



Financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren – Een studie naar de effecten

Definitief rapport

Opgesteld op verzoek van Programma Fiets, Ministerie van IenW



Financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren - een studie naar de effecten

Dit rapport is opgesteld in opdracht van Programma Fiets, Ministerie van IenW.
September 2019

Over MuConsult


MuConsult is een hoogwaardig onderzoek- en adviesbureau voor verkeer & vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, gedrag economie en arbeidsmarkt. Opdrachtgevers zijn overheden. Wij helpen opdrachtgevers op twee manieren: wij adviseren vanuit de inhoud en wij onderzoeken met oog voor beleid.

Zowel in de advisering als het onderzoek baseren wij ons op een grondige analyse van de probleemstelling. We maken gebruik van de nieuwste inzichten in ons vakgebied. We hebben een open oog voor belangen van alle actoren in het veld. En de aanbevelingen die wij formuleren, zijn altijd zo concreet en bruikbaar mogelijk.

MuConsult

MuConsult
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort

 033-465 50 54

 info@muconsult.nl

 www.muconsult.nl

MuConsult en eventueel andere partijen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, heeft de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

MuConsult sluit iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens uit dit document. De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet. De auteursrechten berusten bij MuConsult.

Inhoudsopgave

Samenvatting	6
Inleiding	9
1.1. Aanleiding	9
1.2. Onderzoeksopzet	9
1.3. Leeswijzer	10
Methode van onderzoek	11
2.1 De dataverzameling	11
2.2 Analyse van de gegevens	12
2.3 Effectenbepaling van veranderingen in reiskostenvergoedingen	13
Aanbod van fietsvergoedingen en andere regelingen	14
3.1 Typen vergoedingen en regelingen	14
3.2 Fietsvergoedingen	14
3.3 Fietsvergoedingen vs. andere vergoedingen en regelingen	16
Gebruik van fiets kilometervergoedingen en andere regelingen	18
4.1 Gebruik van fietsvergoedingen	18
4.2 Gebruik van regelingen en andere voorzieningen	19
Effect van fietsvergoedingen op het fietsgebruik	20
5.1 Analysemethodiek	20
5.2 Modeluitkomsten: algemene kenmerken fietsgebruik	20
5.3 Effecten van fietsregelingen op fietsdagen	21
5.4 Overige reiskostenvergoedingen	21
5.5 Nadere analyse gebruik fietsvergoedingen	22
Potentieel van fietsvergoedingen	23
6.1 Rekenmethodiek	23
6.2 Doorrekening varianten	23
Bijlage 1: Kenmerken van de steekproeven	25
Bijlage 2: Weging en ophoging ten behoeve van representativiteit	30

Samenvatting

Het programma Fiets van het ministerie van IenW heeft aan MuConsult opdracht verleend voor een onderzoek naar de vraag hoe het met de reiskostenvergoeding voor de fiets gesteld is en welke gedragseffecten hiervan te verwachten zijn.

Soorten financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren

- ▶ Vergoedingen: Geldelijke uitkeringen voor het **gebruik** van vervoermiddelen, zoals kilometervergoedingen¹ of een maandelijks bedrag.
- ▶ Regelingen: (Fiscale) regelingen voor de **aanschaf** en het **deelgebruik** van vervoermiddelen, zoals leasefiets, deelfietsen, regeling voor de aanschaf van een fiets via de werkkostenregeling enzovoort.
- ▶ Voorzieningen: Beschikbaar stellen van fietsenstallingen, oplaadfaciliteiten, douchevoorzieningen en dergelijke.

Een werkgever kan het bovenstaande gecombineerd aanbieden.

¹ Merk op dat het beschikbaar stellen van een fietskilometervergoeding officieel geen onkostenvergoeding is – de onkosten van het gebruik van de fiets worden geschat op slechts € 0,02 per kilometer. De kilometervergoeding kan dan ook beter worden gezien als een maatregel gericht op het stimuleren van het fietsgebruik.

Het onderzoek richt zich vooral op de vergoedingen, zoals blijkt uit de volgende deelvragen:

Geven werkgevers een kilometervergoeding aan werknemers voor de fiets? In hoeverre zijn werknemers hier bekend mee en gebruiken ze deze?

Hoe staat die vergoeding in verhouding met vergoedingen voor andere vervoerswijzen?

Welke restricties zitten er aan de vergoeding (bijvoorbeeld: alleen vanaf een bepaald aantal kilometers)?

Zijn er kenmerken van werkgevers en werknemers die mogelijke verschillen verklaren in het geven of ontvangen van een kilometervergoeding voor de fiets?

Is het mogelijk te achterhalen wat de kilometervergoeding voor de fiets voor effect heeft op het daadwerkelijke mobiliteitsgedrag (fietskilometers en aantal fietsritten) van een werknemer?

Voor het onderzoek hebben we geput uit een enquête onder werkgevers en een enquête onder werknemers. De werkgeversenquête was vooral bedoeld om helder te

krijgen of en zo ja welke reiskostenregelingen werkgevers aanbieden. Enquêtes onder werknemers bij deze bedrijven geven inzicht in het gebruik van de vergoedingen en het gebruik van de fiets en andere modaliteiten. We hebben deze data aan elkaar gekoppeld om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden.

De werknemersenquête waren al eerder uitgevoerd, in het kader van Beter Benutten Vervolg. De enquêtegegevens voor werknemers zijn beschikbaar voor de Beter Benutten-regio's Groningen Bereikbaar, Assen Bereikbaar, Haaglanden, Goedopweg en Maastricht Bereikbaar. De data van het onderzoek zijn gewogen en representatief voor sector, bedrijfsgrootte, stedelijkheidsklasse en woonlocaties waar de verschillende (Beter Benutten-) onderzoeken zijn uitgevoerd.

Aanbod en gebruik fietsvergoedingen

Uit het onderzoek blijkt dat 47% van de bedrijven een fietsvergoeding geeft, deels als specifieke regeling, deels in combinatie met andere regelingen. In totaal krijgt 57% van de werknemers een dergelijke vergoeding aangeboden – grotere organisaties bieden deze vergoedingen wat vaker aan dan kleinere. Semioverheidsinstellingen, zoals ziekenhuizen en onderwijsinstellingen, en het bedrijfsleven bieden vaker fietsvergoedingen aan dan overheidsinstellingen. Ongeveer 45% van de onderzochte organisaties geeft een fietsvergoeding per kilometer. Soms wordt ook een maandelijks bedrag gegeven voor de fiets of is sprake van een uitruilregeling. Er zijn maar weinig organisaties die alleen een fietsvergoeding geven: het merendeel van de fietsvergoedingen wordt gecombineerd met ov- en autovergoedingen. Circa een derde van de bedrijven heeft geen enkele fietsregeling.

Ongeveer een kwart van de werknemers die een vergoeding krijgt aangeboden, maakt daar ook daadwerkelijk gebruik van. Uit het onderzoek blijkt dat driekwart van de niet-gebruikers op fietsafstand van het werk woont (< 25 km) en de meeste van hen zelfs binnen 7,5 km van het werk. Hier is nog veel te winnen.

Vergelijking met regelingen voor andere modaliteiten

In het onderzoek zijn we nagegaan of er sprake is van verschillen in aanbod en gebruik van de vergoedingen voor de fiets ten opzichte van die voor de auto en het ov. Uit het onderzoek blijkt dat 75% van de organisaties een vergoeding voor de auto geeft, 54% een leaseauto-regeling heeft en 13% in het geheel geen auto reiskostenvergoedingen verstrekt. Het aandeel van organisaties met een autoregeling is dus fors hoger dan organisaties die een fietsvergoeding aanbieden. Ook worden vaker ov-vergoedingen aangeboden dan fietsvergoedingen. Rond de 40% van de organisaties biedt naast auto- en ov-vergoedingen ook fietsvergoedingen.

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat er minder vaak fietsvergoedingen worden aangeboden dan auto- en ov-vergoedingen. De werknemers die vergoedingen krijgen aangeboden voor de auto, blijken deze vaker te gebruiken dan aangeboden fietsvergoedingen. Regelingen voor het ov worden weer fors minder gebruikt dan de fietsregelingen.

Restricties op het gebruik van de regelingen

Bij de fiets worden het minst voorwaarden gesteld aan de aangeboden vergoedingen. Wel is er in 27% van de gevallen sprake van een maximum aantal kilometers dat wordt vergoed. Bij zowel de auto als het ov hebben voorwaarden betrekking op de minimale woon-werkafstand (25%) en het maximaal aantal kilometers (52%).

Verschillen tussen werknemers en kenmerken van de organisaties

Uit het onderzoek blijkt dat wat de kilometervergoeding betreft er forse verschillen zijn tussen groepen werknemers en organisaties:

Mannen maken vaker gebruik van een kilometervergoeding voor de fiets dan vrouwen, en werkenden van middelbare leeftijd vaker dan jongere en oudere werknemers.

Werkenden bij de overheid of in de gezondheidszorg maken vaker gebruik van een kilometervergoeding voor de fiets. In het onderwijs wordt minder gebruik gemaakt van een kilometervergoeding.

Wanneer een werknemer op meer dan 15 kilometer van het werk woont, een leaseauto gebruikt en/of in het onderwijs of bij een klein bedrijf werkt, dan is de kans kleiner dat hij of zij van een kilometervergoeding voor de fiets gebruikmaakt.

Mensen die in een niet-stedelijke woonlocatie wonen, hebben een grotere kans om gebruik te maken van fietskostenvergoedingen dan werknemers in andere stedelijkheidsklassen.

Effecten van veranderingen in fietsvergoedingen

We zijn nagegaan in hoeverre uitbreidingen van het aanbod en gebruik van fietsvergoedingen van invloed is op het aantal dagen dat de fiets wordt gebruikt voor woon-werkverkeer.

We hebben hiervoor modellen geschat die weergeven wat het effect is van verschillende reiskostenregelingen op het aantal dagen dat werknemers de fiets gebruiken (fietsdagen) en op de kilometers met de fiets. De gedragsparameters in deze modellen zijn dus afgeleid van de geregistreerde mobiliteit van de werknemers. Zo hebben we een fietsdagenelasticiteit vast kunnen stellen die laat zien dat een stijging van de fietskilometervergoeding met 10% leidt tot een gemiddelde toename in het

aantal fietsdagen met 0,45%.

Op basis van deze modellen is een aantal varianten doorgerekend:

1. Variant 1: Iedereen krijgt een fietsvergoeding van 19 cent/km.
2. Variant 2: Autoparkeren maximaal beperken (alleen indien huidige vervoerwijze = auto).¹
3. Variant 3: Iedereen heeft een ov-halte binnen 400 meter (herkomst en bestemming).
4. Variant 4: De kilometervergoeding voor fiets wordt met 10% verhoogd.

De onderstaande tabel geeft het resultaat van de doorrekening voor het aantal fietsdagen. De uitkomsten zijn relatief ten opzichte van het huidig aantal fietsdagen. Ter vergelijking staat ook het huidige gemiddeld aantal dagen dat wordt gefietst (over alle werknemers en voor alleen huidige fietsers) vermeld.

Tabel 0.1: Relatieve veranderingen in het aantal fietsdagen als gevolg van een viertal varianten, uitgesplitst naar sector en bedrijfsgrootte.

		Variant			
Sector en bedrijfsgrootte	Huidig ²	1	2	3	4
(O) Overheid	2,6/3,9	15%	7%	-2,0%	0,2%
(P) Onderwijs	2,3/3,9	13%	11%	-1,2%	0,7%
(Q) Gezondheidszorg	2,4/3,6	14%	14%	-2,8%	0,1%
(A-N, R-U) Overig	1,4/3,5	11%	47%	-4,4%	1,7%
Minder dan 100 medewerkers	2,0/3,4	5%	23%	-3,3%	1,3%
100-249 medewerkers	1,7/3,2	5%	25%	-1,3%	2,0%
250-999 medewerkers	2,0/3,8	14%	27%	-3,0%	0,6%
1.000 of meer medewerkers	2,3/3,7	15%	13%	-2,5%	0,3%
Totaal	2,2/3,7	14%	16%	-2,5%	0,5%

De uitkomsten laten zien dat het instellen van een fietsvergoeding van 19 cent/km voor alle werknemers, zal leiden tot een toename van het aantal fietsdagen. Deze maatregel is vrijwel even effectief als een beperking van het autoparkeren, al moet hierbij wel worden aangetekend dat de laatstgenoemde maatregel ook zal leiden tot meer gebruik van het ov. Uitbreiding van het ov is weer niet gunstig voor het aantal fietsdagen. Een verhoging van de kilometervergoeding slechts beperkt. Wel moet worden opgemerkt dat de uitkomsten forse verschillen laten zien tussen sectoren en bedrijfsgroottes.

Deze verschillen kunnen we mede verklaren door:

¹ Niet meer parkeren op eigen terrein en geen vergoeding van parkeerkosten
² Gemiddeld aantal dagen per week met de fiets naar het werk: incl. niet-fietsers/alleen fietsers.

- ▶ Huidig fietsgebruik. Bijvoorbeeld: er wordt al veel gefietst, geen groei meer mogelijk. Het groeipotentieel komt dan dus met name uit nieuwe fietsers.
- ▶ De situatie is al van toepassing. Men krijgt bijvoorbeeld al 19 cent/km of er kan al niet geparkeerd worden bij het werk.

Overige regelingen en voorzieningen

Werkgevers kunnen ook andere regelingen voor de fiets aanbieden dan alleen vergoedingen om de fiets te simuleren. Een paar voorbeelden:

- ▶ Veel organisaties gebruiken de werkkostenregeling voor het bevorderen van de aanschaf van een fiets (40%). Daarbij gaat het zowel om de gewone fiets als om de e-bike en de speed pedelec. Er worden ook andere aanschafconstructies aangeboden, zoals een lening (13%) en een leasefiets (11%).
- ▶ Overigens geeft de helft van de organisaties die de werkkostenregeling inzet voor het bevorderen van fietsbezit, ook een vergoeding voor het gebruik van de fiets.
- ▶ Soms worden ook andere voorzieningen aangeboden, zoals de mogelijkheden om regenkleding aan te schaffen of een fietsverzekering. Denk ook aan voorzieningen als goede stallingsplaatsen, oplaadvoorzieningen en douchemogelijkheden.

Implicaties van het onderzoek

Uit het onderzoek blijkt dat organisaties minder vaak fietsvergoedingen aanbieden dan vergoedingen voor de auto en het ov. Er ligt dus nog een opgave om het aantal organisaties met een fietsvergoeding uit te breiden. Uitbreiding van het aanbod blijkt een effectieve maatregel te zijn die tot meer fietsdagen zal leiden. Opvallend is dat dergelijke vergoedingen in het onderwijs minder worden aangeboden. Hieraan kunnen voorlichting (bijvoorbeeld 'factsheet' van deze uitkomsten) en communicatieacties van makelaars naar werkgevers en werknemers een rol spelen.

Het onderzoek laat ook zien dat het gebruik van aangeboden vergoedingen voor de fiets omhoog kan, juist op fietsbare afstanden. Combinaties van vergoedingen met andere regelingen zoals verzekeringen, regenkleding, douchevoorzieningen en fietsparkeren worden vaak gebruikt en lijken dus aantrekkelijk. Regelingen die het bezit van de fiets bevorderen worden wel voldoende gebruikt.

Het onderzoek heeft vooral betrekking gehad op de grotere stadsgewesten. Uitwerking naar het landelijk gebied kan worden overwogen om na te gaan in hoeverre de onderzochte maatregelen daar een bijdrage aan de substitutie van auto naar fiets kunnen leveren. Zo'n

substitutie helpt klimaatdoelen te realiseren en vangt de vermindering van het ov-aanbod deels op. Bredere maatregelpakketten dan die in dit rapport aan de orde zijn gesteld, zouden kunnen worden getoetst op hun bijdrage aan de fietsdoelstellingen van IenW.

