

## **Het effect van fiets kilometervergoedingen op fietsgebruik.**

Maartje van der Aa – MuConsult – [m.vanderaa@muconsult.nl](mailto:m.vanderaa@muconsult.nl)

Rinus Haaijer – MuConsult – [r.haaijer@muconsult.nl](mailto:r.haaijer@muconsult.nl)

Lysanne de Gijt – RWS - [lysanne.de.gijt@rws.nl](mailto:lysanne.de.gijt@rws.nl)

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven**

#### **Samenvatting**

Het programma Fiets van 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 stimuleren.

Het aanbieden van een reiskostenvergoeding voor fietsers is één van de mogelijkheden om fietsen onder werknemers te stimuleren. Het onderzoek geeft inzicht in hoeverre de fiets kilometervergoeding momenteel wordt aangeboden door werkgevers, of werknemers deze vergoeding gebruiken, en wat het effect is van de fiets kilometervergoeding op het fietsgedrag van werknemers.

Uit het onderzoek blijkt dat 42% van de werknemers toegang heeft tot een fiets kilometervergoeding bij de werkgever. Dit is duidelijk lager dan een auto of OV-vergoeding. Aan de andere kant is de fiets kilometervergoeding vaker qua vergoed bedrag hoger dan 19 cent dan dat het geval is bij de auto of het ov.

Tevens blijkt dat, ondanks dat het wordt aangeboden, slechts 21% van de werknemers vervolgens ook de vergoeding gebruikt voor het fietsverkeer. Er is echter nog een grote groep (47%) van medewerkers die op fietsbare afstand woont, maar toch geen gebruik maakt van de vergoeding. Deze groep vormt een duidelijk potentiële groep om te stimuleren om meer de fiets te gebruiken.

Werknemers die gebruik maken van een fietskilometervergoeding fietsen significant meer dan werknemers zonder een fietsvergoeding. Ook het stimuleren van de aanschaf via een werkkostenregeling of een lease fiets/e-bike heeft een groot positief effect op het fietsgedrag. Ook voorzieningen op de werklocatie, zoals een douche of kleedruimtes dragen significant bij aan het fietsen onder medewerkers. Een gunstig beleid voor de auto heeft een sterk negatieve invloed op het fietsgedrag van werknemers. 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.

Het onderzoek toont hiermee aan dat werkgevers een grote bijdrage kunnen leveren om het reisgedrag in Nederland te verduurzamen. En dat het dus belangrijk is om de mogelijkheden die er zijn, om via de reiskostenvergoeding de fiets te stimuleren, onder de aandacht te blijven brengen bij zowel werkgevers als werknemers. Ook geven de uitkomsten inzicht in de te verwachte toe- of afname van fietsritten van werknemers bij verschillende beleidsveranderingen.

## 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 stimuleren. Ook binnen de mobiliteitstafel in het kader van het Klimaatakkoord wordt nagedacht over maatregelen om personenmobiliteit van forensen te verduurzamen. Wederom speelt de fiets hierin een onderdeel van het integrale pakket aan maatregelen. Er blijkt namelijk nog veel potentieel voor de fiets in Nederland: de helft van de autoritten in het woon-werkverkeer worden binnen een fietsbare afstand afgelegd.

Het aanbieden van een reiskostenvergoeding voor fietsers is één van de mogelijkheden om fietsen onder werknemers te stimuleren. Uit de leerervaringen van het programma Beter Benutten blijkt echter dat deze mogelijkheden niet bij iedereen, zowel werkgevers als werknemers, bekend zijn. De staatssecretaris heeft dan ook opgeroepen om mogelijkheden voor vergoedingen optimaal te benutten.

Het programma Fiets van het ministerie van IenW wil inzichtelijk krijgen hoe het met de reiskostenvergoeding voor de fiets gesteld is en welke gedragseffecten hiervan te verwachten zijn. Daartoe is aan MuConsult opdracht verleend voor het uitvoeren van een onderzoek gericht op het inzichtelijk krijgen van het effect van reiskostenvergoeding. 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. Hoe staat die vergoeding in verhouding met vergoedingen voor andere vervoerswijzen?
3. Welke restricties zitten er aan de vergoeding (bijvoorbeeld: alleen vanaf een bepaald aantal kilometers)?
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?

