

## **Expertmeeting Fietsen naar het werk Zeist, 25 november 2008**

TNO en NISB organiseren deze bijeenkomst omdat er weliswaar al jarenlang aandacht is voor het onderwerp fietsen naar het werk, maar het aantal fietsende werknemers per saldo niet of nauwelijks toeneemt. Tegelijkertijd nemen de problemen op het gebied van gezondheid, mobiliteit en milieu wel toe. Samen met andere bij dit onderwerp betrokken partijen willen de organisatoren kijken of er kansen liggen die nog niet benut zijn. En zo ja, welke partijen dat kunnen doen, welke randvoorwaarden er dan moeten worden ingevuld, enzovoort.

### **Presentatie Ingrid Hendriksen, TNO**

In deze presentatie wordt de huidige stand van zaken van fietsen naar het werk weergegeven en wordt ingegaan op recente onderzoeksresultaten.

#### Stand van zaken

Er wordt veel gefietst in Nederland. Van alle verplaatsingen van/naar het werk vindt 60% plaats met de auto en 24% met de fiets. Dat laatste cijfer is de laatste jaren redelijk stabiel. Wat mist in deze data van het CBS is de ketenmobiliteit, waar de fiets een aanzienlijk aandeel in heeft. Die stijgt zelfs explosief, maar wordt helemaal niet meegenomen in de cijfers van het CBS.

De gemiddelde ritlengte van zowel auto als fiets is toegenomen. Op fietsbare afstanden - tot circa tien kilometer - heeft de fiets zich staande gehouden. Er worden dus zelfs iets langere afstanden met de fiets afgelegd dan voorheen. 30% van de verplaatsingen tot vijf kilometer wordt echter nog steeds met de auto afgelegd.

Enkele campagnes die de afgelopen jaren al hebben plaatsgevonden:

- Fietsen scoort (COS)
- Trappers (Nationale Fietsprojecten)
- Op de fiets werkt beter (Stadsgewest Haaglanden)
- Fiets het verschil (Noordelijke Provincies)
- Met de fiets minder file (o.m. V&W en Fietserbond).

De toegepaste methoden die bedrijven en overheid inzetten bij deze campagnes zijn informatievoorziening, websites, faciliteren door bedrijven, fiscaal aantrekkelijk fietsen, infrastructurele aanpassingen, en de laatste jaren ook competitie, gekoppeld aan beloning. Opvallend is de koppeling aan goede doelen.

Nadeel van veel campagnes is dat ze niet goed geëvalueerd zijn. Zijn deelnemers meer gaan fietsen, zijn het nieuwe fietsers? Wat zijn de motivaties? We willen meer weten over de effectiviteit van campagnes en de verschillende onderdelen ervan.

#### Landelijke enquête

In een landelijke enquête van TNO is getracht te achterhalen wat werknemers tegenhoudt om te gaan fietsen, en waarom anderen wél fietsen. Ook de werkgevers zijn vragen gesteld, wat kunnen zij doen? Wat zijn de belemmeringen? En hoe kun je werknemers over de streep krijgen om wel te gaan fietsen en werkgevers aanzetten om het fietsen naar het werk te stimuleren?

### *Werknemers*

De geënquêteerde groep zijn bijna 1000 werknemers, gemiddeld 42 jaar, en de helft is man. 38% van hen fietst naar het werk, waarvan het grootste deel minimaal 3x in de week met een gemiddelde enkele reisafstand van 6 km. Daarvan is 10% ketenmobiliteit.

Redenen om te fietsen:

- Ik woon dicht bij mijn werk (55%)
- Goed voor de gezondheid (50%)
- Zo krijg ik voldoende beweging (31%).

Wat is er voor hen nodig om vaker te gaan fietsen? Meer dan helft vond dat er niets verbeterd kon worden. Verder:

- Betere fietspaden (15%)
- Fiets van de zaak (13%)
- Ondersteuning werkgever, o.a. reiskosten (11%)

Redenen van niet-fietsers om niet te fietsen:

- Woon veel te ver (40%)
- Wil niet bezweet aankomen (28%)
- Nat/weersomstandigheden (21%)
- Kost teveel tijd (21%)

Andere bevindingen uit het onderzoek:

- Het argument 'Ik wil niet bezweet aankomen': oplossing kan de elektrische fiets zijn.
- In Nederland blijkt het weer net zo goed een rol te spelen als in andere landen.
- Het argument 'Fietsen kost te veel tijd' kun je deels weerleggen met het argument dat je niet meer hoeft te sporten omdat je al fietst.