Inleiding

1.1. Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenW) werkt aan het verduurzamen van de mobiliteit in Nederland. Staatsecretaris Van Veldhoven heeft de ambitie uitgesproken om 200.000 extra forensen uit de auto en op de fiets te krijgen. Ook binnen de 'Mobiliteitstafel'¹, ingericht in het kader van het Klimaatakkoord, wordt nagedacht over maatregelen om personenmobiliteit van forensen te verduurzamen. Fietsmaatregelen vormen onderdeel van het integrale pakket voor realisatie van de klimaatambities. Immers, veel autoritten in het woon-werkverkeer worden binnen een fietsbare afstand afgelegd.

Het aanbieden van een reiskostenvergoeding voor fietsers is een van de mogelijkheden om fietsen onder werknemers te stimuleren. Uit de leerervaringen van het programma Beter Benutten Fiets blijkt echter dat deze mogelijkheden niet bij alle werkgevers en werknemers bekend zijn. De staatssecretaris heeft opgeroepen om mogelijkheden voor vergoedingen optimaal te benutten.

Het programma Fiets van het ministerie van IenW wil duidelijk krijgen hoe het met de reiskostenvergoeding voor de fiets gesteld is en welke gedragseffecten hiervan te verwachten zijn. Daartoe heeft het ministerie MuConsult opdracht verleend voor het uitvoeren van een onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Geven werkgevers een kilometervergoeding aan werknemers voor de fiets? In hoeverre zijn werknemers hier bekend mee en gebruiken ze deze?
2. Welke restricties zitten er aan de vergoeding? Bijvoorbeeld: geldt de vergoeding alleen vanaf een bepaald aantal kilometers?
3. Hoe staat de vergoeding in verhouding met vergoedingen, regelingen en voorzieningen voor andere vervoerswijzen?
4. Zijn er kenmerken van werkgevers en werknemers die mogelijke verschillen verklaren in het geven of ontvangen van een kilometervergoeding voor de fiets?
5. Wat is het effect van een fietskilometervergoeding op het daadwerkelijke mobiliteitsgedrag van een werknemer in termen van aantallen fietsritten?
6. In hoeverre kan het invoeren van een algemene fietskilometervergoeding bijdragen aan meer fietsgedrag in termen van ritten en kilometers?

Soorten financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren

- ▶ Vergoedingen: Geldelijke uitkeringen voor het **gebruik** van vervoermiddelen, zoals kilometervergoedingen¹ of een maandelijks bedrag.
- ▶ Regelingen: (Fiscale) regelingen voor de **aanschaf** en het **deelgebruik** van vervoermiddelen, zoals leasefiets, deelfietsen, regeling voor de aanschaf van een fiets via de werkkostenregeling enzovoort.
- ▶ Voorzieningen: Beschikbaar stellen van fietsenstallingen, oplaadfaciliteiten, douchevoorzieningen en dergelijke.

Een werkgever kan het bovenstaande gecombineerd aanbieden.

¹ Merk op dat het beschikbaar stellen van een fietskilometervergoeding officieel geen onkostenvergoeding is – de onkosten van het gebruik van de fiets worden geschat op slechts € 0,02 per kilometer. De kilometervergoeding kan dan ook beter worden gezien als een maatregel gericht op het stimuleren van het fietsgebruik.

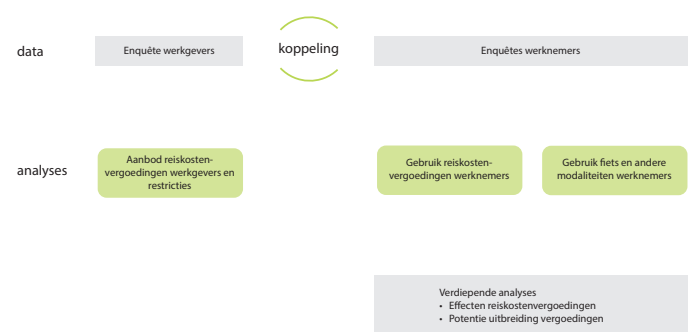
1.2 Onderzoekopzet

Voor ons onderzoek putten we uit twee databronnen:

- ▶ Werknemersenquêtes. Het gaat om enquêtes die al waren uitgevoerd in het kader van Beter Benutten Vervolg (2017).
- ▶ Een aanvullende enquête onder werkgevers. Het gaat om werkgevers waarvan de werknemers hebben meegedaan aan de Beter Benutten Vervolg-enquêtes.

Deze enquêtes zijn gekoppeld om het aanbod van de reiskostenvergoedingen en voorzieningen te kunnen relateren aan het gebruik ervan en de effecten op de mobiliteit van de werknemers. Op het resulterende (gekoppelde) databestand zijn de analyses uitgevoerd gericht op beantwoording van de onderzoeksvragen. Zie figuur 1.1.

Figuur 1.1: Opzet van het onderzoek.

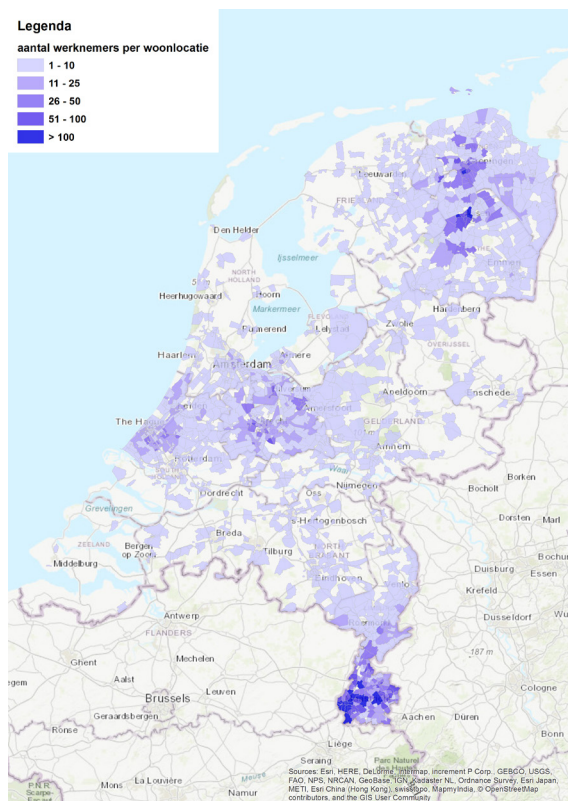


¹ De mobiliteitstafel bestaat uit werkgevers, vervoerders, overheden en koepelorganisaties.

In hoofdstuk 2 werken we de dataverzameling en de analyses verder uit.

Met een weging van de enquêtes is het onderzoek representatief gemaakt voor werknemers in de Beter Benutten Vervolg-regio's. Figuur 1.2 geeft kaartbeelden van de woon- en werklocaties van de werknemers.

Figuur 1.2 Woon- en werklocaties van werknemers betrokken in het onderzoek.



Zoals blijkt uit de kaartbeelden in figuur 1.2 worden vooral werknemers uit een aantal Beter Benutten-regio's gebruikt voor het onderzoek met gegevens over de reiskostenvergoedingen van de bedrijven waar ze werken. Niet alle Beter Benutten-regio's zijn vertegenwoordigd, maar uit nader onderzoek (zie Bijlage 1) blijkt dat de organisaties en werknemers een redelijk representatief beeld geven van de mobiliteit in de grotere stadsgewesten.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 werken wij de dataverzameling en de analysemethode verder uit. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het aanbod van regelingen. Vervolgens beschrijven we in hoofdstuk 4 het gebruik van regelingen op basis van de (gekoppelde) werknemers-enquêtes.

Hoofdstuk 5 gaat in op de uitkomsten van de verklarende analyse op basis van het gekoppelde bestand van werknemers en werkgevers. In hoofdstuk 6 geven we het resultaat van een aantal doorrekeningen op basis van dit model worden.

2 Methode van onderzoek

In dit hoofdstuk beschrijven we de data en de analyse-methodiek die we hebben gebruikt om de onderzoeksvragen te beantwoorden. Het databestand is gewogen, zodat de uitspraken representatief zijn voor de Beter Benutten-regio's. In deze regio's is het merendeel van de Nederlandse werknemers actief.

2.1 De dataverzameling

Werkgeversenquête

Voor dit onderzoek hebben we enquête uitgezet onder werkgevers, als aanvulling op de al beschikbare werknemersgegevens. De enquête was vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de reiskostenregelingen bij werkgevers.

Er is gebruikgemaakt van een online enquête met een beperkt aantal vragen (ongeveer tien), om de werkgevers zo min mogelijk te belasten. De vragen hadden betrekking op:

- ▶ Aanbod en invulling van reiskostenvergoedingen per modaliteit.
- ▶ Voorwaarden ten aanzien van de reiskostenvergoeding, zoals minimale/maximale woon-werkafstand en wel/niet meerdere vergoedingen per werknemer mogelijk.
- ▶ In hoeverre in de afgelopen vijf jaar het beleid is veranderd.
- ▶ Wanneer de fietsvergoeding is ingevoerd.
- ▶ Aanbod fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen, douches, deelfietsen, oplaadpunten etc.
- ▶ Aanbod overige voorzieningen, zoals gratis parkeren voor de auto, afstand tot ov-halte, deelauto's etc.

De vragenlijst is uitgezet onder werkgevers die in 2017 deel hebben genomen aan een effectmeting van MuConsult. Dit zijn veelal werkgevers die bij een Beter Benutten-regio zijn (of waren) aangesloten. Bij de verzending is gebruik gemaakt van de zogenaamde Mobiliteitsmakelaars uit de Beter Benutten-regio's.

In totaal hebben we gegevens verkregen van 105 bedrijven met in totaal 174 vestigingen. Wanneer een bedrijf voor bijvoorbeeld drie vestigingen de werkgeversenquête heeft ingevuld, dan telt elk van deze vestigingen voor een derde mee in de analyses. Op deze wijze blijft het totaal aantal bedrijven in de analyse gelijk, maar kan toch rekening worden gehouden met (eventuele) verschillen tussen vestigingen van één bedrijf, bijvoorbeeld met betrekking tot het parkeren op eigen terrein of de ov-bereikbaarheid.

In Bijlage 1 beschrijven we de kenmerken van de organisaties. De belangrijkste kenmerken zijn:

- ▶ Ongeveer een derde van de betrokken bedrijven heeft minder dan 100 medewerkers, een derde heeft 100-250 mensen en een derde meer dan 250 mensen.
- ▶ Bijna een derde behoort tot de (semi-) publieke sector, als onderwijs, gezondheidszorg en overheid. De overige organisaties betreffen voornamelijk het private bedrijfsleven. Opvallend is dat de grootste organisaties vooral onderwijsinstellingen en ziekenhuizen zijn, zoals universiteiten, HBO-instellingen en academische ziekenhuizen. Het bedrijfsleven betreft vooral kleinere bedrijven met minder dan 100 werknemers.

Representativiteit werkgeversenquête

Gezien de specifieke steekproef waarmee we te maken hebben – selectie van in het algemeen wat grotere bedrijven in voornamelijk beter Benutten-regio's – is voor bedrijfsgrootte en sector ten behoeve van de weging alleen naar bedrijven van 50 werknemers of meer gekeken en voor de stedelijkheid naar de verdeling binnen de COROP-gebieden/gemeenten¹ waar deze onderzoeken zijn gehouden. In de steekproef zijn te weinig kleine bedrijven (minder dan 50 werknemers) en/of bedrijven uit de sector 'overig' (zijnde niet onderwijs, overheid of gezondheidszorg) aanwezig om hier representatieve uitspraken over te kunnen doen.

De uitkomsten op basis van de (gewogen) steekproef van bedrijven zijn dus representatief voor sector, bedrijfsgrootte en stedelijkheidsklasse voor bedrijven met ten minste 50 werknemers binnen de COROP-gebieden/gemeenten waar de (Beter Benutten-) onderzoeken zijn uitgevoerd.

1 De COROP-indeling wordt gebruikt door onderzoeksinstituten als het CBS en het RIVM om statistische gegevens te presenteren.

Werknemersenquête

We hebben voor deze studie gebruikgemaakt van al beschikbare werknemersenquêtes, eerder uitgevoerd in het kader van Beter Benutten. In deze enquêtes is aan werknemers gevraagd naar hun mobiliteitsgedrag in het woon-werk- en zakelijk verkeer. Ook is inzicht verkregen in het gebruik door werknemers van reiskostenregelingen

en andere mobiliteit beïnvloedende maatregelen zoals die door werkgevers zijn getroffen, zoals het aanbieden van specifieke fietsvoorzieningen.

We hadden voor het onderzoek toegang tot enquêtegegevens uit 2017. Het gaat om gegevens over het reisgedrag van werknemers en vergoedingen van werknemers bij 'Beter Benutten-werkgevers' in de volgende regio's: Groningen Bereikbaar, Assen Bereikbaar, Haaglanden, Goedopweg en Maastricht Bereikbaar. Door deze databestanden met elkaar te koppelen is een databestand gecreëerd dat een representatief beeld geeft over het reisgedrag van werknemers. Aan ons bestand hebben we ook nog gegevens toegevoegd van een vergelijkbaar onderzoek dat in 2018 in de gemeente Hilversum is gehouden. In totaal zijn hiermee de gegevens van 18.374 werknemers beschikbaar. Het totale bestand van werknemers is op een aantal kenmerken, onder meer leeftijd, geslacht en opleiding, vergeleken met landelijke cijfers van het CBS. Waar nodig zijn de cijfers middels weging representatief gemaakt.

Van de 18.374 werknemers in ons databestand zijn er 7.032 die werken bij bedrijven die aan de werkgevers-enquête hebben deelgenomen. De analyse van specifiek 'aanbod vs. gebruik' is dus gebaseerd op deze 7.032 werknemers.

In Bijlage 1 zijn de belangrijkste kenmerken van de werknemers en hun mobiliteit weergegeven. Op hoofdlijnen:

- ▶ De verdeling over leeftijdsklassen is, na de weging, redelijk gelijk.
- ▶ Er is sprake van relatief veel hoogopgeleiden in het onderzoek. Dit kan, ondanks de uitgevoerde weging, mogelijk worden verklaard doordat het onderzoek meer betrekking heeft op werkenden die in grootstedelijke regio's wonen waarin het aantal hoogopgeleiden relatief hoog is.
- ▶ Het overgrote deel van de werknemers in het onderzoek heeft een kantoorfunctie.

Ten aanzien van de mobiliteit van de werknemers blijkt dat:

- ▶ Iets meer dan 40% van de werknemers de auto gebruikt, 10% het ov, 25% de fiets en bijna 8% de e-bike/speed pedelec. Met name in het bedrijfsleven wordt de auto veel gebruikt. De auto wordt bij de overheid het minst gebruikt, al is ook hier nog sprake van een aanzienlijk deel automobilisten.
- ▶ Het gebruik van de verschillende vervoerwijzen hangt, vanzelfsprekend, sterk samen met de woon-werkafstand. Tot 7,5 km gebruikt iets meer dan de helft de fiets, samen met de e-bike of speed pedelec is dit zelfs ruim 60%. Op afstanden van 7,5 tot 15 km maakt iets minder dan de helft gebruik van

een tweewieler. Tussen de 15 en 25 km is dit gedaald tot zo'n 15%.

- ▶ Ongeveer 35% van de werknemers woont op een afstand tot 7,5 kilometer van zijn werk en bijna 55% op een afstand tot 15 kilometer. Een aanzienlijk deel van de werknemers woont dus op fietsafstand van zijn werk. In het bedrijfsleven is dit aandeel wat minder, bij de overheid en met name in de gezondheidszorg wat meer (rond de 75% woont binnen 25 kilometer van zijn of haar werk).

