

Deelmodule 7

Inzet van de fiets en scooter bij wegwerkzaamheden

Bijlage bij het handboek Mobiliteitsmanagement
bij wegwerkzaamheden

21 april 2007

Deelmodule 7

Inzet van de fiets en scooter bij wegwerkzaamheden

**Bijlage bij het handboek Mobiliteitsmanagement
bij wegwerkzaamheden**

21 april 2007

Inhoudsopgave

- 1. Inzet van de fiets en scooter bij wegwerkzaamheden 5**
 - 1.1 Wat is het? 5
 - 1.2 Effecten van gebruik van de fiets en de scooter 5
 - 1.3 Hoe moet gebruik van de fiets en de scooter worden aangepakt? 6
 - 1.4 Over fietsprojecten en het stimuleren van fietsen 7
 - 1.5 Wie is erbij betrokken? 9

1. Inzet van de fiets en scooter bij wegwerkzaamheden

1.1 Wat is het?

Fietsen behoeft geen nadere uitleg in een fietsland dat Nederland bij uitstek is. De fiets is een duurzaam vervoermiddel met een lange traditie en staat nog steeds volop in de belangstelling. Dit komt omdat milieu, bewegen en gezondheid weer heel actuele thema's zijn. Afstanden tot zo'n 7,5 kilometer zijn geschikt om te fietsen. De scooter kan een rol spelen bij verplaatsingen tot zo'n 20 kilometer.

Ook fabrikanten proberen met innovaties fietsen en scooter rijden aantrekkelijker te maken. Denk aan de ontwikkeling van de elektrische fiets en scooter. Ook in de dienstverlening staat de ontwikkeling niet stil. De volautomatische Bikedispenser en de OV-fietsbox zorgen voor een eenvoudige en veilige stalling van huurfietsen.

1.2 Effecten van gebruik van de fiets en de scooter

Ondanks deze constatering, worden de mogelijkheden van de fiets als oplossing voor bereikbaarheidsproblemen nog steeds onderschat. Dit blijkt wel uit het feit dat van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer de helft met de auto wordt afgelegd. En tot 3 kilometer (een kwartiertje fietsen) nog altijd 30 procent. Op deze relatief korte afstanden is de fiets een prima alternatief en in stedelijk gebied vaak net zo snel als de auto.

De scooter heeft bij een aantal mensen een al dan niet terecht slecht imago. Inmiddels zijn de eerste positieve ervaringen opgedaan met de inzet van scooters voor het woon-werkverkeer. Hieronder vindt u daarover meer informatie. Probleem is vaak dat een (veilige) stalling en/of douche- en omkleedruimten voor medewerkers die fietsen of met de scooter komen niet aanwezig zijn.

Over de scooter

Het VervoerCoördinatieCentrum Den Haag heeft met de inzet van de (elektrische) scooter in het woon-werkverkeer in 2006 ervaring opgedaan. Tijdens een pilot konden 50 medewerkers een maand lang gratis een scooter gebruiken. Deze forensen reisden normaal gesproken met de auto naar het werk. De belangrijkste resultaten van dit project:

- De waardering van het gebruik van de scooter ten opzichte van de auto is hoog. De gemiddelde waardering

-
- is voor alle relevante aspecten gelijk of hoger dan het huidige vervoermiddel;
 - Van de deelnemers vindt 72 procent de scooter geschikt als alternatief in het woon-werkverkeer;
 - Deelnemers ervaren in het algemeen het rijden met de scooter als veilig;
 - De scooter blijkt in de praktijk voor bijna de helft van de verplaatsingen gebruikt te zijn. Dit zijn reizen die anders met de auto waren gemaakt;
 - Ook over de elektrische scooter waren gebruikers goed te spreken.

Ondanks de kleine gebruikersgroep, laten de resultaten zien dat de scooter in de toekomst een interessante maatregel kan zijn en derhalve de moeite waard om bij wegwerkzaamheden onder de aandacht te brengen. Dit geldt zeker als de ontwikkeling van de elektrische scooter verder gaat. Met de elektrische scooter kunnen de huidige bezwaren van de scooter (milieu, geluidsoverlast) worden weggenomen. Die kan een positieve impuls aan het imago van scooterrijden geven! Vermeldenswaard is nog dat het gebruik van de scooter tijdens de pilot exact werd bijgehouden met een speciale techniek. Dit gebeurde met een 'tag' (soort microchip) in de scooter en een ontvanger in de stallingruimte.