Redenen niet-fietsers om wél te gaan fietsen (campagnes kunnen hier op inspelen):

- Als ik dichterbij mijn werk zou wonen (38%)
- Als het minder tijd zou kosten dan met het OV of de auto (18%)
- Als ik geen auto nodig zou hebben voor werk (10%)
- Als ik samen zou kunnen fietsen met anderen (10%)
- Een kwart zegt: ik zou het nooit doen

Veiligheid speelt nauwelijks een rol, blijkt uit de enquête.

16% van de niet-fietsers heeft wel de intentie om te gaan fietsen, zelfs binnen een maand.

Dit geldt ook voor personen die op grotere afstand van hun werk wonen (>16 km).

Waarschijnlijk zijn dit mensen die van plan zijn een deel van hun woon-werk afstand per fiets af te leggen (ketenmobiliteit).

### *Werkgevers*

Bijna 1000 werkgevers, gemiddeld 40 jaar, hebben aan de studie deelgenomen. Ruim de helft is vrouw, meer dan de helft van de bedrijven heeft 200 medewerkers of meer in dienst. Vaak zijn het zittende beroepen.

48% stimuleert fietsen met:

- Goede faciliteiten (68%)
- Bedrijfsfiets (38%)
- Flexibele werktijden (34%)
- Extra financiële vergoeding (31%)
- Parkeerplaatsen auto's reduceren (20%)

Waarom stimuleren ze het fietsen niet:

- Werk op wisselende locaties (30%)
- Geen prioriteit (29%)
- Meeste werknemers hebben auto van de zaak (27%)
- Slechte bereikbaarheid (24%)

Motieven voor bedrijven om het fietsen wél te stimuleren:

- Als er overheidssubsidies zouden zijn (36%)
- Als er inzicht is in de opbrengst van investeringen (33%)
- Samenwerken met professioneel bureau voor stimuleringscampagnes (20%)

Overigens is de bekendheid met de fietsstimuleringscampagnes onder werkgevers slecht: 78% van de werkgevers kennen de campagnes niet.

### Rendementstudie

Tevens is er een studie gedaan naar het rendement van fietsen naar het werk, want:

- Fietsen naar het werk kan het bedrijf winst opleveren (vergelijkbaar met regelmatig sporten, waardoor mensen minder verzuimen).
- Verwacht wordt dat bedrijven eerder gaan investeren in fietsen naar het werk, als ze weten dat dit rendement oplevert.

De onderzoeksvragen zijn:

- Functioneren werknemers die fietsen beter (productiever, minder verzuim)?
- Is er een relatie tussen frequentie / duur / intensiteit van het fietsen en het verzuim?

Drie organisaties van meer dan 1000 werknemers hebben aan de studie deelgenomen. Dit waren geen commerciële bedrijven, maar overheden.

Bij het zoeken naar bedrijven voor een interventiestudie (waarbij een fietscampagne uitgezet zou worden en voor- en nametingen zouden plaatsvinden), kwam het probleem naar voren dat geïnteresseerde bedrijven vaak al veel aan gezondheidsbeleid deden en een relatief laag verzuim hadden. Daarom werd besloten de opzet te veranderen, waarbij een eenmalige vragenlijst werd uitgezet en de verzuimgegevens van het jaar voorafgaande aan het invullen van de vragen bij het bedrijf werden opgevraagd.

De gegevens van 1236 werknemers zijn geanalyseerd: het merendeel was fietser, de gemiddelde leeftijd was 43 jaar en men was grotendeels hoger opgeleid. De resultaten van de fietsers zijn vergeleken met die van de niet-fietsers.

Hieruit bleek dat het gemiddeld verzuim (dagen/jaar) voor fietsers 7,4 was en voor niet-fietsers 8,7. Opgemerkt moet worden dat de deelnemende bedrijven een iets hoger verzuim dan het landelijk gemiddelde hadden. Verder was de gemiddelde verzuimfrequentie 1,4 voor fietsers en 1,7 voor niet-fietsers.