Nadat de verschillende databronnen zijn geschoond en gewogen hebben we ze gekoppeld en opgenomen in een gezamenlijk werknemers/werkgevers-analysebestand. Ook dit bestand is waar nodig middels weging representatief gemaakt voor werknemers. Zie voor de gehele weegprocedure van werkgevers en werknemers-enquêtes Bijlage 2.

Representativiteit werknemersenquête

Ook wat werknemers betreft is er sprake van een specifieke groep in de steekproef: relatief wat oudere werknemers en mensen met een gemiddeld hoge opleiding. Gezien de deelnemende bedrijven (relatief veel overheid, onderwijs en gezondheidszorg) is dit een logisch resultaat. In de weging van de werknemers-enquêtes is daarom gekeken naar de verdeling van leeftijd, opleiding en stedelijkheid in alle woongemeenten van de werkenden die aan de verschillende (Beter Benutten-) onderzoeken hebben deelgenomen. Dit zijn woonlocaties met gemiddeld wat oudere mensen en hogere opleidingen. In de steekproef zijn te weinig jongeren en/of mensen met een lage opleiding aanwezig om hier representatieve uitspraken te kunnen doen.

De uitkomsten op basis van de (gewogen) steekproef van werknemers zijn dus representatief voor leeftijd, opleiding, en de stedelijkheidsgraad van de woonlocaties van werknemers die aan de verschillende (Beter Benutten-) onderzoeken hebben meegedaan en daarnaast voor de stedelijkheidsgraad van de werklocatie van de bedrijven waar ze werken.¹

1

Zie Bijlage 2 voor de uitgebreide onderzoeksverantwoording.

2.2 Analyse van de gegevens

De beschrijvende analyses op basis van de analysebestanden van werkgevers en werknemers hebben we gebruikt voor het beantwoorden van de onderzoeksvragen 1 tot en met 4. Voor een analyse van het aanbod hebben we geput uit een enquête onder werkgevers

over de vergoedingen en regelingen in het woon-werkverkeer en uit het bestand van de werknemers. Analyses voor het gebruik van de regelingen zijn gebaseerd op de werknemersgegevens (afkomstig uit de enquêtes zoals deze in een aantal regio's zijn gehouden).

De verklarende analyses hebben betrekking op onderzoeksvraag 5. We stellen daarbij vast in hoeverre de reiskostenvergoeding voor de fiets daadwerkelijk bijdraagt aan meer fietsgebruik onder werknemers. Deze analyses worden uitgevoerd op basis van de gekoppelde bestanden van werknemers en werkgevers.

Als te verklaren variabele is het aantal dagen dat werknemers per week gebruikmaken van de fiets in het woon-werkverkeer geselecteerd. We hebben hierbij uiteenlopende kenmerken van de werknemers, verschillende regelingen die hun werkgevers aanbieden en controlevariabelen gebruikt. Voor het vaststellen van de effecten van een kilometervergoeding voor de fiets moet er immers rekening gehouden worden met andere kenmerken die ook effect (kunnen) hebben op het fietsgedrag. We hebben daartoe kenmerken van de respondent zelf, zijn woonomgeving, zijn werkomgeving en zijn werksituatie gebruikt. Deze fungeren als 'correctievariabelen': ze helpen ons het 'netto' of geschoonde effect van (fiets)vergoedingen te bepalen, gecorrigeerd voor andere variabelen die van invloed zijn op fietsen.

In de verklarende analyses is alleen gekeken naar werknemers die de fiets daadwerkelijk (kunnen) gebruiken in het woon-werkverkeer, oftewel naar werknemers op fietsafstand van hun werk wonen. We hebben hierbij ook rekening gehouden met afstanden die typisch zijn voor de eBike – reden om te selecteren op werknemers die maximaal 25 km van hun werk wonen.

Op basis van een uitgebreid modelspecificatie-onderzoek hebben we uiteindelijk kunnen bepalen, welke variabelen in de analyse moeten worden opgenomen en op welke wijze (lineair of dummy per klasse, aantal klassen, hoofd- en interactie-effecten, enz.). Voor bijvoorbeeld de variabele *stedelijkheidklasse* geldt dat deze (deels) hetzelfde kan meten als *ov-bereikbaarheid*, *fietsbereikbaarheid* en *regio*. Van elk van de in het eindmodel opgenomen variabelen is uiteindelijk het effect op het fietsgebruik bepaald in termen van het aantal fietsritten per week in het woon-werkverkeer. Per variabele in het eindmodel wordt hierbij aangeven in hoeverre dit een significant effect betreft. Een variabele als *hoogte van een kilometervergoeding voor woon-werkritten met de fiets* geeft dus aan wat het effect hiervan is op het aantal fietsritten per week met de fiets, gecorrigeerd voor alle andere kenmerken in het eindmodel.

2.3 Effectenbepaling van veranderingen in reiskostenvergoedingen

Om het effect van (veranderingen in) fietsregelingen op het aantal fietsritten en fietskilometers te bepalen, is een doorrekening van de geschatte uitkomsten uitgevoerd. Deze doorrekening bestaat uit de volgende stappen.

1. **Vaststellen referentiesituatie.** Het aantal fietsritten en fietskilometers zoals vastgelegd in het (gekoppelde) analysebestand geldt als referentiesituatie.
2. **Bepalen effect op aantal fietsritten.** Er is gekeken welke werknemers nu nog geen fietsvergoeding krijgen en wat het effect van een (verandering in) fietsregeling op het aantal fietsritten is, wanneer dat wel het geval zou zijn. Voor werknemers die nu al zo'n vergoeding krijgen verandert er vanzelfsprekend niets.
3. **Bepalen effect op aantal fietskilometers.** Het effect op het aantal fietskilometers is berekend door de effecten op het aantal fietsritten door te vermenigvuldigen met de woon-werkafstand.
4. **Effect van fietsvergoeding.** Door het resultaat van stap 2 en 3 te relateren aan de referentiesituatie (stap 1), verkrijgen we het (relatieve) effect op het aantal fietsritten en fietskilometers.

Het relatieve effect van (veranderingen in) een kilometervergoeding op de fiets op het fietsgebruik geldt voor de hele populatie. Daarnaast is een doorrekening uitgevoerd voor het effect op het aantal fietsritten en fietskilometers voor een aantal specifieke sectoren.

In dit hoofdstuk gaan we nader in op het huidige aanbod aan reiskostenvergoedingen. Welke typen vergoedingen onderscheiden we? Hoeveel organisatie (bedrijven/overheden) bieden vergoedingen voor de fiets aan? Wat voor organisaties zijn dat? Hoe hoog zijn de vergoedingen precies? Interessant is ook de vraag hoe het aanbod van fietsvergoedingen zich laat vergelijken met het aanbod van vergoedingen voor de auto en het openbaar vervoer.

3.1 Typen vergoedingen en regelingen

Dit hoofdstuk gaat in op de vergoedingen en regelingen die werkgevers aanbieden aan hun werknemers voor de afwikkeling van de mobiliteit (woon-werk en zakelijk motieven). Bij *vergoedingen* gaat het om geldelijke uitkeringen voor het gebruik van verschillende vervoermiddelen. Bij *regelingen* gaat het om de werkkostenregeling, fietsplannen en dergelijke die de *aanschaf* van fietsen, e-bikes en speed pedelecs mogelijk maken.

Werkgevers kunnen daarnaast speciale voorzieningen aanbieden, zoals fietsenstallingen, oplaadfaciliteiten voor e-bikes en douche-voorzieningen.

Figuur 3.1 Overzicht van het type reiskostenvergoedingen (geldelijke vergoedingen, regelingen voor aanschaf en overige voorzieningen) welke bedrijven aan werknemers aanbieden.



Uiteraard geldt dat het aanbieden van vergoedingen en regelingen niet hoeft te betekenen dat deze ook daadwerkelijk door de werknemers worden gebruikt. Het werkelijke gebruik door werknemers stellen we in het volgende hoofdstuk aan de orde.

3.2 Fietsvergoedingen

In deze paragraaf zetten we wat feiten op een rij over de vergoedingen voor de fiets.

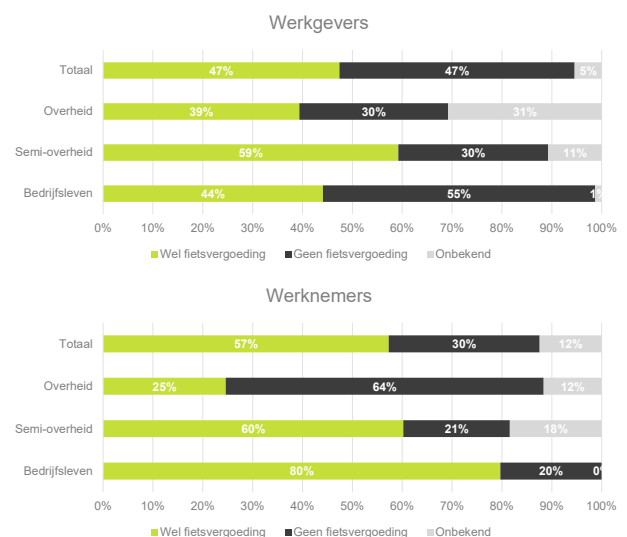
We staan eerst stil bij het (relatieve) *aantal* bedrijven dat een fietsvergoeding aanbiedt en het aantal werknemers

dat een fietsvergoeding krijgt aangeboden¹. Zie hiervoor onderstaande figuur 3.2. Hierin hebben we alle vergoedingen meegenomen die betrekking hebben op fietsen, van kilometervergoeding tot vast maandbedrag. De cijfers zijn opgesplitst in type organisatie: overheid, semi-overheid (ziekenhuizen, onderwijsinstellingen etc.) en bedrijfsleven.

Uit de figuur blijkt dat:

- ▶ 47% van de organisaties geeft een fietsvergoeding per kilometer, 47% geen vergoeding.
- ▶ 57% van de werknemers krijgt een fietsvergoeding aangeboden
- ▶ Overheidsorganisatie relatief weinig fietsvergoedingen aanbieden, semi-overheidsorganisaties vaker en het bedrijfsleven per organisatie gemiddeld, maar vooral bedrijven met veel werknemers relatief veel.

Figuur 3.2 Aandeel bedrijven dat een fietsvergoeding aanbiedt en het aantal werknemers dat deze vergoeding krijgt aangeboden, in totaal en naar sector.



Vormen van fietsvergoedingen

Bedrijven die een fietsvergoeding aanbieden, geven deze in verschillende vormen:

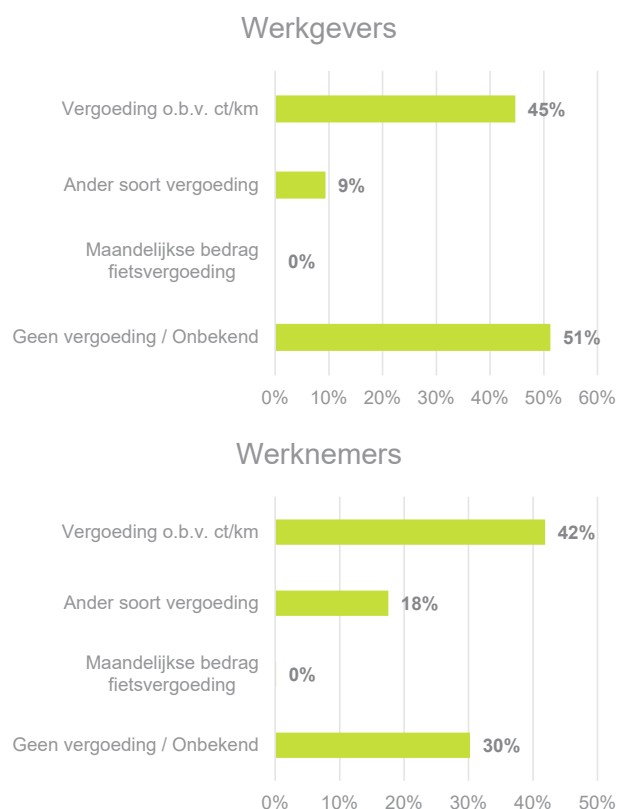
- ▶ Vergoeding op basis van het aantal gereden kilometers.
- ▶ Maandelijks bedrag fietsvergoeding.
- ▶ Ander soort vergoeding.

Zie voor het aandeel van deze vormen figuur 3.3. Uit de

¹ Het percentage bedrijven dat vergoedingen aanbiedt en het aantal werknemers dat vergoedingen aangeboden krijgt, verschilt. Dit komt doordat bedrijven in grootte verschillen.

figuur blijkt dat een groot deel van de organisaties een vergoeding op basis van kilometers aanbiedt, namelijk 45%. Merk op dat, voor zover bekend, het aandeel van de werknemers dat dit type krijgt aangeboden wat lager lijkt te liggen (42%). Wat hierbij mogelijk een rol speelt is dat in de categorie 'Geen vergoeding / onbekend' een aantal grotere organisaties vallen – want daar ligt het aandeel van de werknemers juist weer hoger.

Figuur 3.3 Aandeel van de organisaties en het aandeel werknemers met aanbod naar aard van de vergoeding.

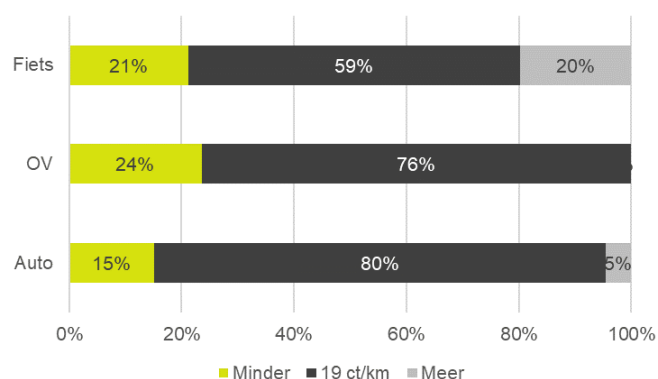


Hoogte van de fietsvergoeding

De hoogte van de vergoedingen hebben we weergegeven in figuur 3.4.

Opvallend is dat relatief weinig bedrijven met een fietskilometervergoeding relatief weinig uitkeren, dat wil zeggen, minder dan 19 cent/km. 59% van de organisaties geeft een vergoeding van 19 cent/km aan de medewerkers – gelijk aan het vergoedingstarief voor auto's.

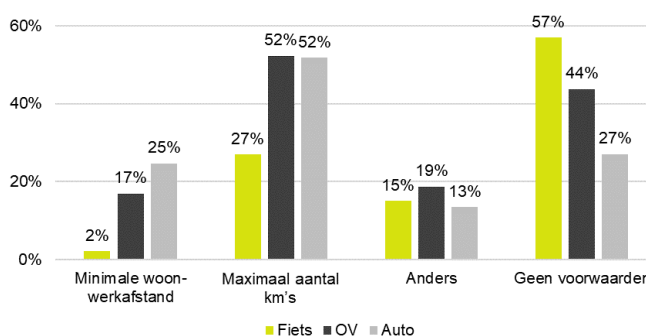
Figuur 3.4: De hoogte van de fietsvergoeding indien er sprake is van een kilometer tarief.



Voorwaarden aan de fietsvergoedingen

Aan de fietsvergoedingen worden soms voorwaarden gesteld, zoals blijkt uit figuur 3.5. In vergelijking met vergoedingen voor auto en ov, worden bij de fiets het minst voorwaarden gesteld. In 27% van de gevallen is wel sprake van een maximum aantal kilometers dat wordt vergoed.