1.3 Hoe moet gebruik van de fiets en de scooter worden aangepakt?

In stap 2 van de algemene aanpak van het handboek 'Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden' is de gebieds- en corridoranalyse opgenomen. De uitwerking hiervan staat in een Bijlage van het handboek. Als onderdeel van deze analyse kan een Herkomst-Bestemmingsonderzoek (HB-onderzoek) worden uitgevoerd door het kentekenonderzoek van Rijkswaterstaat toe te passen. Deze leveren herkomstbestemmings- en NAW-gegevens op van automobilisten van het traject.

Uit deze analyse wordt duidelijk wat de mogelijkheden van deze maatregelen zijn om de verkeersdruk te verminderen. Met deze NAW-gegevens kunnen ook vervoersenquêtes uitgezet worden, waar allerlei vragen in opgenomen kunnen worden over mogelijke oplossingen van mobiliteitsmanagement (zoals fiets, maar ook openbaar vervoer, vanpooling en ewerken). Uitvoering van het kentekenonderzoek moet altijd onder regie van Rijkswaterstaat gebeuren, de mailings naar automobilisten en eventuele vervolgacties worden uitgevoerd onder regie van een mobiliteitsmanager.

De fiets en de scooter kunnen een rol spelen:

- Als vervoermiddel in het voor- en natransport (vanaf huis naar overstappunten, zoals haltes van openbaar vervoer of *vans* of vanaf overstappunten naar het werk) als onderdeel van een keten van verplaatsingen. In de module 'overstappunten' vindt u alle informatie over de zaken waarop gelet moet worden bij het uitwerken van deze maatregel;
- Als hoofdvervoermiddel tussen woning en werk.

Bij het stimuleren van de fiets als hoofdvervoermiddel kan de werkgever het initiatief nemen, omdat er veel 'op de plank ligt'. Voor de scooter is dat minder het geval en zal een mobiliteitsmanager de mogelijkheden verder moeten helpen beoordelen.

1.4 Over fietsprojecten en het stimuleren van fietsen

Veel werkgevers stimuleren het fietsen door medewerkers in het woon-werkverkeer al. Er zijn fiscale mogelijkheden die het mogelijk maken tegen aantrekkelijke condities medewerkers een fiets ter beschikking te stellen of te schenken. De organisatie 'voert dan een fietsproject uit'. Een fietsproject is eenvoudig en met weinig rompslomp in te voeren. Er zijn speciale aanbieders die dit voor een bedrijf kunnen verzorgen.

Dit kan ook binnen een 'cafetariamodel arbeidsvoorwaarden', waarbij medewerkers bruto salaris kunnen gebruiken om een fiets aan te schaffen. Dit heet een bestedingsdoel, net zoals extra pensioen of extra vakantiedagen. Toch zijn er nog veel kleinere bedrijven die geen fietsproject hebben.

Wegwerkzaamheden kunnen een prima aanleiding zijn om werkgevers op deze mogelijkheden te wijzen, mits de fiets een zinvolle maatregel blijkt te zijn.

De aanwezigheid van een fietsproject is een goede basis om verder invulling te geven aan het stimuleren van fietsgebruik. Een werkgever kan het stimuleren van de fiets verder aanpakken door:

- Te zorgen voor goede stallingfaciliteiten;
- De mogelijkheid te bieden voor omkleden, bij voorkeur samen met douchefaciliteiten;
- Het stimuleren van fietsgebruik te koppelen aan andere beleidsthema's, zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen, gezondheidsmanagement of het verbeteren van de bereikbaarheid van de organisatie;
- De reiskostenregeling aan te passen, zodat het ook financieel aantrekkelijker wordt om te fietsen bij reisafstanden tot 7,5 kilometer. In de praktijk vergoeden veel organisaties geen reiskosten tot 10 kilometer.