Dit is een significant verschil en kan een stimulans zijn voor bedrijven om het fietsen te stimuleren. Deze gegevens zijn gecorrigeerd voor allerlei zaken zoals sportende medewerkers, opleidingsniveau, etc. Er volgen nog meer resultaten uit dit onderzoek.

Het gebruik van de fiets in het woon-werk verkeer zou verder gestimuleerd moeten worden. Hier worden momenteel door de landelijke overheid wel gelden voor uitgetrokken, maar dit zijn relatief kleine bedragen. Zeker als vergeleken wordt met de forse bedragen die geïnvesteerd worden in het OV, waar veel minder mensen gebruik van maken. Ook in het buitenland wordt de fiets steeds belangrijker. In Kopenhagen wordt al veel gefietst, maar hun ambitie om dit verder te stimuleren is groot: zij willen in de komende jaren het fietsen naar werk/school optrekken van 36 naar 50%.

De vraag is wat de ambities zijn in Nederland. Is het tijd voor een nieuw (master)plan en nieuwe doelen? Hoe kunnen we met name de motieven van niet-fietsers tackelen?

## **Eva Heinen, presentatie promotieonderzoek TU Delft**

In de wetenschappelijke wereld is weinig onderzoek gedaan naar fietsen, ook niet naar de werkgerelateerde aspecten. Onderwerp van dit onderzoek:

- Werk- en persoonlijke aspecten (o.a. functie/sector en leeftijd/geslacht).
- Drie groepen: niet-fietsers, parttime- en fulltime fietsers.
- Beperkt tot fietsers die de hele reis op de fiets afleggen.

De enquête is gehouden bij:

- Bedrijven in Delft en Zwolle (wordt veel gefietst, infrastructuur is fietsvriendelijk).
- Inwoners Pijnacker Nootdorp.
- Steekproef onder 10.000 mensen. In totaal hebben 4000 mensen deelgenomen, waarvan het grootste gedeelte niet-fietsers (2638) waren, afgezet tegen 1000 parttime en 645 fulltime fietsers.

### *Bevindingen:*

Sector met minste fietsers: Nutsbedrijven (vervoer per werkbus was al uitgezonderd)

Fulltime fietsers: landbouw, visserij, industriële sector

Parttime fietsers: onderwijs, gezondheidszorg, horeca, handel, transport-, opslag- en communicatiesector

Fulltime fietsers werken minder vaak gedetacheerd, zij hebben een vast of tijdelijk contract, of werken op uitzendbasis. Dit is te verwachten; als mensen langere tijd op dezelfde plek werken krijgen ze meer routine. Gedetacheerden hebben vaker een auto van de zaak.

Mensen die een vervoersmiddel - een auto - tijdens het werk nodig hebben, fietsen minder vaak. Als mensen een fiets nodig hebben tijdens het werk, hebben ze een voorkeur voor de eigen fiets. Dit geldt voor fulltime en parttime fietsers.

De verwachting was dat mensen die een pak dragen tijdens het werk, minder vaak fietsen. Dit wordt echter niet bevestigd in het onderzoek.

Als er vaak spullen vervoerd moeten worden, fietsen mensen minder vaak. Als er af en toe spullen vervoerd moeten worden, heeft dat geen invloed op het aantal parttime fietsers.

Attitude collega's: als collega's verwachten dat mensen op de fiets gaan, of als het ze niet uitmaakt, kiezen mensen vaker voor de fiets, zowel fulltime als parttime. Als collega's denken dat ze de auto nemen, zijn ze geneigd dat ook te doen.

Mensen die een auto beschikbaar hebben, nemen vaker de auto.

Mensen die parttime een auto beschikbaar hebben, zijn vaker ook parttime fietsers.

Geen duidelijke invloed op het fietsgebruik van een werknemer is diens functie, de dagelijkse werktijden en het aantal werkdagen/uren/locaties.

Wel van invloed zijn persoonlijke aspecten: vrouwen fietsen minder vaak; hoger opgeleiden fietsen vaker en mensen met lage inkomens fietsen vaker dan mensen met hoge inkomens.

Fulltimers hebben vaker een fiets nodig voor het werk; hebben vaker collega's die verwachten dat ze fietsen; hebben vaker een vast of tijdelijk contract dan mensen die gedetacheerd zijn.

Ook parttime fietsers hebben vaker een fiets nodig bij het werk en hebben vaker collega's die verwachten dat ze fietsen. Ze hebben soms een auto beschikbaar.