Figuur 3.5: Voorwaarden die worden gesteld aan de fietsvergoedingen.



Regelingen en overige voorzieningen

Naast de vergoedingen voor de fiets – oftewel: geldelijke uitkeringen voor het gebruik ervan – kunnen werkgevers ook andere regelingen treffen voor het reizen met de fiets. In figuur 3.6 sommen we de belangrijkste regelingen en overige voorzieningen op.

Veel organisaties gebruiken de werkkostenregeling voor het bevorderen van de aanschaf van fietsen, e-bikes en speed pedelecs. Er zijn ook regelingen met gunstige leningen (11%) of lease-constructies¹ (10%). En soms voorziet de werkgever in een fietsverzekering (13%) dan wel kleding voor het fietsen (8%). Ongeveer een derde van de bedrijven heeft géén enkele fietsregeling. Het grootste deel van de werknemers krijgt minstens een werkkostenregeling variant (44%).

¹ Vanaf januari 2020 wordt de bijtelling van een fiets lease veranderd. De verandering is niet mee genomen in het onderzoek. Het is mogelijk dat de verandering in de bijtelling effect heeft op de resultaten in dit onderzoek, de mate of richting is echter nog onbekend.

Figuur 3.6: Overige regelingen ten behoeve van het fietsen.



3.3 Fietsvergoedingen vs. andere vergoedingen en regelingen

In deze paragraaf bekijken we hoe het aanbod van fietsvergoedingen zich verhoudt tot het aanbod van vergoedingen voor de auto en het ov, of tot het aanbod van andere regelingen voor de fiets.

Fietsvergoedingen vs. vergoedingen voor andere modaliteiten

Behalve fietsvergoedingen bieden veel werkgevers ook vergoedingen voor het ov en de auto aan en/of zijn er algemene vergoedingen. Vaak is het én-én: het gebruik van de fiets kan dan worden vergoed, maar ook het gebruik van de auto of het ov.

Typen vergoedingen voor andere modaliteiten

Mogelijke ov-vergoedingen zijn een vergoeding van het ov-abonnement of een ov-vergoeding per kilometer, een abonnement op de stations-fietsenstalling of een vergoeding voor het gebruik van ov-fietsen (om van/naar station te rijden).

Bij autovergoedingen gaat het om een kilometervergoeding, een vergoeding voor een leaseauto, of een vergoeding voor het gebruik van een deelauto.

Voorbeelden van algemene vergoedingen zijn een reiskostenvergoeding onafhankelijk van het gekozen vervoermiddel (cent/km) of om een Mobiliteitsbudget (vast bedrag per werknemer).

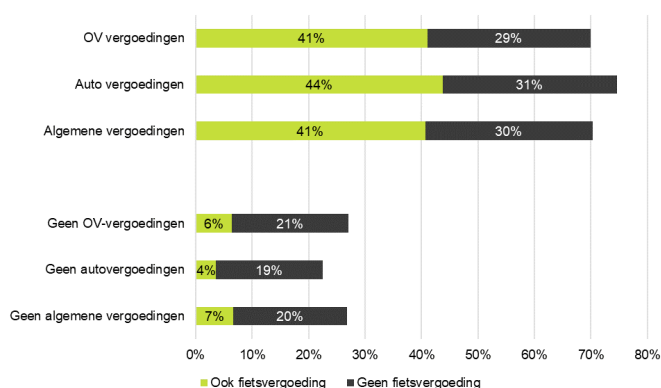
In figuur 3.7 is het aandeel van de bedrijven weergegeven dat een bepaalde vergoeding heeft, met het percentage dat wel of niet een fietsvergoeding biedt. Een voorbeeld: 70% (41+29) biedt een ov-vergoeding aan. 41% van de bedrijven biedt óók een fietsvergoeding aan, terwijl 29% een ov-vergoeding heeft zonder dat er sprake

is van een fietsvergoeding (de ov-vergoeding kan wel met andere regelingen zijn gecombineerd).

Ook de combinaties van fiets- en autovergoeding (44%) en fiets- en algemene vergoeding (41%) komt vaak voor. In een beperkt aantal gevallen (4-6%) wordt een fietsvergoeding gegeven zonder dat sprake is van een ov- dan wel autovergoeding.

Er zijn dus veel organisaties waarbij een fietsvergoeding onderdeel is van een breder reiskostenvergoedingensysteem. Er zijn maar weinig organisaties waar een fietsvergoeding wordt gegeven, zonder dat sprake is van andere typen vergoedingen.

Figuur 3.7 Reiskostenvergoedingen in combinatie met fiets kilometer vergoedingen.



Fietsvergoedingen vs. andere regelingen/voorzieningen

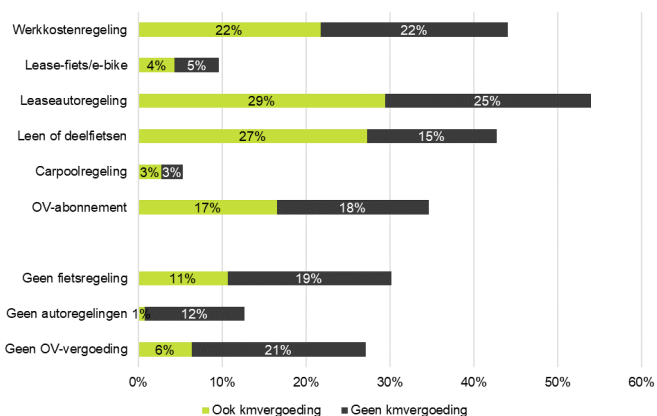
Vaak worden fietsvergoedingen gecombineerd met regelingen voor fiets, auto of ov.

In figuur 3.8 is het aandeel van de bedrijven weergegeven dat een bepaalde regeling aanbiedt, met daarbij aangegeven hoeveel procent dan óók een fietsvergoeding biedt – of juist niet.

Uit de figuur blijkt dat 44% (22+22) van de organisaties de werkkostenregeling gebruik voor het bevorderen van fietsbezit. Van deze organisaties geeft de helft ook een vergoeding voor het gebruik van de fiets.

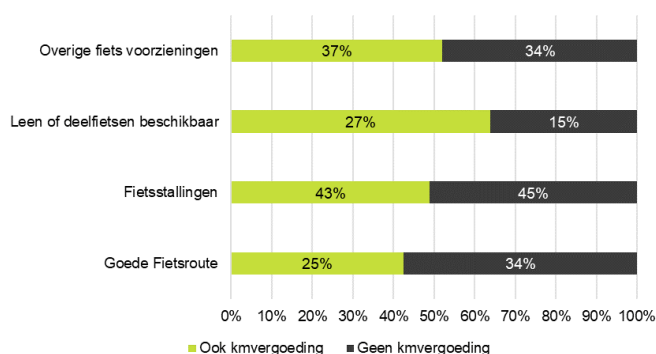
Organisaties die een leaseautoregeling aanbieden, hebben de helft ook een fietsvergoeding; hetzelfde geldt voor bedrijven die een ov-vergoeding geven. Merk op dat hier dus in een derde van de organisaties wel sprake is van een vergoeding voor de auto en ov, maar niet voor de fiets.

Figuur 3.8: Overige reiskostenregelingen, al dan niet in combinatie met fiets kilometervergoedingen.



Beschouwen we het aanbod van fietsvoorzieningen in totaal en in combinatie met fietsvergoedingen, dan ontstaat het beeld in figuur 3.9.

Figuur 3.9: Fietsvoorzieningen en de combinatie met fiets kilometervergoedingen.



Bij overige fietsvoorzieningen gaat het om de mogelijkheid om te douchen en/of de beschikbaarheid van omkleedruimtes, aanwezigheid van oplaadmogelijkheden voor e-bikes en de aanwezigheid van reparatie-/onderhoudsservice op de werklocatie. Bedrijven bieden vaak fietsstallingen aan en overige fietsvoorzieningen. Die overige voorzieningen worden vaak gecombineerd met fietsvergoedingen, relatief vaak als ook deelfietsen beschikbaar worden gesteld.

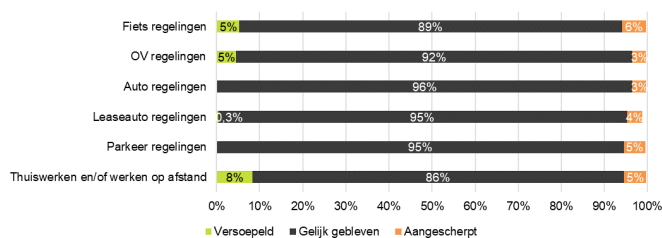
Veranderingen in de vergoedingen en regelingen

In de tijd kan er natuurlijk het nodige veranderen wat de (voorwaarden aan) de vergoedingen betreft. Gevraagd is welke zaken in de tijd zijn aangepast. In figuur 3.10 zijn de resultaten weergegeven.

Ook aan de fietsregelingen wordt zo af en toe gesleuteld. Ongeveer 5% van de organisaties geeft aan dat recentelijk sprake is van een minder strenge regeling. Belangrijke versoepelingen hebben betrekking op het gebruik van de fiets en het thuiswerken/werken op afstand. Bij 5% is de regeling juist aangescherpt. Mogelijk dat hier parti-

cipatie in Beter Benutten een rol heeft gespeeld. Echter, een groot aantal regelingen is gelijk gebleven in de tijd.

Figuur 3.10: Veranderingen in de reiskostenregelingen sinds invoering.



Gebruik van fiets kilometervergoedingen en andere regelingen

In het vorige hoofdstuk hebben we het aanbod van de reiskostenvergoedingen voor de fiets besproken. Maar in hoeverre maken werknemers er daadwerkelijk gebruik van? Hoe hangt dat samen met bijvoorbeeld de reisafstand? En hoe laat het gebruik van fietsvergoedingen zich vergelijken met dat van auto- en ov-vergoedingen of -regelingen?

4.1 Gebruik van fietsvergoedingen

In deze paragraaf gaan we in op het aandeel werknemers dat een fietsvergoeding krijgt.

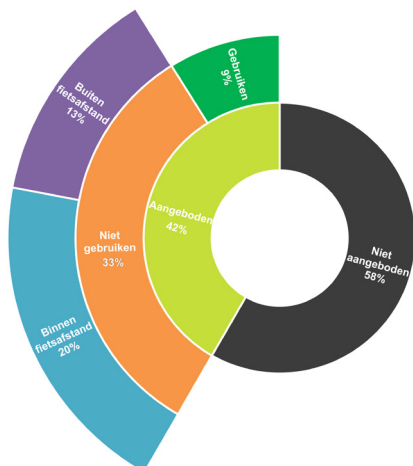
We gebruiken hiervoor gegevens van 7.032 werknemers¹.

In figuur 4.1 en 4.2 presenteren we bevindingen over het gebruik van de aangeboden fietsvergoedingen en de relatie 'gebruik vs. fietsafstand'. We kunnen het volgende concluderen:

- ▶ 42% van de werknemers krijgen een kilometervergoeding voor de fiets aangeboden, zoals al weergegeven in het voorgaande hoofdstuk.
- ▶ Ongeveer een kwart van hen maakt daar ook gebruik van.
- ▶ Van de driekwart die de vergoeding niet gebruiken, woont 60% binnen fietsafstand van de werklocatie (= woon-werkafstand is 25 km of minder).
- ▶ De meeste potentiële extra gebruikers (24% van de 42% die de vergoeding krijgen aangeboden) wonen zelfs binnen 7,5 km afstand van het werk.

Er is dus nog wel wat te winnen bij gebruikers.

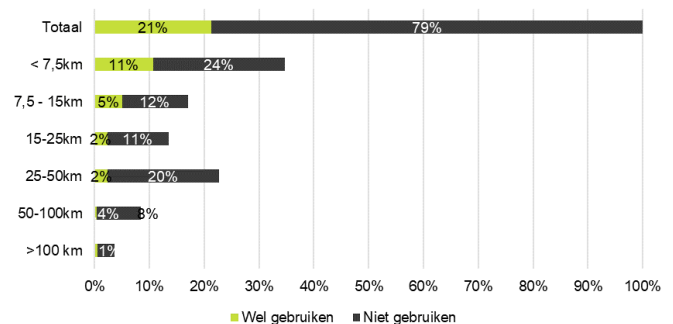
Figuur 4.1 Gebruik van kilometervergoeding voor de fiets (indien aangeboden door de werkgever).



¹ We gebruiken dus niet gegevens van alle 18.374 werknemers in ons databestand, maar alleen van de 7.032 die werken bij bedrijven die aan de werkgeversenquête hebben deelgenomen. Alleen voor hen is het immers mogelijk om hun data te koppelen aan de data van hun werkgevers

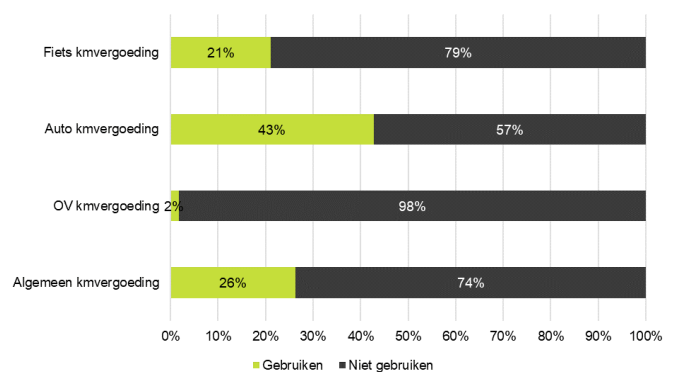
Uit figuur 4.2 blijkt dat, zoals verwacht mag worden, de fiets kilometervergoedingen meer worden gebruikt naarmate de woon-werkafstand meer 'fietsbaar' is.

Figuur 4.2 Gebruik van kilometervergoedingen voor de fiets (indien aangeboden door de werkgever) naar afstandsklasse.



In figuur 4.3 vergelijken we het gebruik van de fietsvergoeding met het gebruik van vergoedingen voor andere modaliteiten. Uit ons onderzoek blijkt dat autovergoedingen relatief vaak worden gebruikt als ze worden aangeboden (43%) en ov-vergoedingen relatief weinig (2%). Fietsvergoedingen nemen dus een middenpositie in. Dat de ov-vergoedingen weinig worden aangeboden is verklaarbaar, doordat ov reiskostenvergoedingen vaak in de vorm van een abonnement wordt aangeboden. Een abonnementsvorm valt in deze definitie niet onder de term 'vergoeding'.

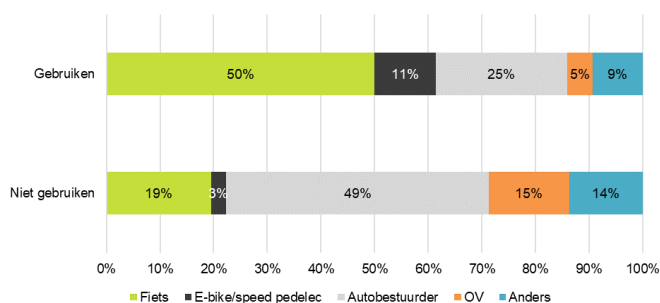
Figuur 4.3 Gebruik van kilometervergoedingen (indien aangeboden door de werkgever).



Als het gaat om de hoofdvervoerwijze (meest gebruikte vervoerwijze in een week) van de werknemers, zien we uiteraard dat gebruikers van een fietsvergoeding vaak de fiets als hoofdvervoerwijze hebben. Onder deze gebruikers van de kilometervergoeding voor de fiets is

echter nog een fors deel, namelijk 25%, dat de auto als hoofdvervoermiddel heeft. Het gaat hier over de mensen die al de specifieke fiets kmvergoeding gebruiken, maar toch meestal de auto gebruiken.

