

# Green Deal Fiets in het woon-werkverkeer

IenM/BSK-21012/218472

## Partijen:

1. De Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen, handelend in haar hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: Rijksoverheid;
2. De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, vertegenwoordigd door zijn hoofddirecteur de heer mr. G.H.N.L van Woerkom; de Bond Automobielhandelaren en Garagehouders (BOVAG), vertegenwoordigd door zijn algemeen directeur de heer drs. J.G.S.M. Burgman; de Fietsersbond, vertegenwoordigd door zijn directeur de heer H. van der Steenhoven; de Stichting Natuur en Milieu, vertegenwoordigd door zijn directeur de heer ir. T.J.A. Wagenaar MBA; de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobielinindustrie, vertegenwoordigd door haar directeur de heer O.C.M. de Bruijn, samen hierna te noemen: Maatschappelijke Organisaties.

Hierna samen te noemen: Partijen;

## Algemene overwegingen:

1. Het kabinet beoogt een algemene Green Deal met de samenleving, die bijdraagt aan verduurzaming van de maatschappij op korte en langere termijn en die lonend is voor overheid en maatschappij. Doel van de Green Deal is laten zien dat groen en groei hand in hand gaan.
2. Partijen zien publiekprivate samenwerking als de beste manier om verduurzaming van de Nederlandse economie te versnellen en hier ook economisch van te profiteren. Deze unieke gezamenlijke aanpak is in Nederland op andere terreinen zeer succesvol en de Green Deal zal hierop voortbouwen. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn onmisbaar om deze verduurzaming mogelijk te maken.
3. Bij de Green Deal gaat het om concrete duurzame initiatieven, waarbij barrières verdwijnen, innovaties ontwikkeld, gefinancierd en toegepast worden en duurzame kansen worden benut. In de praktijk loopt de maatschappij tegen belemmeringen aan die in de weg staan aan initiatieven die leiden tot een verdere verduurzaming.
4. In de Green Deal willen partijen concrete afspraken maken die deze belemmeringen wegnemen, zodat de initiatieven die anders moeilijk van de grond komen ruim baan krijgen. Deze initiatieven kunnen vervolgens ook als voorbeeldfunctie dienen voor andere partijen en daarmee de totale markt in beweging zetten.
5. De voor de Green Deal geïdentificeerde projecten van initiatiefnemers zijn door het wegnemen van de beschreven belemmeringen potentieel succesvol, kunnen op korte termijn resultaten opleveren en kunnen uitmonden in nieuwe economische activiteiten of kostenbesparingen op korte of langere termijn voor het bedrijfsleven. De resultaten van een concrete Green Deal kunnen daarna toepasselijk zijn op andere, vergelijkbare projecten, waardoor de reikwijdte van de Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

## Specifieke overwegingen Green Deal Fiets in het woon-werkverkeer:

1. De fiets speelt een belangrijke rol in de verduurzaming van de maatschappij en kan daar een nog grotere rol in spelen. De voordelen op het gebied van bereikbaarheid, gezondheid, luchtkwaliteit, CO<sub>2</sub>-reductie, geluidsreductie, ruimtelijke kwaliteit zijn evident. Op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie laten berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving een totale potentie van 0,9 Mton zien. Elke fietsrit van 5 kilometer in plaats van een autorit bespaart meer dan 1,5 kilo CO<sub>2</sub>-uitstoot. Een groei van het fietsgebruik heeft positieve economische betekenis voor onder meer ingenieurs- en adviesbureaus, bouwbedrijven, fietsfabrikanten, detailhandel, verzekeraars, ontwikkelaars van routeplanners en navigatiesystemen. Groei van fietsverkeer en fietsinfrastructuur geeft ook een stimulans aan allerlei gerelateerde (duurzame) innovaties, zoals 'slimme fietspaden',

energieverbruik/verlichting, windluw maken e.d. Dit geeft ook weer stimulans aan economisch rendabel maken van deze innovaties.

