

Jan-Bert Dijkstra: 'Het gaat niet alleen om de verkeerskundige kant, maar ook wie rijdt er, en waarom.'



Beter Benutten 2 wil vooral weten:

Voor welk probleem biedt de maatregel een oplossing?

Ron Hendriks | Karin Broer

Een financiële bijdrage uit het Beter Benutten-programma voor de nieuwe stationsstalling zit er niet meer in. En voor een fietssnelweg moet je met hele goede argumenten komen. Maar wie met echt innovatieve ideeën voor gedragsverandering komt, heeft een goede kans op een bijdrage van het 'Vervolg Beter Benutten'.

Regio Groningen-Assen: Werkgeversaankpak

Deelnemende bedrijven aan Ga slimmer reizen & werken in de regio Groningen-Assen verminderden in twee jaar tijd het aantal autokilometers in de spits met 17 procent. Die prestatie is voor een deel op het conto van fietsmaatregelen te schrijven.

Iets meer dan de helft van de bespaarde autokilometers is te danken aan de overstap op een ander vervoermiddel, de helft daar weer van is een overstap op fiets en e-bike. Bedrijfsverhuizingen hebben ook een rol gespeeld. Zo is GasTerra van een bedrijventerrein aan de rand van Groningen naar een locatie naast het station verhuisd. Van 200 parkeerplaatsen ging het bedrijf terug naar 20 parkeerplaatsen.

Het geheim van Groningen-Assen zit vooral in de 'werkgeversaankpak', ongeveer 40 grote bedrijven met in totaal meer dan 40.000 werknemers doen mee in het streven de bereikbaarheid te verbeteren. Iduna Jongsma, marketingadviseur van het publiek-private samenwerkingsverband Ga slimmer reizen & werken: 'Uitgangspunt is dat werkgevers vooral zelf aan het werk gaan, wij helpen alleen met kennis en kunde.' De regio als geheel

heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren, maar elk bedrijf heeft ook eigen doelen. Jongsma: 'Ze willen bijvoorbeeld vergroenen, kosten besparen, gezondere werknemers. Bij elk bedrijf passen bepaalde maatregelen en samen zorgen al die bedrijven voor minder kilometers in de spits.'

Fietsmaatregelen scoren heel goed. Jongsma: 'Inmiddels is het eigenlijk zo dat alle werkgevers 'iets met fietsen doen'.' DUO, de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Onderwijs, heeft bijvoorbeeld een fietsenmaker in huis. Het UMCG, het academisch ziekenhuis in Groningen, doet al jaren veel aan fietsstimulering. De fiets-van-de-zaak-regeling is door heel veel werkgevers gebruikt. Nu wijst Ga slimmer reizen & werken op de mogelijkheden de regeling door te zetten in de Werkkostenregeling (WKR).

Sinds januari heeft de regio een speciale e-bike-regeling. Een werknemer krijgt 250 euro terug als hij een e-bike aanschaft en belooft twee dagen per week naar het werk te fietsen. De eerste resultaten zijn heel goed, zegt Jongsma. Er zijn al zo'n 500 e-bikes aangeschaft via de regeling.



Ongeveer de helft van deze werknemers heeft nu een enquête ingevuld. Daaruit blijkt dat de gemiddelde afstand van huis naar werk (enkele reis) 14 kilometer is. 73 procent rijdt een afstand tussen de 6 en 20 kilometer, 16 procent rijdt zelfs afstand van meer dan 20 kilometer.

Bereikt de aankpak in Groningen en Assen inmiddels een grens, fietst iedereen die kan fietsen? Jongsma: 'Dat denk ik nog niet. Wat ik wel hoor is dat er op sommige werklocaties een grens bereikt is aan het aanbieden van voorzieningen. Er zit natuurlijk wel een grens aan het maximum aan fietsparkeerplekken dat je kunt bouwen. En als je kunt bijbouwen als werkgever, hangt daar ook een prijskaartje aan.'

Beter Benutten werd in 2011 in het leven geroepen met als doel de spitsdrukke op de weg en in het ov te verminderen. Het programma concentreert zich op regio's met forse bereikbaarheidsproblemen, zoals rond de vier grote steden. Maar ook steden als Leeuwarden en Maastricht doen mee. Het gaat om zo'n 350 maatregelen op het gebied van infrastructuur, logistiek, fiets, wegverkeer, ov en maatregelen die aanhaken op gedrag. Het programma is volop in uitvoering maar aan de opvolger, in de wandelgangen aangeduid als Beter Benutten 2, wordt inmiddels gewerkt.