Figuur 4.4. Modal split voor de gebruikers en niet-gebruikers van de kilometervergoeding voor de fiets.



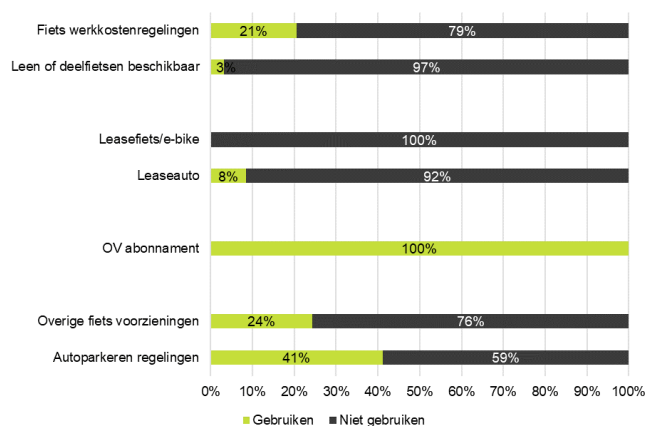
4.2 Gebruik van regelingen en andere voorzieningen

In figuur 4.5 zien we het percentage werknemers dat een regeling of voorziening gebruikt als ze die aangeboden krijgen. Zo maakt 21% van de werknemers die de werk-kostenregeling voor de fiets aangeboden krijgt, daar ook daadwerkelijk gebruik van.

Enkele andere interessante uitkomsten zijn:

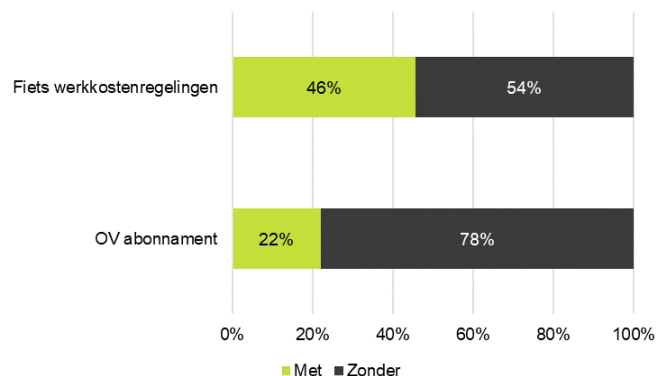
- ▶ Er zijn onder de geënquêteerde werknemers geen gebruikers van de regeling voor leasefietsen en e-bikes.
- ▶ Alle mensen die een ov-abonnement aangeboden krijgen, gebruiken deze.
- ▶ Leaseauto-regelingen worden ook relatief weinig gebruikt door de werknemers. Wellicht dat velen niet voldoen aan de voorwaarden die gesteld worden door de organisaties.

Figuur 4.5 Gebruik van regelingen indien deze door de werkgever worden aangeboden.



Uit figuur 4.6 ten slotte blijkt dat de helft (46%) van de mensen die een werkkostenregeling benut, óók gebruikmaakt van de kilometervergoeding voor de fiets. Datzelfde geldt voor 22% van degenen die gebruikmaken van een regeling voor ov-abonnementen.

Figuur 4.6 Gebruik van regelingen in combinatie met de kilometervergoeding voor de fiets (indien aangeboden door de werkgever).



Wat is het effect van de kilometervergoeding voor de fiets op het fietsgebruik? Om die vraag te kunnen beantwoorden hebben we een verklarende analyse uitgevoerd. Deze analyse laat zien welke variabelen van invloed zijn op het fietsgedrag van de werknemer, oftewel: hoeveel dagen in de week hij met de fiets naar werk gaat. In aanvulling hierop hebben we ook onderzocht wat de kans is dat werknemers met bepaalde kenmerken gebruikmaken van fietsregelingen.

5.1 Analysemethodiek

Voor onze verklarende analyse hebben we gebruikgemaakt van het gekoppelde bestand van werkgevers en werknemers. We hebben daarbij alleen gekeken naar werkenden die op fietsafstand van het (vaste) werkadres wonen. Als grens hebben we 25 kilometer aangehouden, rekening houdende met ook de e-bike en speed pedelec. Aan dit criterium voldeden 4.897 werknemers.

In de analyse is het aantal dagen per week dat een werknemer naar het (vaste) werkadres fietst (op een gewone fiets of e-bike), de te verklaren variabele. Verschillende andere variabelen zijn hier van invloed op. Het gaat om de volgende typen:

- ▶ Kenmerken van de werknemer: leeftijd, geslacht, stedelijkheidsgraad woonlocatie.
- ▶ Werksituatie: aantal werkdagen, woon-werkafstand, sector, bedrijfsgrootte, functie, stedelijkheidsgraad werklocatie.
- ▶ Fietsregelingen en vergoedingen: kilometervergoeding fiets, vergoedingen voor aanschaf van een tweewieler, andere fietsregelingen.
- ▶ Fietssituatie: aanwezigheid fietspaden, fietsenstalling enzovoort.
- ▶ Algemene regelingen en vergoedingen geldend voor alle vervoerwijzen.
- ▶ Autoregelingen en -vergoedingen, inclusief parkeren/parkeersituatie.
- ▶ Ov-regelingen en -vergoedingen, inclusief ov-bereikbaarheid.

In een zogenaamd specificatieonderzoek is bepaald welke variabelen nodig zijn in ons model. Hierbij hebben we onder andere gekeken naar de onderlinge samenhang van variabelen (multicollineariteit). Op grond hiervan is een aantal afzonderlijke variabelen samengevoegd in één gezamenlijke variabele, of zijn variabelen buiten het model gelaten. Dit laatste gold bijvoorbeeld voor de fietsbereikbaarheid van de werklocatie. Voor meer

dan 90% van de werknemers in de analyse is, volgens de werkgevers, de fietsbereikbaarheid namelijk goed, zijn er fietspaden aanwezig en zijn deze voorzien van een goed wegdek en verlichting – dit kenmerk is in onze populatie dus nauwelijks een ‘variabele’. Ook zijn de kenmerken/variabelen buiten het model gelaten waarvoor in de (ongewogen) steekproef minder dan 25 waarnemingen aanwezig waren.

5.2 Modeluitkomsten: algemene kenmerken fietsgebruik

In het definitieve model zijn uiteindelijk 65 variabelen opgenomen. Tabel 5.1 geeft een overzicht van de geschatte parameters voor de kenmerken van de werknemer en van de werksituatie. We geven de parameters met significante effecten op het aantal fietsdagen vetgedrukt weer ($p < 0,05$; $|t|$ -waarde $> 1,96$).

Uit tabel 5.1 blijkt het volgende:

- ▶ Mannelijke werknemers hebben relatief meer fietsdagen dan vrouwelijke.
- ▶ Oudere werknemers hebben relatief meer fietsdagen dan jongere.
- ▶ Werknemers die meer dagen per week werken, hebben (uiteraard) meer fietsdagen.
- ▶ Werknemers die meer dan 7,5 kilometer van werk wonen, hebben minder fietsdagen dan mensen die dichterbij het werk wonen.
- ▶ Er is geen duidelijk patroon in het gebruik van de fiets naar stedelijkheidsgraad van de woonomgeving.
- ▶ Wanneer de werklocatie in een zeer sterk stedelijke omgeving ligt, wordt er meer gefietst.
- ▶ Mensen met een leaseauto fietsen duidelijk minder dan mensen zonder leaseauto.
- ▶ De grootte van het bedrijf is van invloed op het aantal fietsdagen, maar er is geen duidelijk patroon: medewerkers van kleinere organisaties fietsen relatief meer, terwijl medewerkers van middelgrote organisaties minder fietsen dan die van de hele grote organisaties.
- ▶ In de sector gezondheidszorg wordt relatief meer gefietst.
- ▶ Mensen met een kantoor- of baliefunctie en met een onderwijsfunctie¹ fietsen meer, mensen in de buitendienst duidelijk minder.

¹ Het betreft hier werkenden die als functie ‘onderwijs geven’ hebben aangegeven. Dit komt niet volledig overeen met werkenden in de sector onderwijs. Binnen deze sector komen ook andere typen functies voor (met name kantoorfuncties en onderzoek).

Tabel 5.1: Modeluitkomsten kenmerken werknemer en werksituatie.

Variabele	Bron ^a	Coeff. ^b	t-waarde
Man (ref. = vrouw/onbekend)	1	0,154	2,8
Leeftijd 35-44 jaar (ref. = 18-34/onbekend)	1	0,057	0,8
Leeftijd 45-54 jaar (ref. = 18-34/onbekend)	1	0,285	4,1
Leeftijd 55-plus (ref. = 18-34/onbekend)	1	0,339	4,6
Aantal werkdagen vaste locatie (lineair)	1	0,551	18,8
Woonlocatie Zeer sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	-0,081	-0,7
Woonlocatie Sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	-0,078	-0,8
Woonlocatie Matig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	0,170	1,8
Woonlocatie Weinig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	0,072	0,8
WW-afstand 7.5-15km (ref. = <7,5km)	1	-1,084	-15,7
WW-afstand 15-25km (ref. = <7,5km)	1	-2,364	-32,5
Gebruikt leaseauto	1	-0,464	-2,5
Werklocatie Zeer sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	0,498	2,4
Werklocatie Sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	0,325	1,7
Werklocatie Matig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	0,040	0,2
Werklocatie Weinig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	1	-0,309	-1,6
SBI O: Overheid (ref. = overig)	2	0,138	0,3
SBI P: Onderwijs (ref. = overig)	2	0,349	1,0
SBI Q: Gezondheidszorg (ref. = overig)	2	0,872	2,1
Minder dan 100 medewerkers (ref. = 1.000 of meer)	2	1,951	4,2
100-249 medewerkers (ref. = 1.000 of meer)	2	-0,910	-3,3
250-999 medewerkers (ref. = 1.000 of meer)	2	0,097	0,7
Baiefunctie (ref. = overig)	1	0,380	2,7
Kantoorfunctie (ref. = overig)	1	0,268	2,7
Management / directie (ref. = overig)	1	0,189	1,1
Onderwijs (ref. = overig)	1	-0,339	-2,1
Onderzoek (ref. = overig)	1	-0,203	-1,3
Zorgfunctie (ref. = overig)	1	0,067	0,6
Productiewerk (ref. = overig)	1	-0,335	-1,6
Buitendienst (ref. = overig)	1	-1,109	-5,8

a: 1 = Werknemersenquête, 2 = Werkgeversenquête.

b: Effect op aantal fietsdagen per week.

5.3 Effecten van fietsregelingen op fietsdagen

Tabel 5.2 geeft een overzicht van de geschatte coëfficiënten wat fietsregelingen en fietsmogelijkheden betreft. Helaas hebben we geen gegevens over de mate waarin specifieke communicatieacties zijn gevoerd om de fietsmaatregelen onder de aandacht te brengen.

Uit tabel 5.2 kunnen we niettemin afleiden dat enkele van de stimuleringsmaatregelen significante effecten hebben op het aantal fietsdagen. De belangrijkste zijn:

- ▶ De kilometervergoeding voor de fiets leidt tot significant meer fietsdagen. Ook is duidelijk dat hoe hoger de vergoeding is die medewerkers krijgen, hoe meer de fiets gebruikt wordt voor woon-werkritten. Opvallend is dat wanneer er voorwaarden aan deze vergoedingen zijn verbonden (bijvoorbeeld: alleen vanaf of tot een bepaalde woon-werkafstand), de effecten sterker zijn.
- ▶ Het aanbieden van een fiets of e-bike via de werkkostenregeling of via het Fietsplan heeft een significant positief effect op het aantal fietsdagen.
- ▶ Specifieke kortingen, zoals een lening om een fiets aan te schaffen of korting op fietskleding, kunnen ook helpen om het aantal fietsdagen te vergroten.
- ▶ Als werkgevers specifieke fietsvoorzieningen bieden, leidt dat tot meer fietsdagen.
- ▶ Het aanbieden van een leaseregeling voor de fiets vergroot het aantal fietsdagen.
- ▶ De uitruilregeling en een afgesloten fietsenstalling leiden tot meer fietsgebruik, maar deze effecten zijn niet significant.

Tabel 5.2: Modeluitkomsten fiets.

Variabele	Bron ^a	Coeff. ^b	t-waarde
Kilometervergoeding fiets (cent)	2	0,026	2,0
Voorwaarden aan kilometervergoeding fiets	2	0,747	3,1
Uitruilregeling voor fietsers	2	0,293	1,0
Ander soort fietsvergoeding	2	0,936	3,3
Aanbieden leasefiets	2	1,057	3,1
Korting op aanschaf via werkkostenregeling	2	0,514	2,4
Andere kortingen (lening, fietskleding, fietsverzekering)	2	0,415	2,2
Afgesloten fietsenstalling	2	0,075	0,3
Fietsvoorzieningen (douche, opladen e-bike, onderhoud)	2	1,281	5,4

a: 1 = Werknemersenquête, 2 = Werkgeversenquête

b: Effect op aantal fietsdagen per week.

5.4 Overige reiskostenvergoedingen

Tabel 5.3 geeft een overzicht van de effecten van enkele andere reiskostenregelingen op het aantal fietsdagen. Het betreft de effecten van regelingen en mogelijkheden in het algemeen, of specifiek voor de auto en voor het ov.

We kunnen de volgende conclusies trekken:

- ▶ Een algemene reiskostenvergoeding (niet gebonden aan een modaliteit) leidt tot minder fietsdagen. Blijkbaar wordt zo'n algemene vergoeding vaker ingezet voor de auto en het ov.
- ▶ Een eigen parkeerterrein bij het bedrijf leidt tot minder fietsdagen.
- ▶ Een leaseautoregeling en/of carpoolregeling leidt tot minder fietsdagen.
- ▶ Het stellen van voorwaarden aan autokostenvergoedingen leidt tot minder fietsdagen. Kennelijk zijn deze voorwaarden niet gericht op het stimuleren van het gebruik van de fiets, maar op bijvoorbeeld de beheersing van de kosten voor werkgevers.
- ▶ Een ov-vergoeding leidt tot meer fietsdagen, maar een goede bereikbaarheid van de werklocatie met het ov leidt tot minder fietsdagen. Hier speelt wellicht de groei van het gebruik van de fiets in het voor- en natransport een rol. Een andere verklaring is dat mensen die een ov-vergoeding krijgen, vaker keuzereizigers zijn en ook (wel eens) gebruik van de fiets maken om naar het werk te reizen.
- ▶ Een verbetering in de ov-regeling leidt tot minder fietsdagen en een versobering van de ov-regeling juist tot meer.

Tabel 5.3: Modeluitkomsten algemeen, auto en ov.

Variabele	Bron ^a	Coeff. ^b	t-waarde
Algemene kilometervergoeding (cent)	2	-0,096	-4,9
Mobiliteitsbudget	2	-0,444	-0,9
Andere algemene regeling	2	0,493	3,1
Kilometervergoeding auto (cent)	2	0,015	1,0
Voorwaarden aan kilometervergoeding auto	2	-1,224	-6,7
Leaseautoregeling	2	-1,848	-4,9
Ander soort autovergoeding	2	0,220	0,9
Eigen parkeerterrein	2	-1,590	-7,2
Betaald parkeren op terrein werkgever	2	0,060	0,2
Parkeren op terrein werkgever zonder voorwaarden	2	-0,113	-0,4
Parkeren op terrein werkgever aan voorwaarden gebonden	2	-0,010	0,0
Vergoeding van parkeerkosten indien niet parkeren op eigen terrein	2	-0,484	-2,1
Carpoolregeling	2	-0,842	-3,4
Opladmogelijkheden voor elektrische auto	2	0,599	2,5
Leen- of deelauto's beschikbaar	2	-0,631	-3,3
Vergoeding van OV-abonnement	2	0,515	2,3
Kilometervergoeding OV (cent)	2	0,021	1,4
Voorwaarden aan kilometervergoeding OV	2	0,508	2,4
Abonnement stations fietsenstalling	2	1,046	3,3
Vergoeding van deelfietsen	2	-1,009	-3,0
Ander soort OV vergoeding	2	-0,017	-0,1
Verandering OV regeling (1: verbetering, -1: verslechtering)	2	-1,515	-4,1
OV halte woon- en werklocatie binnen 400m (hemelsbreed)	3	-0,161	-2,1
Interactie Leaseautoregeling en eigen parkeerterrein	2	2,437	5,1
Interactie Leaseautoregeling en algemene mobiliteitsvergoeding	2	0,053	2,5

a: 1 = Werknemersenquête, 2 = Werkgeversenquête, 3 = GIS o.b.v. PC4.

b: Effect op aantal fietsdagen per week.

