

Pendelhelden

AUTEURS Thomas Vanoutrive

ILLUSTRATIES Thomas Vanoutrive

Vroeger diende een militair te sneuvelen om als held geëerd te worden, nu volstaat het om met de fiets naar het werk te gaan. Zodoende kunnen zowel manager, militair als mijnwerker een heldenstatus verwerven. Al kunnen daar wel enkele kritische bedenkingen bij gemaakt worden.

'Zijn collega's kennen hem als een sportieve man met een uitstekende fysieke conditie, die liefst met de fiets naar het werk kwam.' – De Standaard 23 maart 2010

Amateursporter Tom VdG sterft tijdens een wedstrijd en zijn collega's wensen te benadrukken dat hij geen roekeloze waaghals was, maar iemand die minutieus zijn inspanningen voorbereidde. Maar bovenstaand citaat leert ons nog iets. Het gezegde 'over de doden niets dan goed' indachtig, leiden we hieruit af dat naar het werk fietsen iets 'goeds' is. Al lijkt kiezen voor de fiets niet altijd gemakkelijk, wat het woord 'liefst' suggereert. In dit artikel willen we dan ook even stilstaan bij fietsen naar het werk, en meer bepaald bij de vraag waarom het zich op twee wielen naar het werk verplaatsen lovenswaardig is. Zo lovenswaardig zelfs, dat overheden en bedrijven het promoten en dat uw nabestaanden het op uw begrafenis vermelden.

Wiens grafschrift wel eens zou kunnen vermelden dat hij met de fiets naar het werk trapt, is Peter VdH. Deze beroeps militair zit maar liefst vijf uur per dag op zijn rijwiel om op het werk te geraken, de afstand tussen Lummen en Neder-over-Heembeek bedraagt dan ook 73km (enkele rit!). Het radioprogramma Peeters & Pichal heeft hem in 2008 dan ook verkozen tot de moedigste fietser. Maar als iemand de heldenstatus van moedigste fietser verdient, is het volgens ons wel Julien L., die tachtig jaar geleden elke dag niet minder dan 8 uur op de fiets zat om over grind en kasseien te pendelen tussen Tremelo en de steenkoolmijn van Gilly in Charleroi. Ook een rit van zo'n slordige 75km (enkel). Tom, Peter en Julien, drie mannen die de met fiets naar het werk gaan,

elk met hun eigen verhaal. Dat het drie mannen zijn is niet geheel toevallig, vrouwen pendelen gemiddeld genomen minder met de fiets en leggen daarbij ook minder afstand af. Het huishouden, de kinderen naar school brengen en boodschappen doen, daar verdient u nu eenmaal geen heldenstatus mee. Al was het ook niet de bedoeling van Julien om een held te worden. Brood op de plank brengen was waarschijnlijk zijn grootste ambitie. Zijn verhaal is ons bekend dankzij zijn zoon die geïnterviewd werd door journalist Pascal Verbeken. In zijn boek "Arm Wallonië" beschrijft Verbeken hoe tot na de Tweede Wereldoorlog de armoede in Vlaanderen zo schrijnend was, dat mensen overgingen tot wel heel opmerkelijke pendelpraktijken om toch maar te kunnen overleven. Maar na 10 jaar heeft ook Julien het opgegeven en is hij geëmigreerd naar Wallonië. Dat hij het tien jaar heeft volgehouden, illustreert hoe honkvast de Belgen zijn.

Ook pendelkampioen Peter heeft een eigen verhaal. Een legerhervorming plaatste de militair over naar een andere post, een stuk verder van huis en dus met een lange pendelafstand tot gevolg. Maar wat we nog niet verteld hebben, is dat hij naast een fietsvergoeding van €21,60 per dag, ook een treinabonnement heeft waarmee hij in de wintermaanden pendelt. Weer en klimaat, en andere natuurverschijnselen zoals heuvels, maken fietsen er niet gemakkelijker op, wat voor de zogenaamde 'wiel-liefhebbers' dan weer een reden is om zichzelf een held te voelen als ze in de regen over kasseien denderen in de Vlaamse Ardennen, waarna ze de fiets aan hun terreinwagen haken.