Het gaat bij Beter Benutten om grote en kleinere maatregelen, want soms is er niet zo heel veel nodig om een spitsfile op te lossen, betoogt Jan-Bert Dijkstra. Hij is programmadirecteur van het programma Beter Benutten bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. 'Er kunnen 2000

auto's per uur over een rijstrook. Bij 2200 loopt het vast. Hetzelfde geldt voor NS. In 12 NS-'bakken' passen 1200 mensen. Bij 1400 staan de balkons vol. Als je daar dus tien procent van naar de randen van de spits kunt schuiven, helpt dat. Het effect is goed te zien op vrijdag. Er is dan net zoveel verkeer op de weg als op andere dagen, alleen veel beter gespreid.'

Minder spitsfiles

Doelstelling van Beter Benutten 1 was het verminderen van het aantal spitsfiles in de drukste regio's met 20 procent. Het is nog te vroeg om te zeggen of dat gehaald is, aldus Jan-Bert Dijkstra. 'Een aantal maatregelen loopt door tot eind dit jaar en sommige tot in 2015. In maart hebben we de eerste 30 maatregelen geëvalueerd. Dat leverde zo'n 12.500 spitsmijdingen per dag op, een dikke 3 miljoen per jaar. We zaten daarmee toen op zo'n 4 procent, een vijfde van de doelstel-

Pierre van Veggel: 'We kijken nu veel meer hoe je maatregelen kunt laten aansluiten bij de mensen die in die file staan.'

ling. In het algemeen zie je dat vooral de spitsmijdenprojecten goed scoren. En ook de werkgeversaanpak begint door te tikken.'

Nog geen fietsprojecten? Pierre van Veggel, adviseur Fiets bij Beter Benutten: 'Er loopt een aantal projecten om de aanschaf van elektrische fietsen te stimuleren of het fietsgebruik te bevorderen. Die eindigen meestal pas eind 2014, dus daar hebben we nog geen goed eindbeeld van.'

Open data

Sowieso laten fietsprojecten zich lastig evalueren, beaamt Van Veggel. 'Er is meestal weinig data beschikbaar van vóór de start van een project. Achteraf kun je wél metingen houden, bijvoorbeeld via gps-tracking of enquêtes. Daar komt bij dat Beter Benutten vooral rekent in voertuigverliesuren en het is lastig te berekenen wat de overstap van één automobilist naar de fiets waard is in voertuigverliesuren. Dat gaat wel veranderen. Mede door Beter Benutten wordt er meer data over het fietsgebruik verzameld. En is er behoefte om data-inwinning landelijk gecoördineerd te laten plaatsvinden. Het programma Bikeprint is een mooi voorbeeld waarmee enkele regio's gps-data van Beter Benuttenprojecten vertalen in beleidsinformatie voor het fietsbeleid. Daarom spreken we nu met regio's af dat data die met publiek geld is verkregen, gratis publiek beschikbaar moet zijn. En als er privaat geld in zit, moet het wel openbaar zijn, maar hoeft het niet gratis te zijn. We gaan die data ook landelijk beschikbaar maken op een centrale plaats. Op die manier kun je ook de fiets een beter onderbouwde plek geven in het verkeers- en vervoerbeleid.'

Desondanks springen er al wel enkele fietsprojecten uit binnen het programma. Jan-Bert Dijkstra: 'Dat zijn bijvoorbeeld grote fietsprojecten in Rotterdam, waar een fietsstimu-

leringsprogramma draait, B-Riders in Brabant en de werkgeversaanpak in Maastricht. Die hebben allemaal veel deelnemers getrokken.'