Als mensen een auto beschikbaar hebben of nodig hebben voor het werk zijn ze minder vaak fulltime fietser.

Zowel fulltime of parttime fietsen is sector afhankelijk.

Een aantal aspecten is niet meegenomen in het onderzoek, daarom is uitbreiding nodig. Van belang is vooral de afstand, maar ook voorzieningen op het werk, zoals een douche.

Aandachtspunten voor verder onderzoek zijn:

- Het verschil tussen mode choice en daily choice. Welke aspecten beïnvloeden bij parttimers de keuze om te gaan fietsen, of niet.
- De overdraagbaarheid van onderzoeksresultaten naar het buitenland.

### **Resultaten eerdere brainstormsessie**

Enkele weken voorafgaand aan de expertmeeting hebben NISB en TNO om de tafel gezeten met enkele 'creatieve geesten' (Wijnand Duyvendak (politicus), Rick van Baaren (Radboud Universiteit) en Peter Heres (Xplore) die vanuit diverse invalshoeken naar de kansen en problemen van fietsen naar het werk hebben gekeken.

Peter-Jan Mol (NISB) geeft de belangrijkste resultaten weer die als bouwstenen kunnen dienen voor vernieuwing. Per categorie: :

### ***Financiële impulsen***

- vergoeding van fietskilometers beduidend hoger maken dan vergoeding autokilometers
- werkgever betaalt vergoeding per fietskm en parkeert deze op een rekening tbv aanschaf nieuwe fiets
- werknemers die binnen bepaalde straal van werk wonen, maar toch met auto komen, laten betalen voor parkeerplek
- fietsende werknemer voordeel geven binnen ziektekostenverzekering
- verhoging fiscaal aftrekbaar bedrag voor fietsaanschaf (hierdoor ook evt aanschaf van een elektrische fiets mogelijk)

### ***Fietsen meer trendy maken***

- jonge ontwerpers vragen na te denken over bedrijfsfietsen, accessoires en kleding
- nieuwe fiets ontwikkelen met faciliteiten als gsm, overkapping, trapondersteuning
- imago van fietsen verbeteren (mn onder allochtonen en in bepaalde branches)

### ***Fietscampagnes/communicatie***

- grote retailactie, bv de fietsweken van Albert Heijn
- Pakfiets
- 3 FM thema fietsen laten uitwerken
- Fietsen naar het werk integreren in populaire tv-programma's. Voorbeeldfunctie
- Mmv JH Donner de donderdagen bombarderen tot Donnerdag Fietsdag
- Nationale fietsdagen
- Guinness Book of Records-poging rond fietsen naar het werk. Heel NL fietst.
- Promoten van het fietsen naar het werk in groepen (buddy systeem)
- Buckler-effect creëren bij mensen die voor korte afstanden de auto pakken. Sociaal stigma creëren
- Humorcampagne met rolmodellen. Maak fietsen sexy

### ***Beleid/Interventie-ontwikkeling***

- van doelintentie naar implementatie-interventie. Als x dan y. Als ik wakker wordt, pak ik fietssleutel van het aanrecht
- sociale bewijskracht inzetten en sociale voordelen uitbuiten (...procent in jouw bedrijf fietst naar het werk)
- principe van wederkerigheid toepassen (eerst wat geven, dan gedrag aanpassen)
- rendement van fietsen (= opbrengsten) breed in beeld brengen op diverse vlakken (milieu, gezondheid, mobiliteit), zodat men vanuit bedrijfsleven en overheid nieuwe ambities krijgt om fietsen te stimuleren
- fietsen naar het werk onderdeel uit laten maken van breder fitplan
- gebruik van bedrijfsfietsen stimuleren voor de ritten overdag
- Bedrijventerreinen mee laten betalen aan snelle fietsverbindingen
- 'ketenfietsen' verder promoten en stimuleren
- Evalueren van fietscampagnes om effectieve elementen te destilleren
- Meer richten op allochtonen door imago van fietsen te verbeteren
- (gedeeltelijke) afschaffing ov-studentenkaart

### **Infrastructuur**

- fietstransferium met kleed- en douchegelegenheid
- meer fietsstallingen bij stations, meer fietssnelwegen en minder parkeerplaatsen bij bedrijven
- meer fietspaden en glad asfalt
- autogebruik tegengaan door parkeerplekken te verminderen