In het onderzoek wordt onderscheidt gemaakt in de volgende onderdelen die de werkgever kan aanbieden aan werknemers t.b.v. het woon-werkverkeer:

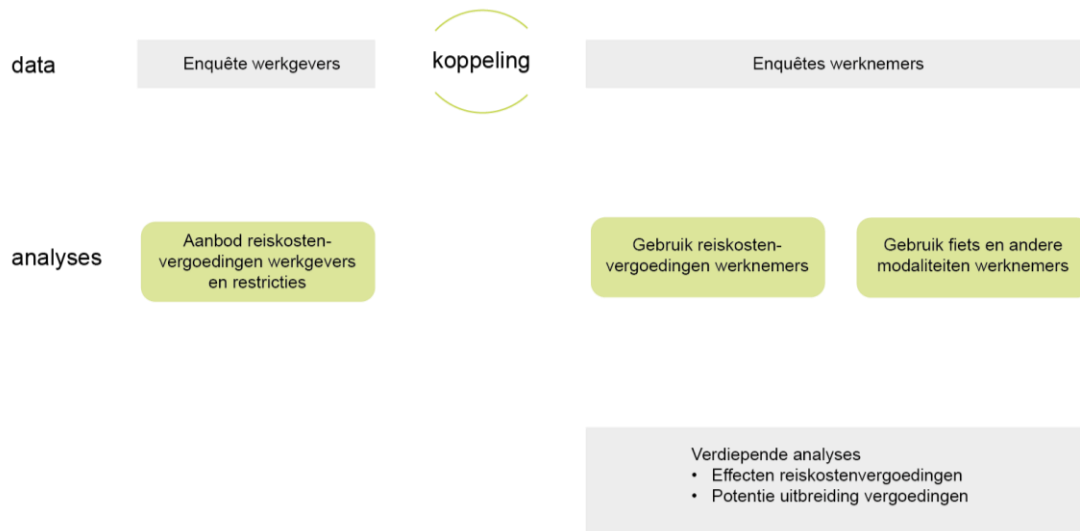
- ▶ **Vergoedingen:** Geldelijke uitkeringen voor het *gebruik* van vervoermiddelen, zoals kilometervergoedingen of een maandelijks bedrag.
- ▶ **Regelingen:** (Fiscale) regelingen voor de *aanschaf* en het *deelgebruik* van vervoermiddelen, zoals leasefiets, deelfietsen, regeling voor de aanschaf van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

Een werkgever kan het bovenstaande gecombineerd aanbieden.