Het verhaal van de onfortuinlijke Tom toont ons een volgende drempel om een fietsende pendelheld te worden. Hij was namelijk product manager bij een farmaceutisch bedrijf. Het feit dat de collega's aangeven dat hij niet altijd met de fiets naar het werk kon komen, doet ons vermoeden dat zijn professionele verplichtingen het niet altijd toelieten. Als u net in het pak moet zitten voor belangrijke meetings, is fietsen minder evident. En waarschijnlijk stelt uw baas een bedrijfswagen ter beschikking, ga dan maar eens uitleggen dat u zo'n mooi geschenk niet wenst te gebruiken. Alhoewel, ook bedrijven promoten de fiets. Dat is



goed voor het imago, en fietsende werknemers zijn fitter en gezonder, en dus minder ziek. Ze zijn ook gelukkiger, en u kan ze belonen met een belastingvrije fietsvergoeding. En uw baas zal ook niet klagen dat er een dure parkeerplaats minder nodig is.

Heldenkritiek

De 'heldenstatus' van fietsende werknemers zadelt sommige autopendelaars wel op met een schuldgevoel. Als u op café of tijdens een familiefeest vermeldt dat u woon-werkverkeer onderzoekt, dan begint er gegarandeerd iemand op een verontschuldigende toon zich te verantwoorden waarom hij of zij met de auto naar het werk gaat. En dikwijls brengen ze goede argumenten aan om niet te fietsen. Afstand is barrière nummer één. Maar de maatregelen die de woon-werkafstand trachten te verminderen zijn dun bezaaid. Het beleid focust massaal op de modal shift. Het devies luidt immers dat niet de verplaatsing problematisch is, maar enkel het gekozen vervoermiddel. De modale keuze wordt ook gezien als een individuele keuze. Dat de overheid – vooral dan in België – de suburbanisatie georganiseerd heeft, bedrijfswagens en tankkaarten fiscaal aantrekkelijk maakt, en ook lange pendelafstanden fiscaal beloont, wordt daarbij niet vermeld.

De folders, websites, reclamecampagnes, en transportstrategieën die pogen iedereen op de fiets te krijgen, communiceren de boodschap dat de fiets goed is voor u, uw omgeving en het milieu. Meer nog, u hebt de keuze om met de fiets naar het werk te gaan, waardoor de verantwoordelijkheid bij u als pendelaar komt te liggen. Promotiepraatjes voor de fiets zeggen zo impliciet dat u zelf verantwoordelijk bent, niet alleen voor uw eigen gezondheid, maar ook voor de gezondheid van anderen en die van een stad in zijn geheel. Een beetje burgerzin kan geen kwaad, en de overheid mag gerust haar inwoners op hun verantwoordelijkheden wijzen, maar het beeld van de actieve, verantwoordelijke burger die alles onder controle heeft, heeft ook een schaduwkant. Het 'systeem' wordt immers niet ter discussie gesteld. Het lijkt er op dat zolang we met z'n allen fietsen, gezond eten, onze stoep vegen en

flink werken, er geen probleem is. Als er dan toch nog maatschappelijke problemen zijn, dan komt dat door de mensen die niet fietsen, of ongezond eten, een vuile stoep en geen werkethiek hebben. Zoals alle vormen van fundamentalisme, negeert het blind promoten van de fiets andere maatschappelijke factoren. Het risico bestaat immers dat fietshelden zichzelf vrijpleiten van de last die ze op de gemeenschap leggen. Het is inderdaad maar de vraag of u een held bent door voor dag en dauw vrouw en kinderen achter te laten om naar het werk te trappen. En een vegetariër met een terreinwagen zou wel eens minder CO2 kunnen produceren dan een fietser die de deur niet uitgaat zonder enkele boterhammen met ham, mangosalade of préparé. Samengevat, de zwart-wit logica van het fietsfundamentalisme faalt doordat ze negeert dat de verantwoordelijkheid voor milieu en maatschappij meer is dan de individuele keuze om met de fiets naar het werk te gaan. Maar alles op een rijtje gezet, blijft de keuze om de auto aan de kant te laten en de fietsenstalling van uw baas te vullen een lovenswaardige keuze. Fietsen veroorzaken immers geen files, produceren geen fijn stof en amper geluid, nemen veel minder parkeer- en wegruimte in, en leveren daarenboven gezonde werknemers op.

De 'heldenstatus' van fietsende werknemers zadelt sommige autopendelaars op met een schuldgevoel

Hoe worden mijn werknemers fietshelden?

