wat de maatregelen van de Rabobank inhouden.

Willem de Jager antwoordt dat medewerkers die tussen de 10 – 15 kilometer woon-werk afstand moeten afleggen, worden aangemoedigd om met de fiets of het OV te komen. Mensen worden gericht voorzien van informatie waardoor zij verantwoorde keuzen kunnen maken. Verder hebben de leaserijders een NS business card gekregen. 40 tot 50% maakt hier regelmatig gebruik van. Mocht blijken dat de maatregelen in 2010 tot onvoldoende resultaat hebben geleid, dan zullen stringenter maatregelen worden genomen. Acht jaar geleden kwam 38% met de auto naar het werk, eind 2006 was dit percentage gedaald tot 21%. De doelstelling voor 2011 is gesteld op onder de 10%.

Gevraagd wordt wat de mobiliteitspas inhoud. Geantwoord wordt dat het een afspraak is in het kader van Utrecht Bereikbaar die is gemaakt met de OV-bedrijven. Medewerkers die besluiten met de bus komen in plaats van met de auto krijgen een bus-pas.

Tweede ronde panel

Willem de Jager licht toe dat de Taskforce Mobiliteit een jaar geleden is opgezet. Het is een afspraak tussen de ministers Cramer en Eurlings en het VNO-NCW in het kader van de invoering van de Milieuwet. Onder werkgevers waren er grote bezwaren tegen invoering van deze wet. De werkgevers hebben een jaar de kans gekregen om hier vrijwillig aan mee te werken. In 2007 is het Taskforce project van start gegaan. Het project richt zich op de zakelijke rijder, de sociaal recreatieve rijder en de woon - werkfietser. Op basis van vrijwilligheid worden convenanten afgesloten. In zes regio's is inmiddels met 150 werkgevers een convenant afgesloten. Bedrijven als KLM, NUON, IBM, gemeente Amsterdam, banken, etc. hebben het convenant getekend. Geprobeerd wordt om op basis van vrijwilligheid de medewerker uit de spits te krijgen. De ambitie is om het aantal auto 's in de spits met 10% te verlagen. In Haaglanden is dit percentage gesteld op 6%. In de stad Rotterdam is de doelstelling 10% en in de haven 20%. In Arnhem, Nijmegen en Den Bosch is het

percentage 10%. Door middel van positieve prikkels en het aanbieden van alternatieven zoals carpools, telewerken, fietsen, etc. wordt getracht het percentage te laten dalen. In 2011 moeten de doelen zijn gehaald. De convenanten worden op basis van vrijwilligheid getekend, maar zijn niet vrijblijvend.

Het is heel lastig om het zakelijk autoverkeer te beïnvloeden. Veelal zit er één persoon in een auto. Het 'keten denken' wordt door veel werkgevers ondersteund, terwijl zij decennia lang naar Den Haag hebben gewezen. De werkgevers, samengebracht door VNO-NCW, en de regionale overheden proberen de bereikbaarheid te verbeteren en te zorgen voor een beter luchtkwaliteit. Het eigenbelang, namelijk het vestigingsklimaat voor de bedrijven en de krappe arbeidsmarkt spelen hierbij een belangrijke rol.

Fase 1 is van de Taskforce is afgesloten. Fase 2 betreft een verdieping en verbreding. Een aantal regio's zoals de Drechtsteden, BrabantStad, Stedendriehoek Gelderland, Zwolle en Groningen zullen in 2009 het convenant tekenen.

Willem Goedhart licht toe dat in het verleden de fietser werd geassocieerd met milieu, gezondheid, recreatie. Pas in de laatste jaren wordt de fietser ook gezien in het kader van mobiliteit. Zaken als informatievoorziening over routes is voor automobilisten een vanzelfsprekendheid. Voor fietsers is dit nog een onontgonnen gebied. In het project Fiets filevrij wordt ook hier aandacht aan besteed. Zo zijn er informatieborden langs de route, rijdt er een mobiele fietsenmaker, worden de veertijden vermeld langs de route, etc.

Bij het aanleggen van de routes spelen de (lokale) overheden en bedrijven een belangrijke rol. Er zijn procesmanagers aangesteld om de nodige voortgang te realiseren bij de fietssnelwegen.

Langs de route Amsterdam – Zaandam is een fietsactieweek gehouden. Er hebben 747 fietsers aan meegedaan. Zij ontvingen iedere dag vijf euro beloning wanneer zij op de fiets naar het werk gingen gedurende een week. De resultaten van het onderzoek moeten nog officieel worden besproken met de opdrachtgever maar Willem toont kort de cijfers (zie sheet).

Belangrijkste argumenten of iemand wel of niet de fiets pakt naar zijn werk zijn: weer, bestemming, snelheid, verkeerslichten, kwaliteit fietspad en de verkeerslichten.