## 2. Onderzoekopzet

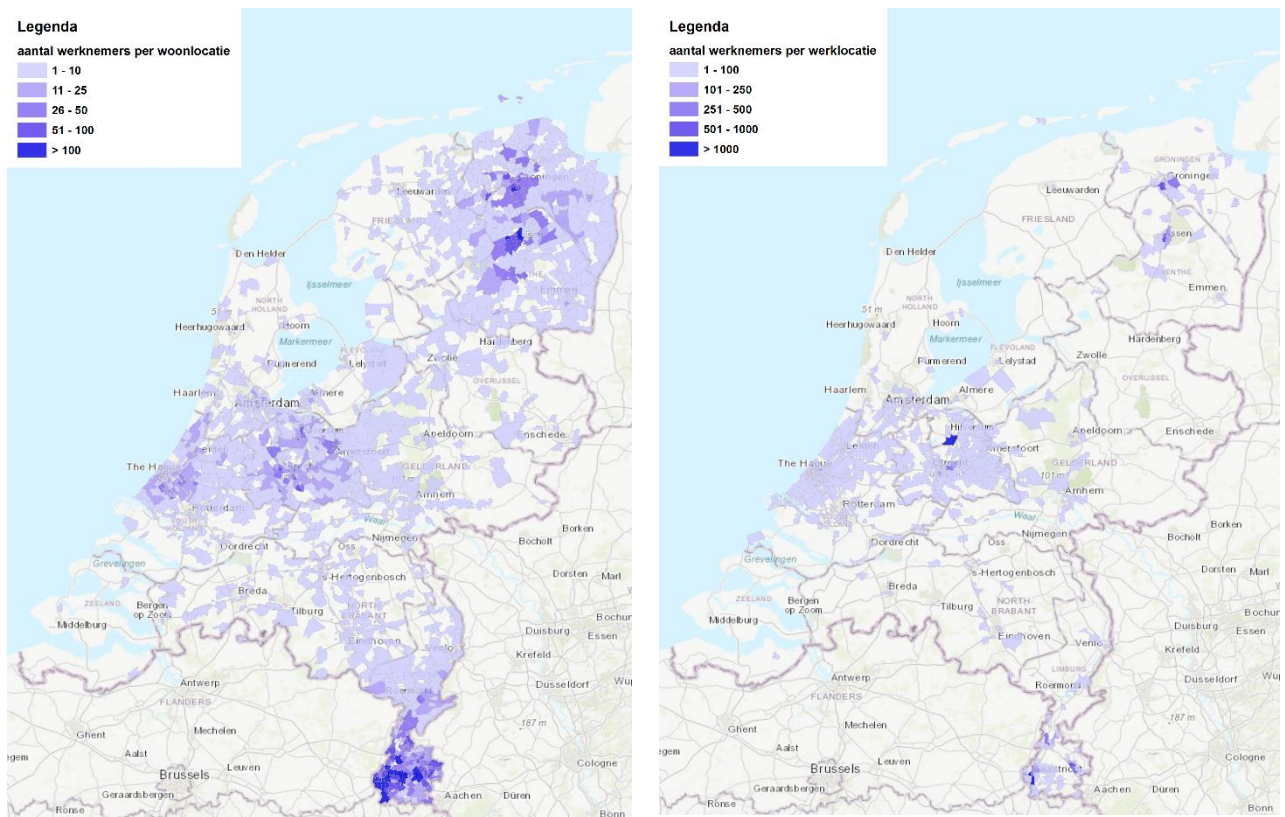
Voor het onderzoek hebben we geput uit een enquête onder werkgevers en een enquête onder werknemers. De werkgeversenquête was vooral bedoeld om helder te krijgen of, en zo ja welke reiskostenregelingen werkgevers aanbieden. Enquêtes onder werknemers bij deze bedrijven geven inzicht in het gebruik van de vergoedingen en het gebruik van de fiets en andere modaliteiten.

*Figuur 1. Opzet onderzoek*



De organisaties zijn gevestigd in zes oud-Beter Benutten regio's, namelijk: Groningen Bereikbaar, Assen Bereikbaar, Haaglanden, Goedopweg, Maastricht Bereikbaar en Hilversum. In totaal hebben 81 bedrijven en 7.032 werknemers deelgenomen aan de analyses. In onderstaande GIS-figuur zijn de woon- en werklocaties van de werknemers uit het onderzoek visueel weergegeven. Des te donkerder de kleur, des te meer werknemers op die locatie.

Figuur 2: Woon- en werklocaties van werknemers betrokken in het onderzoek.



Met een weging van de enquêtes is het onderzoek representatief gemaakt voor werknemers in de Beter Benutten Vervolg-regio's. Zoals blijkt uit de kaartbeelden zijn niet alle Beter Benutten-regio's vertegenwoordigd, maar uit nader onderzoek blijkt dat de organisaties en werknemers een redelijk representatief beeld geven van de mobiliteit in de grotere stadsgewesten. De data van het onderzoek is gewogen en representatief voor sector, bedrijfsgrootte, stedelijkheidsklasse en woonlocatie waar de verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd.

### 3. Aanbod en gebruik fietsvergoedingen

De 81 organisaties die de werkgevers-enquête hebben ingevuld, hebben aangegeven welke regelingen zij wel of niet beschikbaar stellen aan hun medewerkers. Onderstaand hoofdstuk gaat in op het aanbod van deze regelingen aan werknemers.