Niet alleen overheden stimuleren het fietsen, maar ook bedrijven zetten in op deze duurzame transportmodus. Naast de reeds vermeldde kilometervergoedingen, trachten werkgevers ook hun werkrachten op de fiets te krijgen door fietsenstallingen, douches en kleedkamers te installeren, en/of door een fietsdag met gratis ontbijt voor fietsers te or-

ganiseren. Bedrijven die nog wat verder willen gaan, kunnen fietsen ter beschikking stellen of, zoals Estée Lauder, een pechdienst organiseren. Een gebroken ketting of lekke band? Even telefoneren en een mobiele fietsenhersteller lapt uw fiets weer op. Indien de schade te groot is, staat er zelfs een vervangfiets ter beschikking.

Bedrijven die zo hard hun best doen om de fiets te promoten, kunnen we, net als onze langeafstandspendelaars, als helden beschouwen. Vandaar dat overheden en andere instituties de meest vooruitstrevende bedrijfsvervoerplannen ondersteunen en belonen. Zo worden in Vlaanderen ieder jaar de Business Mobility Awards uitgereikt aan bedrijven die echt hun best doen om werknemers minder voor de auto te laten kiezen. Voorts heeft de Vlaamse overheid een Pendelfonds opgericht dat reeds enkele miljoenen euro's aan subsidies uitdeelde aan organisaties met een voorbeeldig mobiliteitsbeleid. In Nederland brengt de Taskforce Mobiliteitsmanagement heel wat initiatieven samen die een duurzame pendel nastreven.

Men mag niet verwachten van werkgevers dat ze de fiets promoten, als de overheid haar fietspaden verwaarloost

De term mobiliteitsmanagement geeft aan dat gekozen wordt voor een 'zachte' aanpak van het mobiliteitsprobleem. Zacht staat hier tegenover een harde, infrastructuurgerichte aanpak. Deze traditionele aanpak gaat uit van een model waarbij transportvraag en aanbod in evenwicht moeten zijn, en waarbij er, indien de vraag het aanbod overstijgt, nieuwe infrastructuur moet komen (extra wegen). De 'zachte' aanpak daarentegen probeert vraag en aanbod op een meer 'slimme' wijze met elkaar te verzoenen. Flexibele werkuren maken het mogelijk om de files voor te zijn, fietsvergoedingen sporen werknemers aan om de auto thuis te laten, en mobiliteitsmanagers geven advies op maat aan pendelaars. De nadruk ligt dus op het 'managen' van de vraag naar transport. Aan de andere kant van de oceaan spreken ze dan ook over Transportation Demand Management.

De Taskforce Mobiliteitsmanagement benadrukt ook de rol van werknemers en werkgevers. Inderdaad, werkgevers hebben heel wat instrumenten in handen om het gedrag van hun personeel te beïnvloeden. Per slot van rekening is de contractuele link tussen een baas en zijn personeel dé reden waarom mensen in de file gaan staan. Het is dus logisch dat de overheid beroep doet op de private sector om de fiets te promoten. Maar het enthousiasme waarmee bedrijven in het kader van de Taskforce een meer duurzame pendel promoten, is ook niet zonder eigenbelang. We noemden reeds voordelen als minder ruimte voor parking, gezonder personeel en een beter bedrijfsimago. Maar het is ook belangrijk te weten dat als de Taskforce geen resultaten boekt, de Nederlandse overheid bepaalde mobiliteitsmaatregelen verplicht maakt voor werkgevers.

Hoe bedrijven fietsvriendelijker maken?