2. De Tweede Kamer heeft op 29 november 2011 in een motie van de leden De Rouwe en Van der Werf opgeroepen tot een Green Deal fiets te komen, waarin de regering wordt verzocht voor de zomer van 2012 in samenspraak met maatschappelijke organisaties een plan van aanpak te presenteren waarbij bedrijven en overheid afspraken maken om het fietsgebruik in heel Nederland verder te stimuleren. In deze Green Deal wordt een plan van aanpak uitgewerkt voor de stimulering van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.
3. Duidelijke ontwerprichtlijnen voor de aanleg van snelfietsroutes ontbreken. Decentrale overheden geven aan grote behoefte te hebben aan criteria voor snelfietsroutes. Meer in het algemeen is er behoefte aan aanpassing van (CROW-)richtlijnen voor fietspaden omdat door intensiever gebruik, diversiteit aan fietsen en gemotoriseerde tweewielers en grotere snelheidsverschillen onveilige situaties ontstaan.
4. Park en Bike-locaties, plekken waar men de auto veilig kan parkeren en waar men per fiets verder kan naar de bestemming, lijken een kansrijk concept te zijn om de bereikbaarheid van (historische) binnensteden, bedrijven dan wel de combinatie ervan, te verbeteren.
5. Er bestaat voor snelfietsroutes geen uniform systeem van naamgeving en bewegwijzering.
6. De onbekendheid van veel bedrijven met fietsstimulering werkt belemmerend.
7. Succesvolle lokale pilots kunnen een voorbeeld voor andere gemeenten zijn.
8. Als zorgverzekeraars fietsers gaan belonen voor gezond gedrag, dan kan dat voor werknemers een prikkel zijn om vaker met de fiets naar het werk te gaan.
9. De Maatschappelijke Organisaties zijn, elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid, actief op het gebied van stimulering van het fietsgebruik en van duurzaam transport en willen actief ingaan op de wens van de Tweede Kamer.

## Komen het volgende overeen:

### Green Deal initiatief

#### Artikel 1 Doelstelling

- a. Partijen streven naar het verhogen van het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer van 25 naar 30% in tien jaar. Dat betekent een groei van vijf procentpunt in tien jaar, een half procentpunt per jaar, een groei van in totaal 20% in de periode van tien jaar.
- b. Om de groei van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer te stimuleren ondernemen de Maatschappelijke Organisaties de in de artikelen 2 tot en met 9 omschreven acties. Deze acties hebben ten doel om een aanjaagfunctie te hebben voor bedrijven en overheden om de doelstelling onder a. te realiseren.

#### Artikel 2 Inzet en acties Maatschappelijke Organisaties

De Maatschappelijke Organisaties zetten zich in voor uitbreiding van het aantal snelfietsroutes in Nederland en voor de kwaliteit daarvan. Zij doen dit in nauwe samenwerking met het Platform Fietsfilevrij, waarvan de projectorganisatie in handen is gesteld van de Fietsersbond en waarin ook decentrale overheden die actief zijn op het gebied van snelfietsroutes vertegenwoordigd zijn. De Maatschappelijke Organisaties zullen deelnemen aan een werkgroep van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW om een CROW-publicatie over kenmerken van snelfietsroutes voor te bereiden. De Maatschappelijke Organisaties zijn bereid om in

overleg met CROW een deel van de voor de publicatie benodigde onderzoekskosten te financieren. De overige onderzoekskosten komen voor rekening van CROW.

### Artikel 3 Voorlichting

De Maatschappelijke Organisaties zullen door middel van hun communicatiekanalen het publiek intensief voorlichten over fietsgebruik. Voorbeelden hiervan zijn filmpjes waarin de consument wordt geïnformeerd over de belangrijkste verkeersveiligheidsaspecten van de e-bike en ondersteuning bij kennismakings- en voorlichtingsdagen voor (elektrische) fietsen.

### Artikel 4 Versterken van de positie van de fiets in de keten

- a) De Maatschappelijke Organisaties stimuleren de ontwikkeling van het concept Park en Bike. Zij zullen zich ervoor inspannen dat er pilots van Park en Bike voorzieningen worden gerealiseerd. Deze pilots kunnen bij gebleken succes dienen als voorbeeld voor verdere uitrol van het concept. Concreet zal er worden geëxperimenteerd met Park en Bike-makelaars en/of bevordering van Park en Bike-expertise bij regionale mobiliteitsmakelaars.
- b) Ook spannen de Maatschappelijke Organisaties zich in om experimenten met de ideale Park en Bike-voorziening op enkele locaties bij historische binnensteden te realiseren. Zij zetten voor een periode van twee jaar capaciteit (0,2 fte van ANWB) in om de experimenten/pilots van de grond te krijgen.
- c) De Maatschappelijke Organisaties zullen communicatiemiddelen inzetten om het concept Park en Bike breed onder de aandacht te brengen van bedrijfsleven en gemeenten en zorgen voor monitoring van de pilots. De pilots dienen te zijner tijd als best practices.

### Artikel 5 Leasearrangementen

De Maatschappelijke Organisaties zullen het fietsen van en naar het werk door leaserijders stimuleren en er bij leasemaatschappijen op aandringen om elektrische fietsen onderdeel te maken van de leasearrangementen. De gedachten gaan uit naar zogenaamde 'meer dan vier wielen arrangementen' waarbij naast een (elektrische) auto ook een elektrische fiets ter beschikking wordt gesteld. De (financiële) stimulans voor de leaserijder van een dergelijk arrangement is dat een toenemende hoeveelheid fietskilometers het totale leasebedrag per maand doet verminderen.