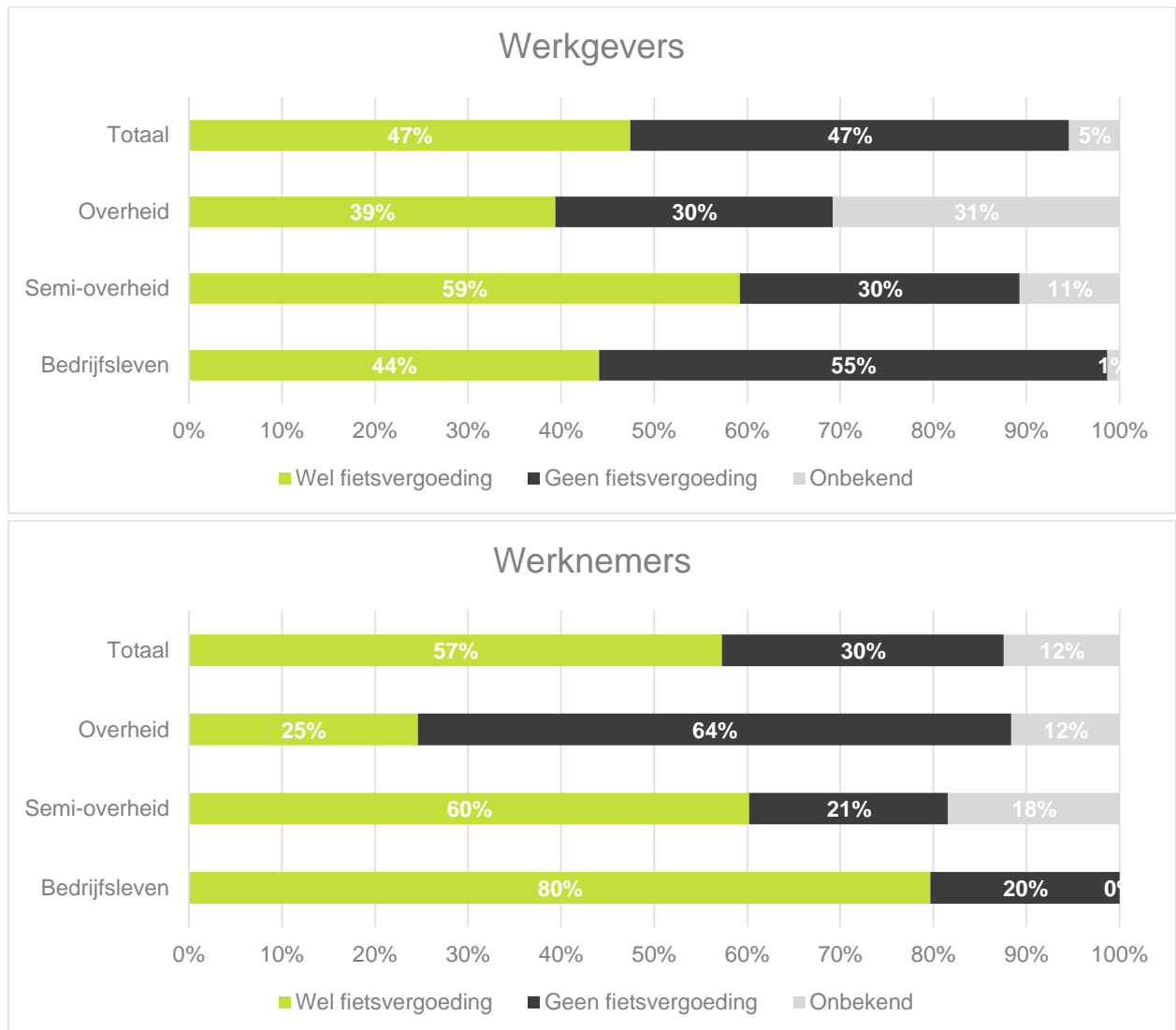
#### 3.1 Aanbod fietsvergoedingen

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. Dit betekent dat grotere bedrijven deze vergoedingen vaker aanbieden dan kleinere organisaties. Semi overheidsinstellingen, zoals ziekenhuizen en onderwijsinstellingen, en het bedrijfsleven bieden vaker fietsvergoedingen aan dan overheidsinstellingen.

Van de organisaties geeft 45% een fietsvergoeding per kilometer. Soms wordt ook een maandelijks bedrag gegeven voor de fiets of is er sprake van een uitrustregeling. Er zijn

maar weinig organisaties die alleen een fietsvergoeding geven: het merendeel van de fietsvergoedingen wordt gecombineerd met OV- en autovergoedingen. Wel hebben we vast kunnen stellen dat een substantieel deel van de vergoeding lager is dan de fiscaal toegestane 19 cent per kilometer.