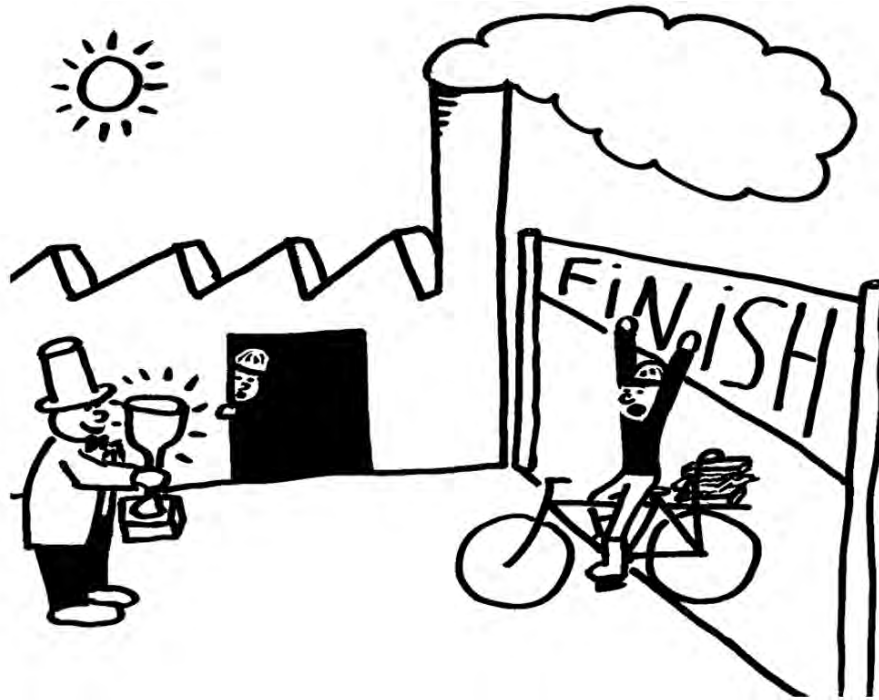
Werkgevers staan niet altijd te springen om een duurzaam woon-werkverkeer te stimuleren. Vandaar dat we hier even stil staan bij de wegen die overheden kunnen bewandelen om werkgevers er toe aan te zetten om de fiets te promoten. We bespreken achtereenvolgens fiscale maatregelen, subsidies, vergunningsprocedures, opgelegde maatregelen, en sociaal overleg.

Een fietsvergoeding is een belastingvriendelijke manier om uw personeel te belonen. Fiscale maatregelen zijn dan ook een eerste manier om bedrijven de fiets te laten promoten. Het voordeel is dat zowat iedereen (bedrijven en personen) belastingen betaalt, en dat het fiscale instrumentarium toelaat om zowel het fietsen te promoten als het autorijden te bestraffen. De combinatie van belonen en bestraffen maakt immers een beleid beter verteerbaar. Al is het een eufemisme om te zeggen dat de meeste landen (bedrijfs)wagens en lange pendelafstanden niet ontmoedigen. Dit maakt duidelijk dat het essentieel is dat het fiscale beleid het mobiliteitsbeleid niet tegenwerkt door het belonen van autorijden en het voorzien van personeelsparking. Tot slot mogen we ook het doel niet uit het oog verliezen. Voor de gemiddelde boekhouder is het een sport om zo weinig belastingen te moeten betalen. Of dit gepaard gaat met veel of weinig fietsende werknemers zal haar/hem worst wezen.

Ook subsidies kunnen bedrijven er toe aanzetten om de fiets te promoten. Voordeel is dat bedrijven die echt in de fiets geloven, beloond worden. Maar in regel dragen zelfs de meest succesvolle bedrijfsvervoerplannen weinig bij aan het oplossen van het fileprobleem, 100 auto's meer of minder in de file maken niet zo'n groot verschil. Het zijn dus vooral de indirecte effecten van gesubsidieerde projecten die belangrijk zijn. Subsidies geven ruimte aan innoverende pilootprojecten, en andere werkgevers kunnen geïnspireerd worden door mooie voorbeelden van mobiliteitsmanagement. Allerhande communicatiekanalen kunnen dan deze goede voorbeelden bekendheid geven. Promotie en informatieverspreiding helpen ook om het draagvlak voor mobiliteitsmanagement te vergroten, maar het blijft een flankerende maatregel. Naast belastingvoordelen en subsidies kan de overheid vergunningsprocedures gebruiken om bedrijven te dwingen investeringen te maken in mobiliteitsmanagement. Diverse landen en regio's eisen de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport voor grote projecten, en een bouwvergunning legt dan de nodige mobiliteitsmaatregelen op. Alleen weet een projectontwikkelaar dikwijls te weinig over de toekomstige gebruiker van het gebouw om gepaste maatregelen te formuleren. Voorts is het grootste probleem van bedrijfsvervoerplannen niet de effectiviteit in de beginfase, maar het effect na verloop van enkele jaren, dus lang na alle vergunningsprocedures.