5.5 Nadere analyse gebruik fietsvergoedingen

In een nadere analyse zijn we nagegaan welke kenmerken van werknemers en de organisaties waar zij werken, van invloed zijn op het gebruik van de fietsvergoeding en andere fietsregelingen. Tabel 5.4 laat zien welke kenmerken van de werknemers en hun (woon-) werksituatie effect hebben op het gebruik van een fietsregeling. Deze relatie is middels een logistische regressie onderzocht. Dit statistische model geeft de invloed van verschillende factoren op de kans van gebruik van een bepaalde regeling weer. Is de parameter positief, dan leidt het betreffende kenmerk tot een hogere kans op gebruik van de fietsregeling. In het model wordt dit effect steeds beschouwd ten opzichte van een referentiegroep.

We hebben drie situaties onderzocht:

- ▶ Gebruikmaken van een kilometervergoeding voor de fiets.
- ▶ Gebruikmaken van een aanbodregeling voor de fiets.
- ▶ Gebruikmaken van een kilometervergoeding en/of aanbodregeling voor de fiets.

Tabel 5.4: Modeluitkomsten kenmerken werknemer en werksituatie op gebruik van fietsvergoeding en andere regelingen.

Kenmerk	KmVergoeding	Aanbod	Totaal
Constante	-1,504	-2,676	-1,378
Man (ref. = vrouw/onbekend)	0,291	0,142	0,245
Leeftijd 35-44 jaar (ref. = 18-34/onbekend)	0,205	0,352	0,302
Leeftijd 45-54 jaar (ref. = 18-34/onbekend)	0,273	0,356	0,352
Leeftijd 55-plus (ref. = 18-34/onbekend)	0,098	0,415	0,220
Aantal werkdagen vaste locatie (lineair)	0,069	0,175	0,106
Woonlocatie Zeer sterk sted. (ref. = niet stedelijk)	-0,368	-0,472	-0,177
Woonlocatie Sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	-0,163	0,008	0,027
Woonlocatie Matig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	-0,529	0,071	-0,317
Woonlocatie Weinig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	-0,173	0,325	0,158
WW-afstand 7.5-15km (ref. = <7,5km)	0,069	-0,065	-0,083
WW-afstand 15-25km (ref. = <7,5km)	-0,838	-1,143	-1,131
Gebruikt leaseauto	-1,600	-0,106	-1,425
Werklocatie Zeer sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	0,153	0,385	0,280
Werklocatie Sterk stedelijk (ref. = niet stedelijk)	-0,177	0,302	0,036
Werklocatie Matig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	0,296	0,967	0,583
Werklocatie Weinig stedelijk (ref. = niet stedelijk)	-0,098	0,284	0,029
SBI O: Overheid (ref. = overig)	0,702	0,177	0,587
SBI P: Onderwijs (ref. = overig)	-0,604	0,628	0,068
SBI Q: Gezondheidszorg (ref. = overig)	0,325	-0,105	0,292
Minder dan 100 medewerkers (ref. = 1.000 of meer)	-3,351	-0,746	-1,069
100-249 medewerkers (ref. = 1.000 of meer)	0,192	-0,371	-0,025
250-999 medewerkers (ref. = 1.000 of meer)	0,063	-0,343	-0,143
Baliefunctie (ref. = overig)	0,348	0,452	0,559
Kantoorfunctie (ref. = overig)	0,300	0,155	0,221
Management / directie (ref. = overig)	-0,171	0,354	0,142
Onderwijs (ref. = overig)	-0,138	-0,213	-0,183
Onderzoek (ref. = overig)	0,062	0,677	0,214
Zorgfunctie (ref. = overig)	0,489	0,336	0,248
Productiewerk (ref. = overig)	-0,167	-2,371	-0,743
Buitendienst (ref. = overig)	0,571	-2,173	0,155
OV halte woon- en werklocatie binnen 400m	0,192	0,163	0,255

Evenals bij de verklarende analyse op het aantal fietsdagen is de nadere analyse uitgevoerd op alleen die werknemers die op fietsafstand (max. 25 kilometer) van het werk wonen. Ook zijn alleen werknemers meegenomen waarvan de gegevens vanuit de werkgeversenquête bekend zijn. Het gaat dus om wederom 4.897 werkdagen.

We geven de parameters met significante effecten op het gebruik van regelingen vetgedrukt weer ($p < 0,05$; $|t|$ -waarde $> 1,96$).

Uit de analyses met betrekking tot het gebruik van

kilometervergoedingen blijkt het volgende:

- ▶ Mannen maken vaker gebruik van een kilometervergoeding voor de fiets dan vrouwen, en werkenden van middelbare leeftijd vaker dan jongere en oudere werknemers.
- ▶ Werkenden bij de overheid of in de gezondheidszorg maken vaker dan gemiddeld gebruik van een kilometervergoeding voor de fiets. In het onderwijs wordt minder gebruik gemaakt van een kilometervergoeding.
- ▶ Een aantal (typen) functies heeft een positief effect op het gebruik van een kilometervergoeding voor de fiets.
- ▶ Wanneer een werknemer op meer dan 15 kilometer van het werk woont, een leaseauto gebruikt en/of in het onderwijs of bij een klein bedrijf werkt, dan is de kans kleiner dat hij of zij van een kilometervergoeding voor de fiets gebruikmaakt.
- ▶ Mensen die in een niet-stedelijke woonlocatie wonen, maken vaker gebruik van een kilometervergoeding voor de fiets dan personen in andere stedelijkheidsklassen. Bij de stedelijkheidsklasse van de werklocatie is het patroon minder duidelijk.
- ▶ Ten slotte geldt dat wanneer er zowel aan de woon- als werkkant een ov-halte dichtbij is, de kans hoger is dat de werknemer gebruik maakt van een kilometervergoeding voor de fiets.

Met betrekking tot de regelingen blijkt daarnaast het volgende:

- ▶ Mensen die meer dagen werken, in het onderwijs werken en bij een groot bedrijf werken maken vaker gebruik van een aanbodregeling voor de fiets.
- ▶ Jongeren, mensen die minstens 15 kilometer van het werk wonen en een aantal functietypen hebben een kleinere kans van zo'n aanbodregeling gebruik te maken.
- ▶ De stedelijkheidsklasse van woon- en werklocatie heeft hier geen duidelijk effect.

Ten slotte geldt voor de situatie 'Gebruikmaken van een kilometervergoeding en/of aanbodregeling voor de fiets' in grote lijnen hetzelfde als voor de situatie 'Gebruikmaken van een kilometervergoeding voor de fiets'.

Potentieel van fietsvergoedingen

Op basis van de modeluitkomsten zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, hebben we berekend in hoeverre het fietsgebruik verandert, als een of meer regelingen voor de fiets of een ander vervoermiddel aanpassen. Wat gebeurt er bijvoorbeeld als iedereen een fietsvergoeding van 19 cent/km krijgt? Of als het parkeren van de auto maximaal wordt beperkt?

6.1 Rekenmethodiek

Uitgaande van de modeluitkomsten uit het vorige hoofdstuk, hebben we berekend in hoeverre het fietsgebruik verandert als we een vergoeding, regeling of voorziening voor de fiets of een ander vervoermiddel aanpassen.

Bij de het berekenen van dit potentieel hebben we gekeken naar het totale aantal dagen dat de fiets gebruikt wordt en naar het effect op de fietskilometers. Deze zijn berekend op basis van het aantal fietsdagen x 2 (heen en terugreis) x de woon-werkafstand.

We onderzoeken het effect van vier situaties of ingrepen:

- ▶ Variant 1: Iedereen heeft recht op een fietsvergoeding van 19 cent/km.
- ▶ Variant 2: Het autoparkeren wordt maximaal beperkt (alleen indien huidige vervoerwijze = auto). Dat betekent dat er niet meer geparkeerd kan worden op een eigen terrein en er ook geen sprake meer is van een vergoeding van de parkeerkosten.
- ▶ Variant 3: Iedereen heeft bij zowel herkomst als bestemming een ov-halte in de buurt, op minder dan 400 m afstand.
- ▶ Variant 4: De kilometervergoeding voor de fiets wordt met 10% verhoogd.

Deze laatste variant is gekozen vanwege het gemak waarmee dit percentage kan worden opgehoogd – een gebruikelijke keuze bij dit type analyses.

In alle gevallen is de doorrekening zo uitgevoerd dat het (voorspelde) aantal fietsdagen voor een individuele werknemer niet groter is dan het aantal werkdagen dat naar het vaste werkadres wordt gereisd en ook niet lager is dan nul. Dit betekent bijvoorbeeld dat als iemand nu al alle dagen naar het werk fietst, het aantal fietsdagen niet kan stijgen als de fiets een aantrekkelijker vervoermiddel wordt. En omgekeerd: als iemand nu al geen gebruik maakt van de fiets, kan een zekere ingreep niet leiden tot nog minder fietsen.

6.2 Doorrekening varianten

Tabel 6.1 geeft het resultaat van de doorrekening voor het aantal fietsdagen. De uitkomsten zijn relatief ten opzichte van het huidige aantal fietsdagen en uitgesplitst naar bedrijfsgrootte en sector. Ter vergelijking staat het huidige gemiddelde aantal dagen dat wordt gefietst (over alle werknemers en voor alleen huidige fietsers) eveneens vermeld.

Tabel 6.1: Relatieve veranderingen in het aantal fietsdagen bij vier varianten (ingrepen), uitgesplitst naar sector en bedrijfsgrootte

Sector en bedrijfsgrootte	Huidig ^a	Variant			
		1	2	3	4
(O) Overheid	2,6/3,9	15%	7%	-2,0%	0,2%
(P) Onderwijs	2,3/3,9	13%	11%	-1,2%	0,7%
(Q) Gezondheidszorg	2,4/3,6	14%	14%	-2,8%	0,1%
(A-N, R-U) Overig	1,4/3,5	11%	47%	-4,4%	1,7%
Minder dan 100 medewerkers	2,0/3,4	5%	23%	-3,3%	1,3%
100-249 medewerkers	1,7/3,2	5%	25%	-1,3%	2,0%
250-999 medewerkers	2,0/3,8	14%	27%	-3,0%	0,6%
1.000 of meer medewerkers	2,3/3,7	15%	13%	-2,5%	0,3%
Totaal	2,2/3,7	14%	16%	-2,5%	0,5%

a: Gemiddeld aantal dagen per week met de fiets naar het werk (incl. niet fietsers/alleen fietsers)

Om te beginnen beschouwen we de effecten voor de gehele (gewogen) onderzoeksgroep.

Uitbreiding van de fietsvergoedingen naar alle werknemers heeft een substantieel effect op het aantal fietsdagen. Dit neemt maar liefst met 14% toe. Het beperken van het autoparkeren bij de werkplek is met +16% ook effectief – zeker als we bedenken dat een deel van de reductie van het autoverkeer bij het ov terecht komt. Interessant is dat het effect bij overheid, onderwijs en gezondheidszorg relatief laag is, aangezien in deze sectoren al minder van de auto gebruikt wordt gemaakt dan in de 'overige' sectoren. Het verbeteren van het ov dan wel een beperkte stijging van de fietsvergoedingen heeft ten opzichte van de andere varianten weinig effect, gemeten in fietsdagen.

Wat verder opvalt in de cijfers is dat er sprake is van forse verschillen tussen sectoren en bedrijfsgroottes. Deze verschillen worden mede verklaard door:

- ▶ Huidig fietsgebruik. Bijvoorbeeld: er wordt al veel gefietst en er nauwelijks nog groei mogelijk. Het groeipotentieel komt dan dus vooral uit nieuwe fietsers.
- ▶ De situatie is al van toepassing. Er verandert dus niets, bijvoorbeeld omdat men al 19 cent/km fietsvergoeding krijgt.

Uit een nadere analyse van de uitkomsten van variant 4

blijkt dat een stijging van de kilometervergoeding met 10% leidt tot een gemiddelde toename in het aantal fietsdagen met 0,45%.

Een aantal gevoeligheidsanalyses laat zien dat kilometervergoedingen in combinatie met aanschafvergoedingen op basis van de werkkostenregeling nog veel effectiever kan zijn dan de bovengenoemde effecten. Deze combinatiemogelijkheden zijn in dit onderzoek niet verder in beschouwing genomen, aangezien er geen duidelijk maatregelenpakket vooraf was opgesteld om door te rekenen.

Tabel 6.2 geeft het effect voor het aantal fietskilometers. Hierbij is tevens een onderscheid gemaakt naar woon-werkafstandsklasse en staat het huidige aandeel van het aantal fietskilometers weergegeven.

Tabel 6.2: Relatieve veranderingen in het aantal fietskilometer bij vier varianten (ingrepen), uitgesplitst naar sector, bedrijfsgrootte en woon-werkafstand.

Sector, bedrijfsgrootte en woon-werkafstand	Huidig aandeel ^a	Variant			
		1	2	3	4
(O) Overheid	24%	20%	13%	-3%	0,4%
(P) Onderwijs	17%	17%	27%	-2%	1,0%
(Q) Gezondheidszorg	44%	20%	33%	-3%	0,1%
(A-N, R-U) Overig	15%	14%	92%	-7%	2,4%
Minder dan 100 medewerkers	1%	11%	54%	-5%	1,7%
100-249 medewerkers	5%	5%	52%	-2%	2,7%
250-999 medewerkers	15%	19%	60%	-5%	1,0%
1.000 of meer medewerkers	79%	19%	31%	-4%	0,4%
Max. 7,5km	49%	11%	4%	-2%	0,3%
7,5-15 km	32%	18%	30%	-4%	0,7%
15-25 km	19%	40%	131%	-8%	1,4%
Totaal	100%	18%	36%	-4%	0,6%

a: Aandeel van totaal aantal kilometers in de steekproef binnen elk van de uitsplitsingen.

De relatieve effecten van de doorgerekende varianten op het aantal fietskilometers zijn in alle gevallen groter dan voor het aantal fietsdagen. Dit komt vooral doordat het extra fietsgebruik op gemiddeld grotere woon-werkafstanden plaatsvindt en/of er in bepaalde gevallen nu relatief weinig wordt gefietst, waardoor het relatieve effect dan groot is. Op korte afstand wordt al relatief veel gefietst en is de groeipotentie aanzienlijk lager. In tabel 5.2 komt dit duidelijk naar voren bij de uitsplitsing naar woon-werkafstand. De relatieve effecten zijn het kleinst op korte afstanden en aanzienlijk groter op grotere woon-werkafstanden. Het beperken van de parkeermogelijkheden (variant 2) heeft voor mensen die op maximaal 7,5 km van het werk wonen daarom nauwelijks effect, aangezien deze groep al weinig van de auto gebruikmaakt.