*Figuur 3. Aandeel bedrijven dat een fietsvergoeding aanbiedt en het aantal werknemers dat deze vergoeding krijgt aangeboden, in totaal en naar sector.*



### 3.2 Gebruik van fietsvergoedingen

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 kilometer enkele reis). De meeste van hen wonen zelfs binnen 7,5 kilometer van het werk. Dit betekent dat hier nog veel te winnen is. Wellicht zijn de werknemers niet op de hoogte van de mogelijkheden voor een fietskilometervergoeding of maken zij gebruik van een andere regeling. Uit het onderzoek blijkt tevens dat autovergoedingen relatief vaak worden gebruikt als ze

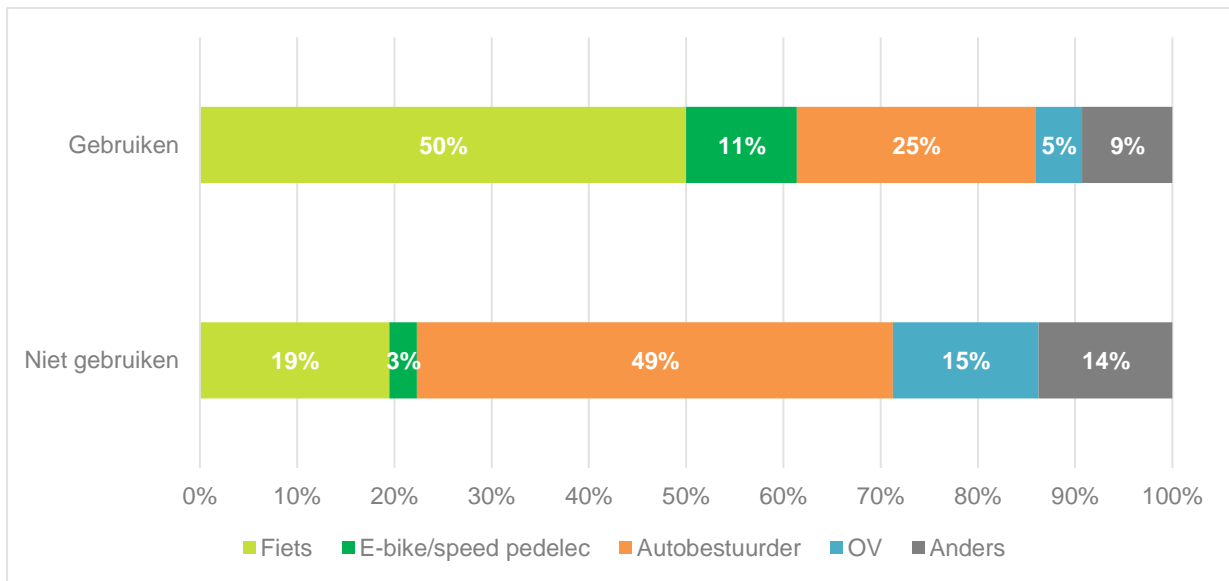
worden aangeboden: 43% van de werknemers gebruikt de auto kilometervergoeding. Dit staat tegenover 21% van de werknemers die een fietsvergoeding gebruiken.

*Figuur 4. Gebruik van kilometervergoeding voor de fiets (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 gebruik maken van de specifieke fiets kilometervergoeding, maar toch meestal de auto gebruiken.