De overheid kan er ook voor opteren om bedrijfsvervoerplannen simpelweg verplicht te maken, zoals het geval is (of was) in Brussel en verschillende delen van de Verenigde Staten. Populair bij werkgevers is dit allerm minst, en in de praktijk belanden plannen dikwijls onderaan in een schuif. Als u daarentegen ernstig werk wil maken van de evaluatie van de plannen, moet u een bureaucratisch monster creëren om alle plannen door te lichten.

Tot slot kunnen werknemers en werkgevers in het kader van het sociaal overleg afspreken om de fiets te promoten. De omvang van



de fietsvergoeding is bijvoorbeeld voorwerp van onderhandelingen tussen vakbonden en werkgevers. Om enig succes te hebben, moet de overheid dan wel de garantie hebben dat de fiets aan bod komt in deze onderhandelingen. Maar het staat buiten kijf dat de overheid zowel werkgevers- als werknemersorganisaties moet betrekken bij een mobiliteitsbeleid dat inspanningen vraagt van werkgevers. Het is niet onlogisch dat overheden werkgevers inschakelen aangezien deze een geprivilegieerde relatie hebben met hun werknemers. Het is bijvoorbeeld efficiënt om bedrijven fietsvergoedingen te laten beheren. En er zijn nog enkele voordelen aan het inschakelen van de private sector. Via subsidies kosten maatregelen maar de helft zoveel, aangezien bedrijven de helft moeten bijleggen. Direct ingrijpen in het gedrag van burgers is politiek ook niet echt populair, dus is het een aantrekkelijk idee om bedrijven in te schakelen als tussenpersoon. Maar aan de andere kant staan bedrijven ook niet te wachten op nog meer regeltjes van de overheid. En zonder een goed onderhouden fietspadennetwerk en degelijke openbaar vervoersvoorzieningen zijn bedrijfsvervoerplannen bij voorbaat gedoemd om te mislukken. Het is dus een én-én verhaal.

Tot slot

We begonnen dit artikel met enkele kritische bedenkingen bij het al te enthousiast promoten van de fiets voor woon-werkverkeer. Maar we konden besluiten dat het aanmoedigen van fietsen naar het werk nuttig is. Overheden mogen daarbij echter niet op één paard wedden en moeten een variëteit aan instrumenten inzetten om hun doelen te bereiken. Het gebruiken van werkgevers om het woon-werkverkeer te verduurzamen is zeker geen slechte strategie. Alleen mag dit niet als excuus worden gebruikt. Men mag immers niet verwachten van werkgevers dat ze de fiets promoten, als de overheid tezelfdertijd haar fietspaden verwaarloost. Het kiezen voor een benadering die gestoeld is op mobiliteitsmanagement en die bedrijven inschakelt in het mobiliteitsbeleid, moet dus samengaan met een versterking van de kerntaken

van de overheid inzake transport: een goed beheer van transportinfrastructuur, het aanbieden van openbaar vervoer, en een consequent fiscaal regime dat de fiets en andere duurzame modi stimuleert.

Thomas Vanoutrive (thomas.vanoutrive@ua.ac.be) is verbonden aan de Universiteit Antwerpen en onderzocht aan de universiteiten van Gent en Antwerpen in het kader van het BELSPO-project ADICCT (Assessing and Developing Initiatives of Companies to Control and Reduce Commuter Traffic) bedrijfsinitiatieven die een duurzamer woon-werkverkeer nastreven.

Literatuurselectie

Taskforce Mobiliteitsmanagement: www.tfmm.nl

- Cupples, J. and Ridley, E. (2008) Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism. *Area*, 40, pp. 254-264.
- Dickinson, J.E., Kingham, S., Copsey, S., and Hougie, D.J.P. (2003) Employer travel plans, cycling and gender: will travel plan measures improve the outlook for cycling to work in the UK? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 8, pp. 53-67.
- Heinen, E., van Wee, B., and Maat, K. (2010) Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30, pp. 59-96.
- Rye, T. (2002) Travel plans: do they work? *Transport Policy*, 9, pp. 287-298.
- Vanoutrive, T., Van Malderen, L., Jourquin, B., Thomas, I., Verhetsel, A., and Witlox, F. (2009) Let the business cycle! A spatial multilevel analysis of cycling to work. *Belgeo*, pp. 217-232.