Mogelijkheden voor gemeenten

In 2015 volgt de volledige evaluatie, maar op voorhand werd in het regeerakkoord besloten om 600 miljoen vrij te maken - door Rijk en regio's - voor Beter Benutten 2. Deze zomer werd dat bedrag verdeeld onder de 12 regio's. De invulling met projecten is volop aan de gang. De doelstelling is wat verbreed: 10 procent reistijdverbetering van deur tot deur in de spits. En om die nieuwe doelstelling te halen, worden de lessen uit Beter Benutten 1 ter harte genomen. Pierre van Veggel: 'Zo werken we nu in een aantal tranches. We hebben dit najaar de eerste plannen opgehaald. Volgend jaar in maart volgt de laatste tranche. Zo hebben we meer tijd ze goed te analyseren en samen met regio's de plannen te verbeteren.' En hoewel de meeste plannen al op het bureau van de regionale programmaleiders zullen liggen, zijn er volgens Jan-Bert Dijkstra nog altijd mogelijkheden voor gemeenten in de regio om bij te sturen. Voorwaarde is wel dat men goed weet in te spelen op de spelregels die Beter Benutten aanhoudt.

Jan-Bert Dijkstra: 'Je moet heel goed duidelijk weten te maken wat het probleem en wat de oplossing is. Het gaat niet alleen om de verkeerskundige kant, maar ook wie er rijdt, en waarom. Ofwel, wat is de doelgroep en wat zijn de stakeholders en zijn die gemobiliseerd?'

Pierre van Veggel licht toe: 'We kijken nu veel meer naar hoe je maatregelen kunt laten aansluiten bij de mensen die in die file staan. Als er een file staat op de A20, heeft een fietsmaatregel niet veel zin als het mensen betreft die van Breda naar Den Haag rijden. Het heeft wel zin als de meesten uit de buurt van Rotterdam komen.'

Betekent dat geen snelfietsroutes meer? 'Nee, dat betekent het niet', benadrukt Jan-Bert Dijkstra. 'Maar er moet wel vraag zijn naar zo'n fietssnelweg. Je kunt niet redeneren: ik leg een fietssnelweg neer en dan gaan de mensen wel fietsen. We richten ons vooral op het gebruik en niet meer zozeer op de aanleg.'

Bedrijfsregelingen

'Belangrijk is ook dat een maatregel bestendig is', vervolgt Dijkstra. 'Je kunt wel een project financieren met publiek geld, maar wat hou ik over als dat stopt? Is het dan afgelopen met de fietsapp? Als een bedrijf echter zijn bedrijfs-

Twente Mobiel belooft fietsers

Twente Mobiel, de organisatie die slim reizen stimuleert in de regio Twente, bedacht dit jaar een manier om zowel nieuwe als bestaande fietsforenzen te belonen. Een buddiesysteem noemt René Teeuwen, projectleider van de fietsactie bij Twente Mobiel, het: 'We hebben de afgelopen jaren veel acties gedaan die automobilisten beloonden die hun auto lieten staan. Daarop kregen we heel vaak te horen dat de huidige fietsers die het goede gedrag al vertoonden, nooit een beloning kregen. Toen hebben we samen met een aantal werkgevers dit buddiesysteem bedacht.'

Het werkt zo. Een fietsende werknemer haalt een autorijdende werknemer over te gaan fietsen. Die automobilist registreert zich en krijgt 3 euro per dag op woon-werk-afstanden tot 8 kilometer, 4 euro op afstanden tussen de 8 en 15 kilometer en 5 euro op afstanden van meer dan 15 kilometer. De aanbrengrer (de fietser)

krijgt iedere keer dat de automobilist fietst 1 euro per dag. Als fietser mag je maximaal 4 automobilisten 'voor je laten fietsen'. Om de beloning te krijgen moet de deelnemer minimaal 21 keer in een half jaar op de fiets komen. Vaker dan 88 keer in een half jaar wordt niet beloond.

De automobilist vult op een persoonlijke website in of hij die dag fietst of niet, hij krijgt een bandje aan zijn fiets. Twente Mobiel stuurt steekproefsgewijs een student de stalling in om te controleren of de fiets er staat. Ook is er een speciale app voor de registratie.

Belangstelling is er volop, vertelt Teeuwen, er zijn 600 deelnemende automobilisten en 400 'aanbrengende fietsers'. Vooral de beloning kost natuurlijk wat, maar volgens Teeuwen is het een kosteneffectieve maatregel. 'Het is een maatregel die de doelgroep volledig bereikt, een echte overstap van auto naar fiets.'



Het aandeel fiets in het woon-werkverkeer is volgens Teeuwen al hoger dan het landelijk gemiddelde, daardoor wordt het steeds moeilijker om er fietsers bij te krijgen. 'Het leuke van het buddiesysteem is dat fietsers als het ware op jacht gaan in hun eigen bedrijf om autorijdende collega's te vinden die willen fietsen.'