Willem de Jager licht toe dat twee maanden geleden de proef spitsmijden tussen Gouda, Zoermeer en Den Haag is gestart. Er zijn ondertussen maar liefst 1100 deelnemer. Het aantal spitsmijders ligt aanzienlijk hoger dan twee jaar geleden. 50% van de 1100 deelnemers mijdt de spits. Daarvan gaat een kwart tot een derde met de fiets. Verder poolen de mensen of nemen zij het OV. Het weer speelt een belangrijke rol in de keuze voor het vervoermiddel.

Willem Goedhart is voorstander van het belonen wanneer mensen kiezen voor een ander vervoermiddel dan de auto. Het werkt stimulerend. Daarnaast speelt de kwaliteit van de route ook een belangrijke rol. De groep werknemers die tot 15 kilometer van het werk woont is een kansrijke categorie om op de fiets te laten komen.

De route Amsterdam – Zaanstad is nog niet gereed. Met name de Coentunnel is nog een knelpunt. Er komt een veerinformatiesysteem, zodat fietsers kunnen kiezen voor de snelste verbinding.

Martien Roelofs van de Fietsersbond afdeling Waterland vraagt zich af of bij de keuze van de routes gekeken is naar het grootste aanbod aan fietsers en potentiële andere fietssnelwegen.

Willem Goedhart antwoordt dat het ministerie kijkt naar vervoersbewegingen en knelpunten bij het bepalen van mogelijk aantrekkelijke routes.

Pax Kroon, Fietsersbond Rotterdam vraagt wat de jaarlijkse kosten zijn per parkeerplaats bij de Rabobank.

Willem de Jager antwoordt dat de arbeidsmarkt de Rabobank dwingt om het parkeren gratis beschikbaar te stellen. De kosten per medewerker bedragen jaarlijks ongeveer 1.000 euro. Het idee leeft om de medewerker een parkeerbudget te geven. Iedere keer dat er gebruik wordt gemaakt van de parkeergarage gaat er een x-bedrag vanaf. Aan het eind van het jaar mag de medewerker het resterende budget belastingvrij houden. Vooralsnog worden medewerkers op basis van vrijwilligheid gevraagd de auto te laten staan en dat heeft effect.

Anne Kets van de gemeente Almere vindt het vreemd dat de medewerker die in de file staat wordt beloond en mensen die de trein of het OV nemen niet.

Willem de Jager antwoordt dat de Rabobank worstelt met het gelijkheidsbeginsel. De automobilist (leaserijder) krijgt een bepaald mobiliteitsbudget en dat kan hij naar eigen inzicht besteden bijvoorbeeld door thuis te werken, de fiets te pakken, het OV te nemen etc. Het geldt dat hij overhoudt mag hij belastingvrij houden.

In de Taskforce zal een variant worden uitgewerkt waarin degene die met de fiets of het OV komt ook wordt beloond, bijvoorbeeld door het toekennen van bonuspunten die men op enige wijze kan verzilveren. ING overweegt bijvoorbeeld om aan die mensen een OV-kaart te verstrekken.

Gevraagd wordt waarom niet alle medewerkers jaarlijks een zelfde bedrag krijgen.

Willem de Jager antwoordt dat men pas in aanmerking voor een leaseauto komt wanneer men minimaal 15.000 kilometer rijdt op jaarbasis. De gemiddelde leaserijder rijdt bij de Rabobank 37.000 kilometer. De auto is een tool om het werk te kunnen doen.

Gevraagd wordt waarom er geen deelauto van bijvoorbeeld Greenwheels in de garage van de Rabobank worden geparkeerd.

Willem de Jager antwoordt dat Greenwheels benzineauto's zijn en dat de Rabobank verder wil kijken dan dat. Rabobank is in gesprek met Essent om een pool van elektrische auto's (fietsen en scooters) te vormen. Medewerkers die incidenteel een auto nodig hebben voor het werk kunnen dan terugvallen op deze pool aan auto's.

Bert van der Roest merkt op dat er veel activiteiten gericht zijn op het bewerkstelligen van een mentaliteitsverandering bij de werknemers. De werkgevers zijn een goede partner daar waar de overheid eigenlijk niet zoveel kan. Utrecht kampt met een overvloed aan fietsen. Vooralsnog zijn er nog geen adequate oplossingen voor gevonden. Iedere fietser wil zo dicht mogelijk de fiets bij zijn huis of overstappunt parkeren (op het perron) en daar is onvoldoende ruimte voor. Maatregelen om het fietsparkeren op te lossen (zoals het bouwen van fietsflats) roept de nodige weerstand op bij omwonenden, en door de juridische procedures duurt het zeer lang voordat oplossingen worden gerealiseerd. Het fietsen zou niet alleen gestimuleerd moeten worden omdat het zo'n prettig vervoermiddel is maar ook omdat het helpt de luchtkwaliteit te verbeteren. Waardoor bijvoorbeeld mensen met astma of andere aandoeningen aan de luchtwegen minder hinder ondervinden.

Freerk Veldkamp sluit de workshop, waaruit grote betrokkenheid bij dit onderwerp is gebleken. Hij bedankt de panelleden voor hun inbreng.