### Artikel 6 Bewegwijzering

De Maatschappelijke Organisaties zullen woon-werkverkeer op de fiets bevorderen door het verbeteren van de bewegwijzering en naamgeving van regionale woon-werkroutes. Om deze verbetering te realiseren wordt in samenspraak met de Technische Universiteit Delft, Industrial Design, gekeken naar een eenduidige manier om woon-werkroutes duidelijk en visueel eenduidig te bewegwijzeren. Het voornemen is om via één of meerdere pilots naar een meest gewenste aanpak van bewegwijzering en naamgeving te komen.

### Artikel 7 Pakket voor bedrijven om fietsen naar het werk te stimuleren

De Maatschappelijke Organisaties willen bevorderen dat werkgevers het fietsen naar het werk actief stimuleren. De werkgroep fietsstimulering van de B50-groep van Platform Slim Werken Slim Reizen bereidt een white paper over fietsstimulering voor. Deze white paper laat zien wat fietsstimulering oplevert voor bedrijven en geeft een plan van aanpak dat bedrijven kunnen toepassen. De Maatschappelijke Organisaties zetten zich in om deze aanpak onder de aandacht van bedrijven te brengen. Ook zullen de Maatschappelijke Organisaties bedrijven desgewenst actief helpen bij het opzetten van een maatregelenpakket, bijvoorbeeld door het op aantrekkelijke basis aanbieden van e-bikes voor werknemers.

### Artikel 8 Pilot IJburg

De Maatschappelijke Organisaties steunen een pilot in de Amsterdamse wijk IJburg voor het vergroten van het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer en het belonen van fietsers. Er is een burgerinitiatief 'WoonWerkFiets' voor een pilotproject om inwoners van IJburg te verleiden om vaker de (elektrische) fiets naar het werk te nemen. Vanuit dit burgerinitiatief zijn inmiddels oriënterende contacten gelegd met de deelgemeente Oost, bedrijven en maatschappelijke organisaties. De Maatschappelijke Organisaties zetten zich in om de pilot daadwerkelijk van de grond te krijgen. Ook zullen de Maatschappelijke Organisaties vervolgens actief participeren in de uitvoering van de pilot.

## Artikel 9 Zorgverzekeraars

De Maatschappelijke Organisaties zijn in gesprek met de koepel van zorgverzekeraars om te stimuleren dat zorgverzekeraars mensen die regelmatig de fiets naar het werk nemen, gaan belonen vanwege de positieve gezondheidseffecten.

## Artikel 10 Taskforce

De Maatschappelijke Organisaties zullen een taskforce oprichten om de acties genoemd in de artikelen 2 tot en met 9 uit te voeren en aan te sturen. De taskforce stelt zich tot doel om de koppeling tussen de acties en de doelstelling verder uit te werken en te voorzien van cijfers en onderbouwing. Ook zal de taskforce de resultaten van de acties genoemd in de artikelen 4 tot en met 9 monitoren.

## Artikel 11 Inzet en acties Rijksoverheid

De Rijksoverheid ondersteunt het streven naar de groei van het fietsaandeel in het woon-werkverkeer en is bereid om, als er belemmeringen bestaan in de regelgeving die deze groei in de weg staan, na te gaan of deze belemmeringen kunnen worden weggenomen.

## Artikel 12

De Rijksoverheid is bereid de personele inzet van CROW voor de in artikel 2 genoemde publicatie met richtlijnen voor snelfietsroutes voor haar rekening te nemen. Het gaat hier om de inzet van CROW voor de in artikel 2 genoemde werkgroep en de aansturing door CROW van eventueel voor de publicatie benodigd onderzoek.

## Artikel 13

De Rijksoverheid zorgt voor een waarnemer voor de in artikel 10 genoemde taskforce en zal in overleg met de Maatschappelijke Organisaties bepalen hoe zij de taskforce kan ondersteunen in de verdere uitwerking van initiatieven die zijn genoemd in de artikelen 4 tot en met 9.

## 2. Slotbepalingen

### Artikel 14

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het Unierecht worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, staatssteun en technische normen en voorschriften.

### Artikel 15

Partijen komen overeen dat de Green Deal afspraken niet in rechte afdwingbaar zijn.

### Artikel 16

Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening en loopt tot en met 2015. Alle in deze Green Deal genoemde afspraken worden zo snel mogelijk ter hand genomen.

### Artikel 17

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

# Aldus overeengekomen en in zesvoud ondertekend te Amersfoort op 27 november 2012.

Minister van Infrastructuur en Milieu, drs. M.H. Schultz van Haegen

De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Mr. G.H.N.L van Woerkom

De Bond Automobielhandelaren en Garagehouders, Drs. J.G.S.M. Burgman

De Fietsersbond, H. van der Steenhoven

De Stichting Natuur en Milieu, Ir. T.J.A. Wagenaar MBA

De Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiellndustrie, O.C.M. de Bruijn