Pierre van Veggel: 'Er is behoefte om data-inwinning landelijk gecoördineerd te laten plaatsvinden.'



Werkgevers doen graag iets met fietsen in Leeuwarden

Sinds 2010 werken overheid en bedrijven rond Leeuwarden aan het terugdringen van het autoverkeer in de spits. Grote werkgevers, zoals De Friesland Zorgverzekeraar en het Centraal Justitieel Incasobureau, zagen van meet af aan veel in stimuleren van het fietsgebruik, zegt projectleider Hayo van der Meer van Werk Slim Reis Slim. 'Werkgevers doen graag iets met fietsen. Bedrijven hebben minder parkeerplaatsen nodig, voor de vitaliteit van medewerkers is het goed.'

Het doel van Leeuwarden was 5 procent minder autoverkeer in de spits. De laatste onderzoeken laten zien dat er 3 procent minder spitsverkeer is. Van der Meer: 'Als regio zijn we vrij laat van start gegaan. Gedragsverandering is iets dat tijd nodig heeft, daarom ben ik optimistisch het toch te gaan halen.' Van der Meer schat dat de helft van de afname van het spitsverkeer te danken is aan een overstap op de fiets. De andere helft vooral aan maatregelen om 'slimmer' te werken (op andere tijden of thuis).

In Leeuwarden wordt voor het vierde jaar achtereenvolgens de campagne Rij 2 op 5 aangeboden. Deelnemende bedrijven, inmid-

dels 44, kunnen daarbij steeds 2 à 3 weken e-bikes uitproberen, Van der Meer: 'Dat slaat heel goed aan. We bieden het nu ook aan op twee kleinere bedrijventerreinen waar meer MKB zit.' Via Werk Slim Reis Slim kunnen werknemers korting krijgen op de aanschafprijs van een fiets of een e-bike. Van der Meer: 'Werkgevers hebben daar soms een renteloze lening bijgevoegd, dan kan je als werknemer in drie jaar je eigen e-bike bij elkaar fietsen.'

De e-bike blijkt populair in Leeuwarden. Van der Meer vertelt dat bij de gemeente Leeuwarden voorheen 5 e-bikes in de fietsenstalling stonden, nu zijn dat er 50. Ook andere werkgevers als het Medisch Centrum Leeuwarden en ING zien stijgend fietsgebruik door de e-bike. Van der Meer: 'In het woon-werkverkeer is een afstand van 15 tot 20 kilometer goed te doen op een e-bike.'

Dat fietsen een goed alternatief is, heeft ook te maken met het ov-aanbod. Van der Meer: 'Voor veel werknemers is het ov geen alternatief. Als je mazzel hebt, woon je in een dorp waar één keer per uur een bus komt. Dan is de e-bike aantrekkelijker.'



In Leeuwarden verwachten ze ook veel van Park+Bike: parkeren aan de rand van de stad en de laatste 3 of 5 kilometer fietsen. De komende tijd gaat de projectorganisatie fietskluizen plaatsen op vijf P+R-terreinen rond de stad. Zo worden de 30 fietskluizen die nu op P+R-terrein Goutum staan, uitgebreid met 17. Daarnaast worden 20 'fietsboxen' aangeboden, dat zijn kluizen voor vijf fietsen. Bedrijven kunnen een fietsbox huren inclusief fietsen. Als extra worden ze in de huiskleuren van het bedrijf gespoten en voorzien van een bedrijfslogo. Friesland Campina heeft de eerste drie gereserveerd, goed voor 15 plekken.

regeling structureel aanpast, is dat niet eenvoudig terug te draaien. De Rabobank is een goed voorbeeld. Die heeft zijn hele mobiliteitsbeleid omgevormd. Niet meer automatisch een leaseauto, maar beleid gericht op de mobiliteitsbehoefte. Met autodelen, een eigen reisbudget voor werknemers, en fietsen. Op een manier die past bij het imago dat de bank wil uitstralen: duurzaamheid, spaarzaamheid. Dat vraagt intern wel drie of vier jaar discussie. Maar dan komt men wel tot een fundamentele switch.'