### **Overige opmerkingen**

- lat niet te hoog leggen: niet meteen eisen dat mensen minstens 3 keer per week gaan fietsen. Drempelloze overgang proberen te maken van niet fietsen tot regelmatig fietsen.
- Model ontwikkelen met (niet fietsende) werknemer als centrale factor. Vaststellen welke organisaties/personen hier omheen zitten: overheid, werkgever, sociale omgeving (gezin, buurt, bedrijfscultuur), verzekeraar, branche-cultuur, wetenschap. Inzetten op promotie gedrag en wegnemen weerstand
- Probeer mensen tijdelijk te lokken (verg. NS acties om mensen naar de trein te lokken). Laat hen op ludieke wijze kennismaken met fietsen naar het werk. Doorbreken van het gewoontegedrag.
- Wat zijn nou de wérkelijke motieven van niet-fietsers? Hoe bereik je hen? Evt opleiding Psychologie inzetten?
- Een keer kijken naar de situatie en aanpak in Denemarken?

Enkele opmerkingen van deelnemers:

Voor fietsers is fietsen vaak ontspanning, voor niet-fietsers is fietsen inspanning. Voor een groot deel wordt dit ingegeven door gewoontegedrag. Mensen die niet fietsen vinden een route twee keer zo lang als mensen die regelmatig fietsen.

Als je laat zien dat fietsen tijdbesparend is, zullen mensen eerder gaan fietsen.

Bij het stimuleren van bewegen ligt een sterke focus op sport, maar fietsen is óók bewegen, kan dus in plaats van de sportschool.

De deelnemers van de expertmeeting zijn vervolgens in groepjes aan de slag gegaan om na te denken over nog niet benutte kansen, over partijen die hiermee aan de slag kunnen gaan en over benodigde randvoorwaarden.

### **Kansrijke, inspirerende initiatieven, groep 1**

Kansen:

- Leuke campagnes voor bedrijven opzetten
- Aansluiten bij convenanten die bedrijven al hebben afgesloten
- Fietsen belonen, bijv. 19 ct/km
- Mogelijkheid om ziekteverzuim te verlagen door fietsen beter te promoten
- Inhaken op MVO-doelstellingen (fietsen is groen)
- Kennisniveau verhogen bij bedrijven, bijv. over belastingvrije vergoeding (19ct/km)
- Mobiliteitsbudget, vooral interessant voor wie de auto niet dagelijks nodig heeft
- Betaald parkeren bij bedrijf

Door wie:

Overheden, bedrijven, werknemers; door beter te informeren en handvatten te bieden.  
Projectontwikkelaars; éérs infrastructuur voor fietsers ontwikkelen (als mensen eenmaal keuze hebben gemaakt voor vervoermiddel, is dat lastig terug te draaien)

Randvoorwaarden:

- Goede voorbeelden laten zien
- De voordelen van fietsen duidelijk maken
- Fietsen financieel aantrekkelijk maken voor werkgever en werknemer
- Maatwerk leveren want elk bedrijf/locatie is anders
- Fietsers voorrang geven
- Infrastructuur verbeteren
- Een integrale aanpak van dit alles

### **Kansrijke, inspirerende initiatieven, groep 2**

Gericht op werkgevers:

- Ingang vinden bij directies, want veel initiatieven sneuvelen op hoog niveau
- Mobiliteitspas/trappers
- Inzichtelijk maken wat de opbrengsten van (meer) fietsen voor de werkgever zijn:
  - Kosten en mogelijke besparingen van leaseauto's in beeld brengen
  - Verzuim
  - Productiviteit
  - Minder parkeerplaatsen
  - CO2-reductie
  - Imago

Gericht op werknemer:

- Gewoontegedrag doorbreken, bijv. door fiets een maandje uit te proberen, zodat mensen zelf de voordelen in gaan zien:
  - Belonen
  - Voorbeeldfunctie (medewerkers met hoge status ook mee laten doen)
  - Oppassen voor betutteling
  - Meer verantwoordelijkheid voor eigen gezondheid (vergelijkbaar aanpak roken)

Wat kan overheid doen:

- (Fiets)voorzieningen verplicht stellen
- Bij ingrepen in ruimtelijke ordening rekening houden met de fiets

Door wie:

- Convenant overgewicht
- Taskforce mobiliteitsmanagement

Randvoorwaarden:

- Waarom wordt fietsen aan goede doelen gekoppeld?
- Hoe kom je financiële / zakelijke sector binnen; welke toon moet je aanslaan?