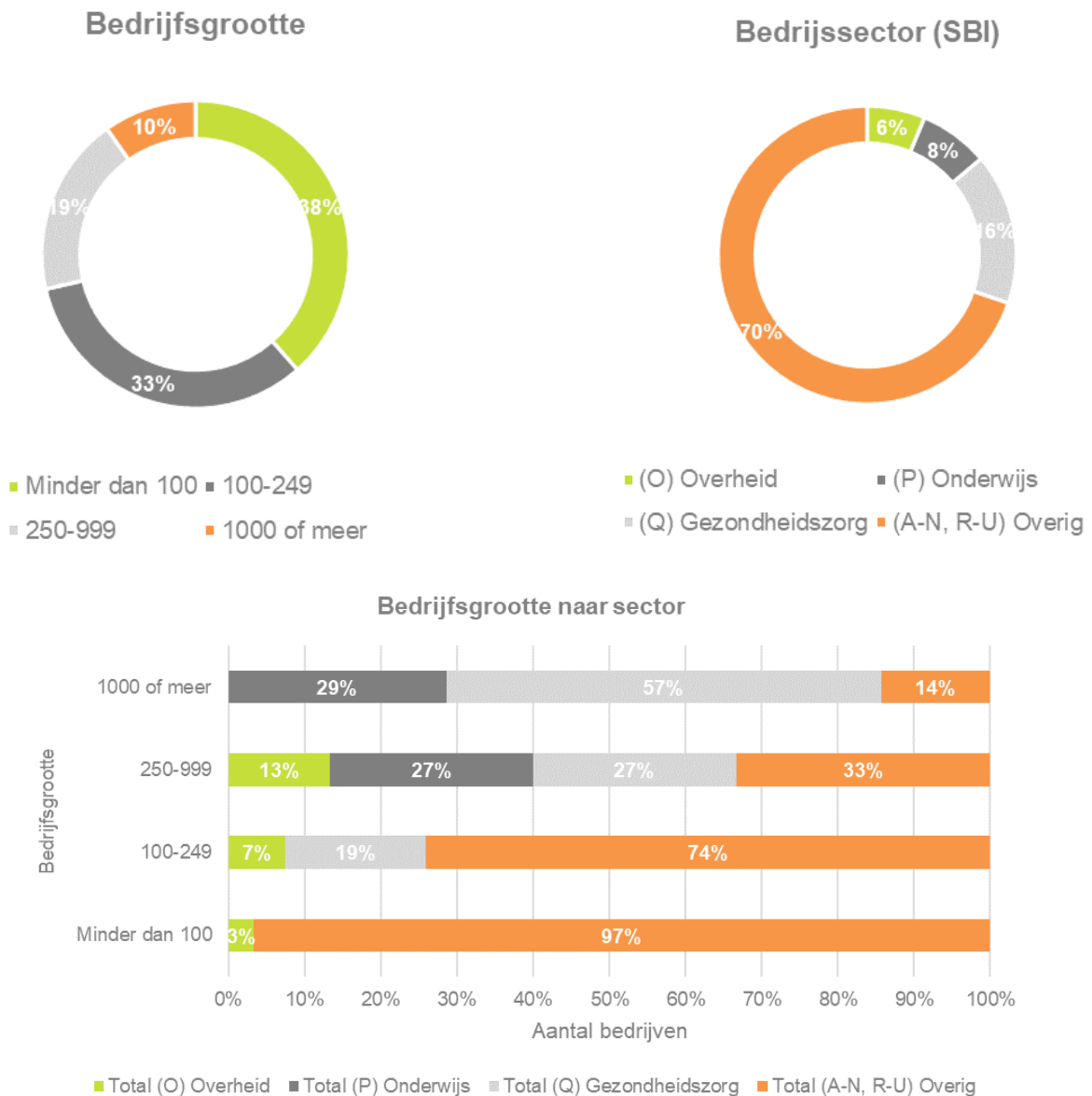
Op basis van variant 4 is de gemiddelde elasticiteit voor een kilometervergoeding voor de fiets op het aantal fietskilometers 0,064. Voor mensen met een woon-werkafstand van 15-25 km is deze aanzienlijk groter: 0,135.

Bijlage 1: Kenmerken van de steekproeven

Kenmerken van de organisaties

In deze paragraaf beschrijven we de kenmerken van de betrokken bedrijven in het onderzoek. Figuur B1.1 geeft de belangrijkste kenmerken weer. Rond 1/3 van de betrokken bedrijven heeft minder dan 100 medewerkers, 1/3 heeft 100-250 mensen en 1/3 is groter dan 250 mensen.

Figuur B1.1: Kenmerken van de onderzochte organisaties.

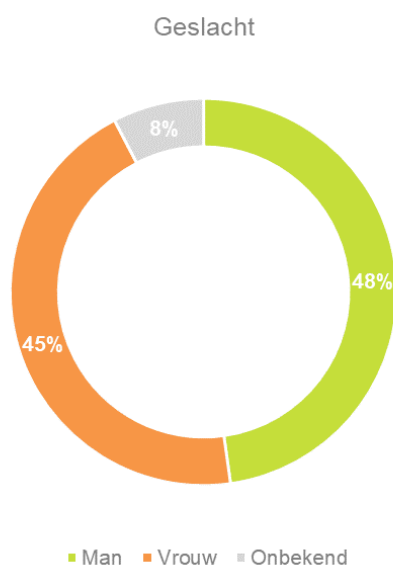


Aan werkgevers is eveneens gevraagd tot welke sector de organisatie behoort. De sector wordt gemeten met een zogenaamde SBI-code. Ten behoeve van het onderzoek zijn deze sectoren in een beperkt aantal klassen ingedeeld. Onderscheid is gemaakt tussen landbouw, industrie, bouw, handel, etc. (veelal commerciële bedrijven, SBI-codes A-N en R-U), onderwijs (SBI-code P), gezondheid en welzijn (SBI-code Q) alsmede de overheid (SBI-code O). Bijna 1/3 behoort tot de (semi)publieke sector als onderwijs, gezondheidszorg en overheid, de overige, ruim 2/3, tot het private bedrijfsleven. Het laatste betreft vooral kleinere bedrijven met minder dan 100 werknemers. Opvallend is dat de grootste organisaties vooral onderwijsinstellingen en ziekenhuizen zijn, denk aan de universiteiten, HBO-instellingen en academische ziekenhuizen.

Kenmerken van de werknemers

In deze paragraaf geven we een beschrijving van de belangrijkste kenmerken van de werknemers¹. Figuur B1.2 geeft een overzicht van de verdeling van mannen en vrouwen.

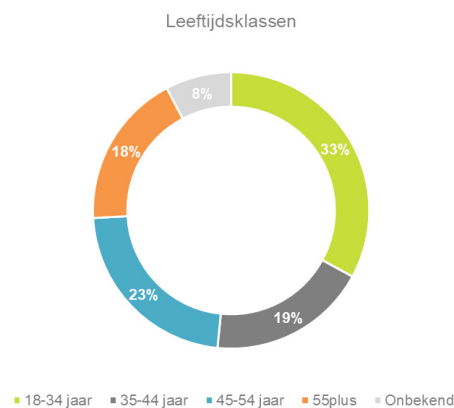
Figuur B1.2: Verdeling werknemers naar geslacht



Uit het onderzoek blijkt dat, na weging, ongeveer evenveel mannen als vrouwen hebben deelgenomen aan de onderzoeken die voor de navolgende analyses worden gebruikt.

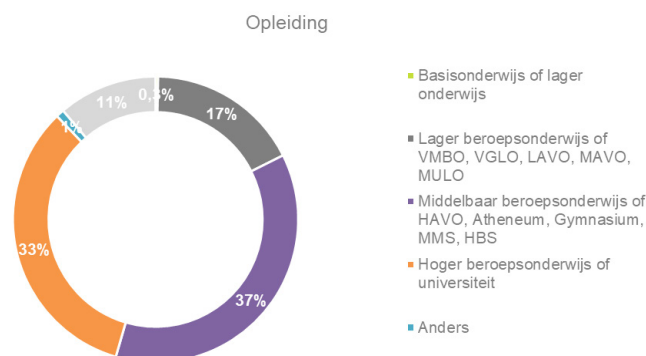
In figuur B1.3 is de verdeling naar leeftijden weergegeven. Het aandeel werknemers in de leeftijdsklasse 45-54 jaar iets groter is dan de andere leeftijdsgroepen en het aandeel 35-44 jaar iets kleiner is. Verder is sprake van een tamelijk gelijkmatige spreiding.

Figuur B1.3: Verdeling van werknemers naar leeftijdsklassen

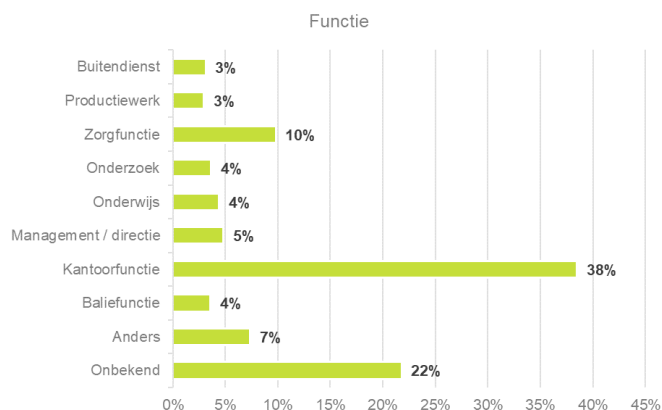


De verdeling naar opleidingsniveau is wel wat anders, blijkt uit figuur B1.4. Er zitten relatief veel hoogopgeleiden in het onderzoek. Dit kan, ondanks de uitgevoerde weging², mogelijk worden verklaard doordat het onderzoek meer betrekking heeft op werkenden die in grootstedelijke regio's wonen waarin het aantal hoogopgeleiden relatief hoog is.

Figuur B1.4: Werknemers naar opleidingsniveau



Figuur B1.5: Kenmerken werknemers naar functie³



¹ Bij het onderzoek in de gemeente Hilversum zijn leeftijd, geslacht en opleiding niet gevraagd. NB: de hier beschreven uitkomsten hebben betrekking op gewogen gegevens (zie ook Bijlage 2).

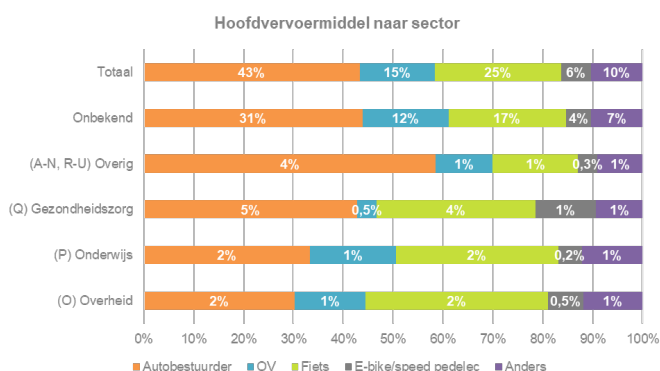
² In de weging is gekeken naar de woongemeenten van de deelnemers aan het onderzoek.
³ Functie is in de onderzoeken in Groningen en Hilversum niet vastgelegd.

Uit figuur B1.5 blijkt dat het overgrote deel van de werknemers in het onderzoek een kantoorfunctie heeft. Ook de zorgfunctie komt relatief vaak voor.

Mobiliteit van de werknemers

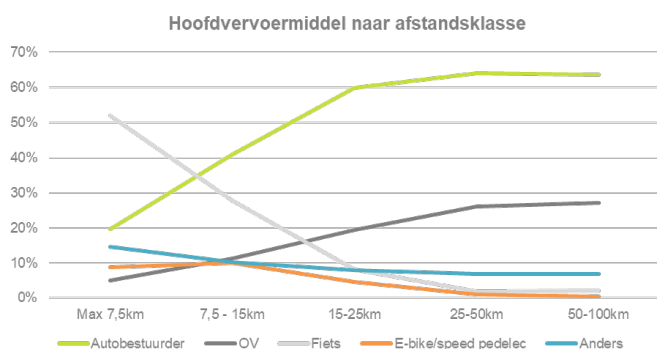
In deze paragraaf wordt ingegaan op de belangrijkste mobiliteitskenmerken van de medewerkers. In figuur B1.6 wordt de hoofdvervoerwijze per sector weergegeven. Uit deze figuur blijkt dat iets meer dan 40% van de werknemers de auto gebruikt, 10% het ov, 25% de fiets en bijna 8% de e-bike/ speed pedelec. Vooral in de overige sectoren (met name het bedrijfsleven) wordt de auto veel gebruikt. De auto wordt bij de overheid het minst gebruikt, al is ook hier nog sprake van een aanzienlijk deel automobilisten.

Figuur B1.6: Hoofdvervoerwijze naar sector



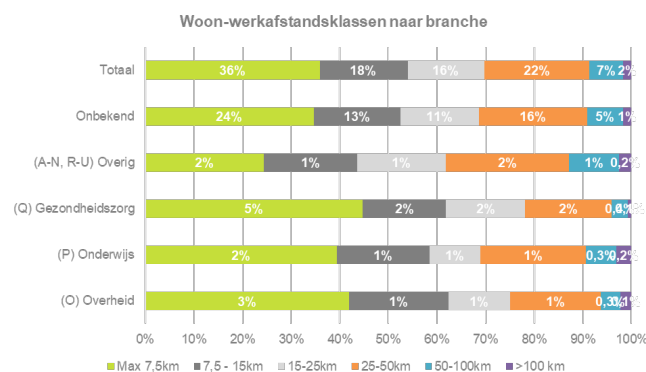
Het gebruik van de verschillende vervoerwijzen hangt, vanzelfsprekend, sterk samen met de woon-werkafstand, zo blijkt uit figuur B1.7. Het aandeel fiets neemt af met de afstand, dat van auto en ov neemt toe. Tot 7,5 km is de fiets gebruikt iets meer dan de helft de fiets, samen met de e-bike of speed pedelec is dit zelfs ruim 60%. Op afstanden van 7,5 tot 15 km maakt iets minder dan de helft gebruik van een tweewieler en tussen de 15 en 25 km is dit gedaald tot zo'n 15%.

Figuur B1.7: Het vervoerwijze verdeling per afstandsklasse



Beschouwen we de woon-werkafstanden van de werknemers per sector, dan zien we de uitkomsten zoals weergegeven in figuur B1.8.

Figuur B1.8: Woon-werkafstanden werknemers naar afstandsklasse



In totaal zien we dat ongeveer 35% van de werknemers op een afstand tot 7,5 kilometer van zijn of haar werk woont en bijna 55% op een afstand tot 15 kilometer. Een aanzienlijk deel van de werknemers woont dus op fietsafstand van zijn werk, in de "overige" sectoren is dit aandeel wat minder, bij de overheid en met name in de gezondheidszorg wat meer (rond de 75% woont binnen 25 kilometer van zijn of haar werk).

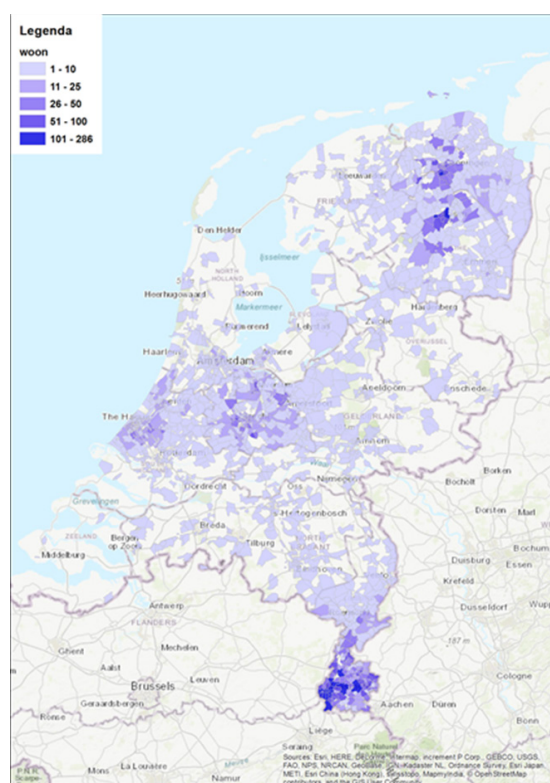
Bereikbaarheid van de woon- en werklocaties van werknemers

Bij keuzes inzake de mobiliteit is ook de bereikbaarheid van belang. Daarom is afzonderlijk onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de werklocatie én de woonlocatie.