'Capgemini doet iets dergelijks. Vooral omdat ze met duurzaamheid scoren bij aanbestedingen en meer opdrachten binnenhalen. Bij dergelijke consultants zie je dat de kilometers belangrijk zijn. Daar gaat men bewust op sturen, in regelingen, in huisvestingslocaties. Capgemini haalt zo alleen al 1200 man uit de ochtendspits. Ze investeren niet direct in Beter Benutten-projecten, maar wel binnen hun eigen organisatie en dat is nog veel belangrijker. Dat sluit ook aan bij de

besturingsstructuur die nu gekozen is voor Beter Benutten. Het bedrijfsleven is gekoppeld aan het programma. Een regionale bestuurder, een CEO uit het bedrijfsleven en de minister vormen het bestuur. Dat is nodig, want we kunnen het probleem niet alleen oplossen.'

Innovatie

Innovatie scoort ook hoog in Beter Benutten 2, aldus de programmadirecteur. 'Regio Twente heeft bijvoorbeeld een plan ingebracht samen met een grote zorginstelling met veel personeelsleden om fietsen te bevorderen. Je ziet nu dat het personeel in de auto stapt om 500 meter verderop weer uit te stappen bij de volgende klant. Daar wil men de switch maken naar de fiets, bijvoorbeeld door de fietsers per kilometer te betalen. Zo'n plan draagt eveneens bij aan verkorting van de reistijd in de ochtend- en avondspits.'

'Een ander voorbeeld is het onderzoek naar mogelijkheden

Andere regio's: IJmond en Maastricht

Ook in andere regio's zijn er initiatieven om fietsers te belonen in het woon-werkverkeer. Zo is er in de IJmond de campagne Goed op weg met de fiets. Deze campagne lijkt een beetje op die in Twente. Hierbij krijgen 'nieuwe' fietsers 10 cent of 15 cent per kilometer (er is een zomer- en een wintertarief). Ze beloven minstens één keer in de twee weken op de fiets te komen. Nieuwe fietsers kunnen worden gekoppeld aan een 'ambassadeur'. Dat is een collega die voor het begin

van de campagne al meer dan de helft van zijn werkdagen met de fiets naar het werk reisde. De 'ambassadeur' krijgt 5 cent voor elke kilometer die een door hem op de fiets gehesen collega fietst. Een ambassadeur mag maximaal 3 fietsers aanbrengen.

In Maastricht werkt het systeem met een speciale app: de 'Burn Fat Not Fuel app'. Werknemers kunnen daar maximaal 10 cent per woon-werkkilometer verdienen als ze op de fiets komen.



Jan-Bert Dijkstra. 'Je kunt niet redeneren: ik leg een fietssnelweg neer en dan gaan de mensen wel fietsen.'

om oud-deelnemers van fietsprojecten in te schakelen als ambassadeurs bij nieuwe projecten. Een idee dat trouwens voortkomt uit de fietscommunity. Eens in het kwartaal halen we mensen bij elkaar om kennis uit te wisselen. Dat is primair voor de Beter Benutten-regio's opgezet, maar het CROW-Fietsberaad is betrokken om die de kennis ook buiten de regio's verspreiden.'

Stalling Plus

In Beter Benutten 2 zullen geen stationsstallingen meer op de projectenlijst voorkomen. In ieder geval niet als het gaat om de aanleg. Daarvoor moet men bij ProRail zijn. Maar als men het gebruik van zo'n stalling aantrekkelijker wil maken, doet Beter Benutten wél mee. Pierre van Veggel: 'Maastricht werkt bijvoorbeeld aan de aanleg van een grote stalling bij

het station. Men wil dat die stalling ook goed wordt gebruikt. Daarvoor moet die voldoende kwaliteit bieden, bijvoorbeeld door de omroepberichten in de stalling door te geven. En door plaatsen te creëren voor bakfietsen. Beter Benutten zet dan een 'Plus' op het station, bovenop de bestaande financieringsbronnen.'

Betekent dit al met al dat de fiets meer aandacht krijgt in Beter Benutten 2? Jan-Bert Dijkstra aarzelt even. 'Ik twijfel over het woord 'meer'. Er is een beperkt aantal plannen binnen, ik verwacht er nog veel meer. Dan zullen we de balans opmaken. Maar dat de fiets steeds belangrijker wordt merk ik wel in allerlei discussies. Het staat in iedere regio op het netvlies als een prima manier om de bereikbaarheid te vergroten. En het heeft in ieder geval de volle aandacht.'