### **Kansrijke, inspirerende initiatieven, groep 3**

Kansen liggen bij volgende vragen:

- Hoe doorbreek je gewoontegedrag?
- Zijn wij daar de geschikte mensen voor?

Je moet onderscheid maken tussen wie al fietst en wie dat nauwelijks doet.

De eerste groep heeft intrinsieke motivatie (milieu, gezondheid). De tweede groep is veel minder gevoelig voor deze argumenten. Je zult gewoonten moeten doorbreken, met harde klap. Deze tweede groep is mogelijk meer gevoelig voor financiële prikkels. In België krijg je 15ct per fietskilometer terug van de fiscus. Als de leaseauto al betaald is, zul je makkelijker in auto stappen. Om mensen op de fiets te krijgen kan kilometerbeprijzing goed werken. Fietskilometers kun je belonen. Er moet ook iets zijn van pijn, zoals vastzitten in het verkeer. Mensen zullen de stap dan sneller maken. Al in opvoeding zou je moeten beginnen met campagnes gericht op milieu en gezondheid.

### **Toelichting mobiliteitsplannen van de Rabobank, door Jan-Willem ter Avest**

De Rabobank doet onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van medewerkers. Dit geeft niet zo'n rooskleurig plaatje: mensen pakken toch vaak de auto omdat ze ver van het werk wonen. Rabobank bouwt een nieuw hoofdkantoor in Utrecht en daar kunnen we sturing meenemen van gedrag. Er komen bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen.

We gaan alternatieven stimuleren, onder meer door het leasebeleid aan te scherpen. Het wordt minder gemakkelijk om een leaseauto te krijgen. We stappen over op de ABC-regeling, er is keuze uit minder modellen, en alle leaserijders krijgen een NS-businesskaart met OV-fietspas.

Onze kantoren liggen op loopafstand van NS-stations, maar de auto was een gewoonte. Nu hebben we de autovergoeding tussen enkele steden afgeschaft. Tussen steden als Utrecht en Eindhoven is de NS-businesskaart populair. Je moet deze maatregelen wel onderbouwen: de Rabobank zit met ruimtegebrek (parkeervoorzieningen) op onze locaties. We zijn druk bezig met een fietsplan, er komen fietsen beschikbaar op de locaties. Ook kijken we naar de aanschaf van elektrische auto's als alternatief vervoer.

We maken medewerkers bewust van de mobiliteitsketen/verschillende vervoersvormen. In het nieuwe hoofdkantoor gaan we het nieuwe werken invoeren en daarin is thuiswerken belangrijk. De weerstand daartegen zit vaak bij managers, die bang zijn om controle te verliezen als ze hun medewerkers minder vaak zien.

Vraag: Hoe zwaar weegt gezondheid mee?

Die weegt mee, maar riekt naar betutteling. Daarom sturen we meer op kosten, bijvoorbeeld van leaseauto's. Vooral de variabele kosten van leaserijden zijn hoog en beïnvloedbaar. De medewerkers moeten dat terugzien in hun beloning. Bij jongeren speelt de leaseauto veel minder, zij willen goede voorzieningen zoals OV-kaart en taxi.

### **Toelichting fietsstimulering bij Philips, door Han Kroon**

Onze afdeling Healthcare doet mee aan de campagne Fietsen scoort. Wij werden het grootste deelnemende bedrijf. Het promoten van fietsen door de Fietscommissie bij Healthcare gebeurt op vrijwillige basis, er is geen budget voor maar wordt wel erg gewaardeerd. We hebben 600 tot 700 fietsers, maar het kan beter. Communicatie is denk ik

heel belangrijk, o.a. door nieuwsbrief aan fietsers en middels het intranet. Dit brengt meer mensen op de fiets.

Voor niet-fietsers is vaak de grote afstand een bezwaar. Toch willen we proberen meer mensen uit de auto krijgen. Daarvoor hebben we dit jaar een Recorddag georganiseerd waar iedereen aan meewerkte, ook de directie. 901 fietsers deden mee in plaats van de gemiddelde 600. Het was heel slecht weer, we waren dus toch tevreden. Volgend jaar willen we een recorddag voor heel Philips organiseren. Daarvoor hebben we steun gevraagd van Kleisterlee.