De woonlocaties van de werknemers

In figuur B1.9 zijn de woonlocaties van de werknemers weergegeven.

Figuur B1.9: De woonlocaties van de werknemers in het onderzoek



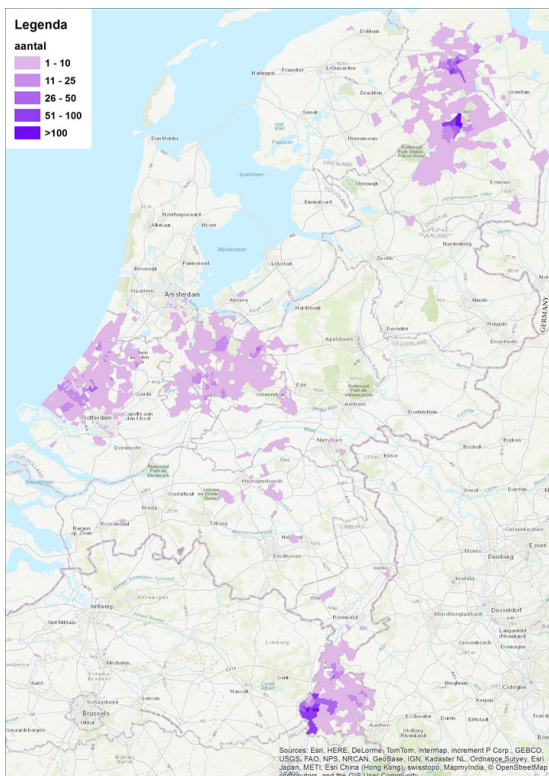
In figuur B1.10 zijn de werklocaties weergegeven.

Figuur B1.10: De werklocaties van de respondenten



Tenslotte zijn de woonlocaties van de fietsers weergegeven in figuur B.11

Figuur B1.11: De woonlocaties van de respondenten die met de fiets naar het werk reizen.

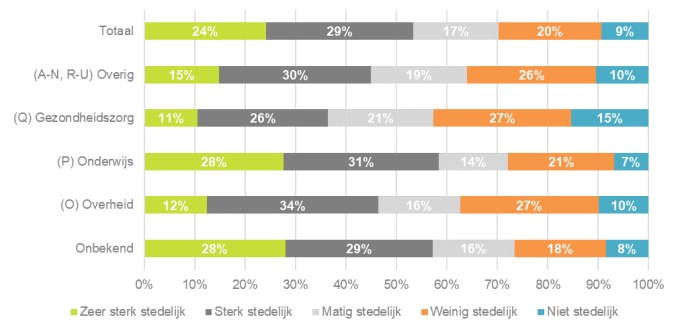


Bereikbaarheid van de woonlocatie

In figuur B1.12 wordt de bereikbaarheid van de woonlocatie weergegeven op basis van de stedelijkheid van de woning van de werknemers (op basis van de viercijferige postcode).

Het onderzoek laat zien dat ongeveer 25% van de werknemers in zeer sterk stedelijke gebieden woont, 30% in sterk stedelijke gebieden, 17% in matig stedelijke gebieden, 20% in weinig stedelijke gebieden en 9% in niet stedelijke gebieden. Vooral werknemers in het onderwijs wonen in sterk stedelijke gebieden, terwijl veel werknemers in de gezondheidszorg vaker in niet-stedelijke gebieden wonen.

Figuur B1.12: Verstedelijkingsgraad van de woonlocatie (PC4)



Bijzondere aandacht hebben we besteed aan de ov-bereikbaarheid van de woonlocatie. Op basis van een GIS-analyse van postcodes is inzicht verkregen in de aanwezigheid van ov-haltes en de afstanden tot de dichtstbijzijnde ov-halte. De resultaten zijn weergegeven in tabel B1.1.

Tabel 1.1: Ov-bereikbaarheid van de woonlocaties van werknemers naar stedelijkheidsklasse woonlocatie

	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Gemiddeld aantal ov-haltes binnen het woonpostcodegebied	8	8	12	9	9	9
Gemiddelde afstand tot dichtstbijzijnde ov-halte (m)	170	250	250	380	620	300
Gemiddeld afstand tot alle ov-haltes in postcodegebied (m)	420	560	740	810	1.130	660
Gemiddelde maximaal afstand tot ov-halte (m)	680	860	1.280	1.330	1.680	1.060

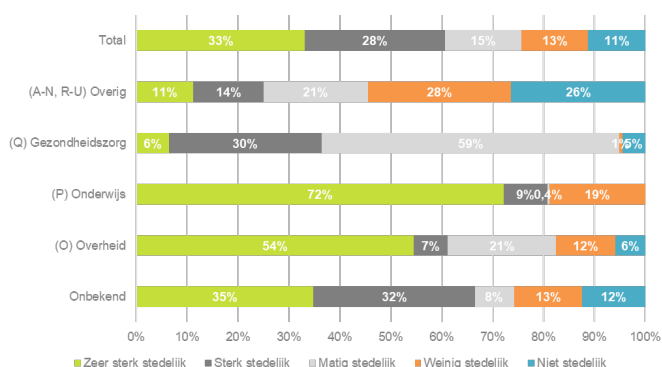
Op basis van het onderzoek blijkt dat de gemiddelde werknemer in een postcodegebied woont met gemiddeld 9 ov-haltes met een afstand van gemiddeld 660 meter en de dichtstbijzijnde op gemiddeld 300 meter. In zeer stedelijke gebieden zijn deze afstanden aanzienlijk kleiner (420 meter resp. 170 meter). Het aantal haltes in een postcodegebied is het hoogst in matig stedelijke gebieden, maar hierbij moet bedacht worden dat postcodegebieden qua oppervlakte gemiddeld steeds groter worden bij een afnemende stedelijkheidsgraad, de gemiddelde halteafstanden nemen wel toe. De dienstregeling van het ov niet in deze analyse is betrokken.

Bereikbaarheid werklocaties

In figuur B1.13 wordt de bereikbaarheid van de werklocatie weergegeven op basis van de stedelijkheid

van de vestiging waar me werkt (wederom op basis van de stedelijkheidsgraad per viercijferige postcode). Merk op dat de situatie vanuit de werknemers wordt beschouwd, vestigingen waar veel mensen werken tellen dus vaker mee.

Figuur B1.13: Verstedelijkingsgraad van de werklocatie (PC4)



Het onderzoek laat zien dat een derde van de werknemers in zeer sterk stedelijke gebieden werkt en ruim een kwart in sterk stedelijke gebieden. De werklocatie van werkenden bij de overheid bevindt zich relatief vaak in een zeer stedelijk gebied. Voor werkenden in het onderwijs is dit nog vaker het geval. Daarnaast geldt voor het onderwijs dat werkenden hiervoor relatief vaak naar weinig verstedelijkte gebieden moeten reizen. Dit kunnen bijvoorbeeld ook locaties zijn aan de rand van een stad. Iets soortgelijks geldt bij de gezondheidszorg, deze bevinden zich echter vaak in matig stedelijke postcodegebieden. De werklocaties van de overige sectoren bevinden zich relatief vaak in weinig of niet stedelijke postcodegebieden.

Tabel B1.2: Ov-bereikbaarheid van de woonlocaties van werknemers naar stedelijkheidsklasse werklocatie.

	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk	Totaal
Gemiddeld aantal ov-haltes binnen het werkpostcodegebied	12	10	17	13	16	13
Gemiddelde afstand tot dichtstbijzijnde ov-halte (m)	130	270	90	330	590	260
Gemiddeld afstand tot alle ov-haltes in postcodegebied (m)	420	570	720	770	1060	650
Gemiddelde maximaal afstand tot ov-halte (m)	770	860	1240	1230	1480	1.070

Ten aanzien van de ov-bereikbaarheid zijn de resultaten gevonden die zijn weergegeven in tabel B1.2. Bij de werklocaties bevinden zich gemiddeld meer ov-haltes in het postcodegebied dan bij de woonlocaties van de werknemers. De gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte is echter maar iets kleiner. Opvallend is de lage gemiddeld afstand tot de dichtstbijzijnde ov-halte in matig stedelijke gebieden. Mogelijk betreft dit werklocaties op bedrijventerreinen of aan de rand van de stad waar wel een goed ov-verbinding is, bijvoorbeeld in de buurt van een voorstadstation.

Bijlage 2: Weging en ophoging ten behoeve van representativiteit

Ten behoeve van de drie typen analyses (beschrijvende analyses werknemers, beschrijvende analyses werkgevers, verklarende analyses) is een drietal weegfactoren bepaald die ervoor zorgen dat de gebruikte analysebestanden voor deze analyses representatief zijn voor de desbetreffende populaties.

Gezien de grote verschillen in de aantallen bedrijven en werknemers dat aan de onderzoeken in de verschillende regio's heeft deelgenomen is ervoor gekozen om niet op regio te wegen. Dit zou namelijk betekenen dat bedrijven en werknemers in de regio Haaglanden en Midden Nederland een (onrealistisch) hoge en in Maastricht een heel lage weegfactor zouden krijgen. Er is daarom alleen naar de totale deelname van bedrijven en werknemers gekeken. Om toch enigszins te compenseren voor eventuele regionale verschillen is de stedelijkheidsklasse van woon- en werklocaties in de analyses betrokken (op basis van PC4).

Voor de analyses gericht op het aanbod van regelingen (o.b.v. de werkgeversenquête) zijn de volgende kenmerken in de weging betrokken:

Bedrijfsgrootte (Minder dan 100 werknemers, 100-249, 250-999, 1.000 of meer werknemers).

Sector (SBI) (Overheid, Onderwijs, Gezondheidszorg, Overig).
Stedelijkheid werklocatie (5 klassen).

Daarnaast is rekening gehouden met het aantal vestigingen van bedrijven. Wanneer een bedrijf voor bijvoorbeeld 3 vestigingen de werkgeversenquête heeft ingevuld dan telt elk van deze vestigingen voor 1/3 mee in het totaal. Op deze wijze blijft het totaalaantal bedrijven in de analyse gelijk, maar kan toch rekening gehouden worden met (eventuele) verschillen tussen verschillende vestigingen binnen één bedrijf (bijvoorbeeld m.b.t. het kunnen parkeren op een eigen terrein of de ov-bereikbaarheid).

De doelverdelingen zijn gebaseerd op CBS/Statline (jaar 2017), voor een selectie van de relevante Corop gebieden en gemeenten¹.

Bij beide analyses op basis van werknemers zijn de volgende kenmerken in de weging betrokken:

- ▶ Geslacht (man, vrouw).
- ▶ Leeftijd (18-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, 55plus).
- ▶ Opleiding (laag, middel, hoog).
- ▶ Stedelijkheid woonlocatie (5 klassen).
- ▶ Stedelijkheid werklocatie (5 klassen).

De doelverdeling van de stedelijkheid van de werklocatie is dezelfde als die is gebruikt voor bedrijven. De doelverdelingen voor geslacht, leeftijd en opleiding van werknemers zijn eveneens afkomstig van CBS/Statline, op basis van de gemeenten waarin werknemers in het onderzoek wonen. De doelverdeling van de stedelijkheid van de woonlocatie is gebaseerd op het OViN2017: mensen die woon-werkverplaatsingen maken.

Voor de beschrijvende en verklarende analyses, beide gebaseerd op werknemers, zijn aparte weegfactoren bepaald. Elke met dezelfde doelverdelingen omdat het aantal waarnemingen in beide analyses verschilt. In de beschrijvende analyses doen alle waarnemingen mee uit de verschillende werknemersenquêtes, in de verklarende analyse alleen die werknemers die aan een bedrijf gekoppeld zijn dat aan de werkgeversenquête heeft deelgenomen.

Tabel B2.1: Gemiddeld weegfactoren deelsteekproeven.

Werkgevers		Werknemers		
Kenmerk	Waarde	Kenmerk	Beschrijvend	Verklarend
Bedrijfsgrootte		Geslacht		
Minder dan 100	1,285	Man	1,087	1,227
100-249	2,028	Vrouw	0,942	0,817
250-999	0,795	Leeftijd		
1.000 of meer	0,327	18-34	2,008	2,260
Sector		35-44	0,910	0,893
(O) Overheid	0,340	45-54	0,774	0,714
(P) Onderwijs	0,871	55 plus	0,721	0,700
(Q) Gezondheidszorg	1,108	Opleiding		
(A-N, R-U) Overig	1,202	Laag	3,171	3,275
Stedelijkheid werklocatie		Middel	1,545	1,468
Zeer sterk	0,939	Hoog	0,575	0,541
Sterk	0,396	Stedelijkheid woonlocatie		
Matig	0,788	Zeer sterk	1,403	2,256
Weinig	1,192	Sterk	1,222	1,287
Niet	1,446	Matig	1,154	1,108
		Weinig	1,236	1,072
		Niet	0,342	0,290
		Stedelijkheid werklocatie		
		Zeer sterk	1,348	1,591
		Sterk	1,369	2,330
		Matig	0,588	0,335
		Weinig	0,743	0,972
		Niet	0,924	1,409
Totaal	1,000		1,000	1,000
Waarnemingen	81 / 145^a		18.374	7.032^b

a: Bedrijven / Afzonderlijke vestigingen.

b: Aantal waarnemingen betrokken in de weging (alle gekoppelde werknemers). In de verklarende analyse zijn alleen personen opgenomen met een woon-werkafstand van max. 25km (4.897 personen).

Tabel B2.1 geeft een overzicht van de (gemiddelde) weegfactor in de drie beschreven situaties voor de in de weging betrokken groepen in de verschillende steekproeven. In de weegprocedure is in alle gevallen ingesteld dat voor een individuele waarneming de weegfactor niet groter dan 5,0 mag zijn. Dit is een veel gehanteerde vuistregel die voorkomt dat een individuele waarneming een te grote bijdrage krijgt in de uitkomsten.

In het werkgevers analysebestand zijn grote bedrijven, bedrijven in de overheids- en onderwijssector en in wat meer stedelijke gebieden oververtegenwoordigd (gemiddelde weegfactor < 1). Voor de werknemersanaly-

¹ Corop: Overig Groningen, Noord-Drenthe, Utrecht, Agglomeratie Leiden en Bollenstreek + Agglomeratie 's-Gravenhage + Delft en Westland, Zuid-Limburg. Gemeente: Hilversum.

sebestanden geldt dat mannen, jongeren, laagopgeleiden en werkenden die wonen in zeer stedelijke gebieden zijn ondervertegenwoordigd (weegfactor > 1). Voor de werklocaties geldt dat vooral sterk stedelijke gebieden hier zijn ondervertegenwoordigd en matig stedelijke gebieden oververtegenwoordigd. In alle gevallen geldt echter dat de gemiddelde weegfactor relatief dicht bij 1 ligt.

Na weging zijn de verschillende steekproeven representatief ten aanzien van de in tabel B2.1 opgenomen kenmerken.

Alle analyses zijn op basis van de gewogen steekproeven uitgevoerd.