Een extra stimulans kan een beloningssysteem zijn. Een bekend voorbeeld is Trappers, waarbij iedere rit met de fiets wordt

beloond en de fietser na een bepaalde tijd een bonus krijgt. Trappers stimuleert het fietsgebruik in plaats van het fietsbezit. Voor meer informatie over de fiscale mogelijkheden om het gebruik van de fiets te stimuleren zie hieronder.

De fiets en fiscus

Dit stimuleringsplan bij een organisatie is ingeburgerd geraakt in Nederland als 'fietsproject'. Werkgevers kunnen éénmaal per drie jaar een fiets vergoeden of verstrekken. De maximaal onbelaste vergoeding is momenteel € 749,-. Per jaar mag de werkgever voor € 82,- verstrekken aan bijkomende kosten, alsmede de totale kosten van een verzekering. De fiets moet minimaal de helft van het aantal dagen woon-werkverkeer worden gebruikt. Op de site van de Belastingdienst vindt u complete informatie over de voorwaarden van fietsprojecten (zie www.belastingdienst.nl.)

Een nieuw vervoermiddel: de Segway

Een nieuw innovatief vervoermiddel is de Segway Personal Transporter. Het is een elektrisch aangedreven zelfbalancerend vervoermiddel, waarop de bestuurder stand plaats neemt. Rijden en remmen gebeurt door respectievelijk voorover of achterover te bewegen. De maximum snelheid is 20 kilometer per uur. De Segway is ontwikkeld voor afstanden die tussen lopen en fietsen. Momenteel mag deze combinatie van scooter en step niet op de openbare weg worden gebruikt. In België is dat al wel toegestaan. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een onderzoek gestart of de Segway op de openbare weg kan worden toegelaten. NS start een proef met gebruik van de Segway door servicemedewerkers op een aantal grote stations (op eigen terrein is het gebruik wel toegestaan).



1.5 Wie is erbij betrokken?

Er zijn verschillende organisaties die kunnen helpen bij het stimuleren van fietsen. VCC's (VCC staat voor VervoerCoördinatieCentrum) en mobiliteitsmanagers kunnen dit verzorgen. Zij hebben altijd een regionale functie. Rijkswaterstaat speelt slechts een faciliterende rol in de fase van de kentekenonderzoeken en de enquêtes en bij de communicatie van de maatregelen met de weggebruikers. In de module 'carpoolen' staat een overzicht van VCC's. Er is een aantal landelijk werkende organisaties die zich hebben gespecialiseerd in het implementeren van fietsprojecten.

- De bekendste (én marktleider) is Nationale Fiets Groep.
- De OV-fiets is heel geschikt om in te zetten voor het traject tussen een overstappunt en de locatie van het werk. De OV-fiets blijkt inmiddels voor 50 procent gebruikt te worden voor zakelijke reizen in combinatie met de trein. Dit zijn reizen die anders veelal geheel met de auto zouden worden gemaakt. De OV-fiets kan dus een prima rol spelen voor het voor- en natransport in een breder aanbod van mobiliteitsmanagement. Zie voor meer informatie over de OV-fiets de module 'overstappunten'.

Tot slot

Als bepaalde trajecten bij wegwerkzaamheden (bijvoorbeeld in stedelijke gebieden) veel korte autoritten bevatten, dan kan de fiets perspectief bieden en is als maatregel snel in te zetten. Vooral de fiscale mogelijkheden zijn interessant voor werkgevers om fietsen onder medewerkers te stimuleren. De wegwerkzaamheden kunnen een impuls geven aan de invoering ervan.

Internet

Nuttige informatie over fiets en scooter

Over de mogelijkheden van fietsprojecten: Nationale Fiets Groep: (0514) 568400 of www.nfp-bv.nl Een andere bekende aanbieder is Bedrijfsfietsen Nederland. Zie voor meer informatie de website www.bedrijfsfietsennederland.nl

Voor meer informatie over OV-fiets zie de website www.ov-fiets.nl

Opslag- en stallingssystemen:

Bikedispenser: www.bikedispenser.com

Segway: www.segway.nl

Fietsstimuleringsprojecten: www.trappers.net

over de mogelijkheden van de scooter: Nerons BV, telefoon: (036) 5471577 of www.nerons.nl

Fiscale mogelijkheden met betrekking tot de fiets: www.belastingdienst.nl