### **Afsluitende discussie:**

Mol: Wat zou er meteen opgepakt moeten worden volgens de Fietsersbond?

Van der Steenhoven: Eenzelfde vergoeding voor auto's en fietsers. Werknemers willen de keuze hebben, voor als ze een keer met de auto willen komen.

Het is een combinatie van én belonen, én goede voorzieningen & infrastructuur, én campagnes. Mensen moeten wel weten dat fietsen aantrekkelijk is (geworden). Je moet mensen niet zozeer aanspreken op gezondheid, want dat spreekt niet iedereen aan.

Mol: wat is de ambitie van de overheid?

Engelsman, VWS: De overheid is verkokerd, gezondheid is slechts één belang en daar ligt de focus op sport. We scheppen kaders maar het staat niet boven aan de beleidsagenda. Daar zijn anderen verantwoordelijk voor, zoals VROM en ruimtelijke ordening.

Mol: Is daar interdepartementaal contact over?

Engelsman: dat wordt beter, maar er is vaak geen contact tussen bijvoorbeeld Ruimtelijke Ordening en Gezondheid etc. Het belang van bewegen - fietsen, lopen - voor gezondheid wordt vaak niet gezien. Ook niet door de collega's die over gezondheid gaan. We hebben het over intersectoraal beleid, maar verwachten dat anderen het doen. Wij zorgen voor kaders en bijvoorbeeld onderzoek. Dat biedt weer aanknopingspunten.

Opmerking: Veel is nog onduidelijk. Als we bijvoorbeeld Rijkswaterstaat vragen wie er in de file staan, kunnen ze dat niet zeggen. Zitten er ook mensen bij die een korte afstand afleggen? Dat weten we niet, terwijl dit hele essentiële informatie is.

VWS: De auto is dominant, die mag niet in de wielen gereden worden. Fietsen en lopen stimuleren is mooi, maar het mag niet ten koste gaan van gemotoriseerd vervoer.

Opmerking: We moeten niet teveel van de overheid verwachten. Interessante projecten komen uit bedrijfsleven, daar is men eerder geneigd integraal te kijken.

Ingrid: Grote bedrijven wel, maar daar blijft het steken. Er is te weinig ambitie om echt iets te veranderen. Er zijn mogelijkheden, maar iemand moet het trekken.

Mol: Hoe is de situatie in België?

De Geus: In België wordt de bal doorgespeeld. In Vlaanderen wordt wel veel gefietst en bij sommige bedrijven wordt dit sterk gestimuleerd, zoals door Colruijt.

Fietsersbond: Ik ben niet zo negatief over gemeenten, die staan heel sympathiek tegen over de fiets, maar weten vaak niet hoe ze dat moeten stimuleren.

Iedema: In Houten wordt meer gefietst door de fietsvriendelijke inrichting. Waarom wordt daar niet meer mee gedaan?

VWS: Als het gaat om gezondheid zit de grote winst in het gewone bewegen. Er wordt meer gesport dan ooit, maar men is minder actief dan ooit. Dit idee is op het ministerie nog niet heel diep doorgedrongen.

Ingrid: Overgewicht is in Nederland minder gestegen dan in de ons omringende landen, onder meer door het fietsen. Er moet meer aandacht komen voor de opbrengsten van regelmatig fietsen als het gaat om gezondheid, milieu, mobiliteit.

Fietsersbond: Het belang is wel duidelijk, je moet met concrete voorstellen komen.

TNO: Je kunt aanhaken bij het convenant overgewicht, dat trekt al veel aandacht.

Fietsersbond: In het buitenland zijn allerlei grote projecten gestart, onder meer in het kader van het CO2-beleid. In Nederland hebben we al heel veel: mensen hebben fietsen, er is fietsinfrastructuur, maar we doen niet veel met die goede uitgangspositie.

Afsluiting Peter-Jan Mol: We hebben elkaar hier nu ontmoet, misschien komt hier verdere samenwerking uit voort. Wellicht is de tijd rijp voor een convenant Fietsen naar het Werk? Naar het voorbeeld van het convenant Overgewicht, dus met een sterke en bekende voorzitter als gezicht naar buiten. NISB en TNO pakken dit thema in ieder geval verder op en laten volgend jaar zeker weer van zich horen!