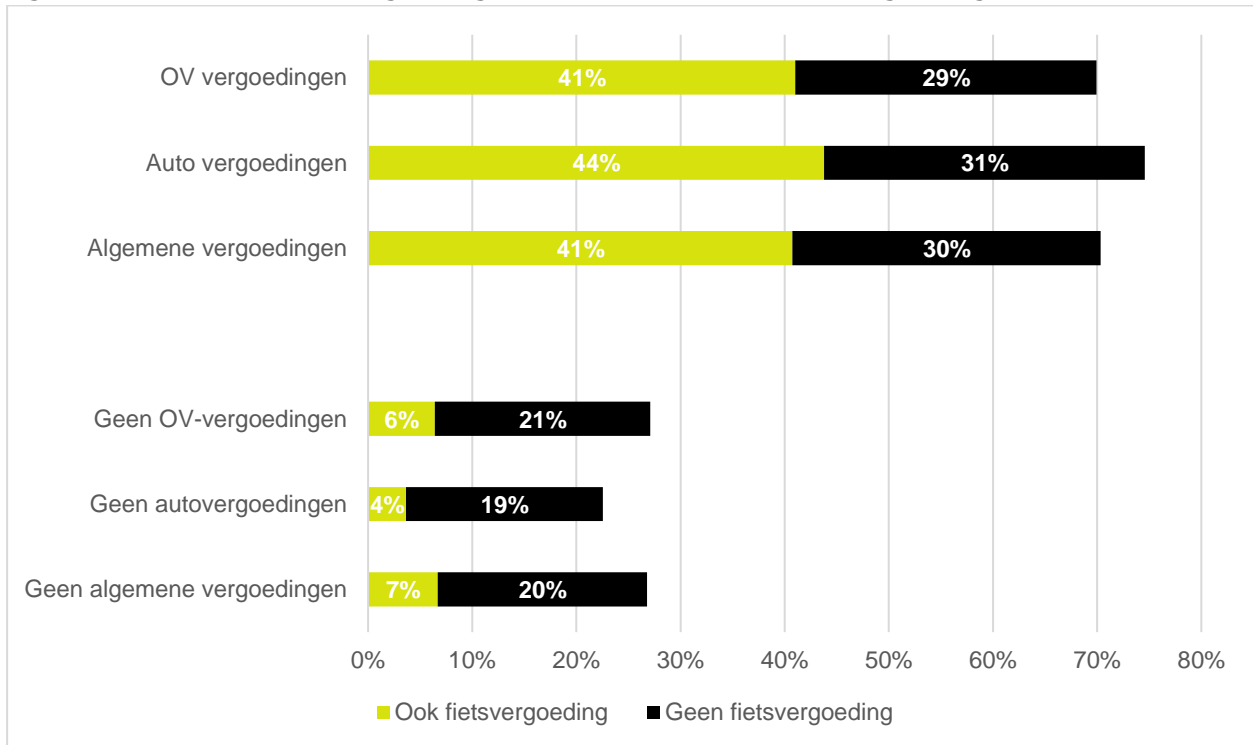
*Figuur 5. Modal split voor de gebruikers en niet-gebruikers van de kilometervergoeding voor de fiets.*



### *3.3 Vergelijking met vergoedingen 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 OV. Uit het onderzoek blijkt dat 75% van de organisaties een vergoeding voor de auto geeft, 54% een leaseautoregeling heeft en 13% in het geheel geen auto reiskostenvergoeding 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.

Figuur 6. Reiskostenvergoedingen in combinatie met fietsvergoedingen.



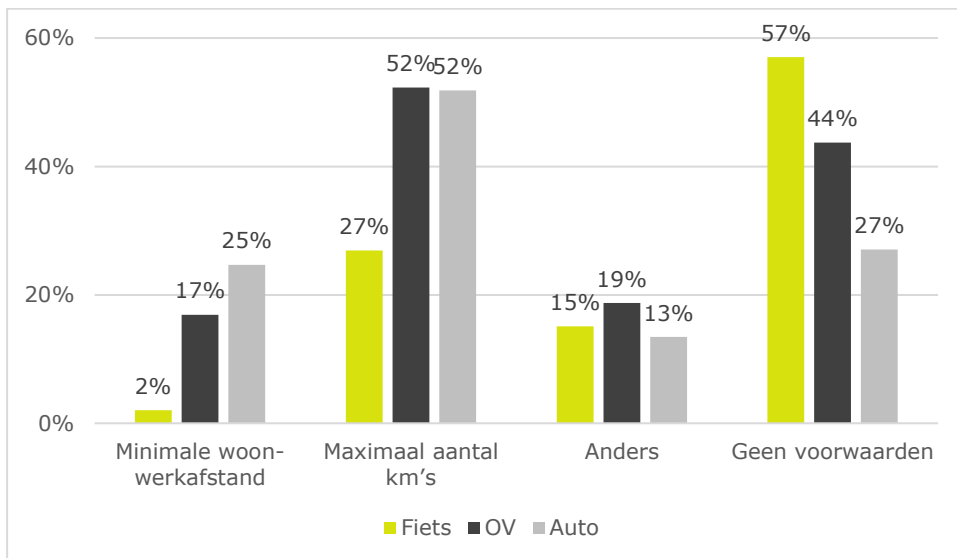
Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat er minder vaak fietsvergoedingen worden aangeboden dan auto- en OV-vergoedingen. De werknemers die vergoedingen krijgen aangeboden voor de auto, blijken deze vaker te gebruiken dan aangeboden fietsvergoedingen. Regelingen voor het OV worden weer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

### 3.4 Restricties op het gebruik van de regelingen

Bij de fiets worden het minst voorwaarden gesteld aan de aangeboden vergoedingen; in 27% van de gevallen is wel 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%).

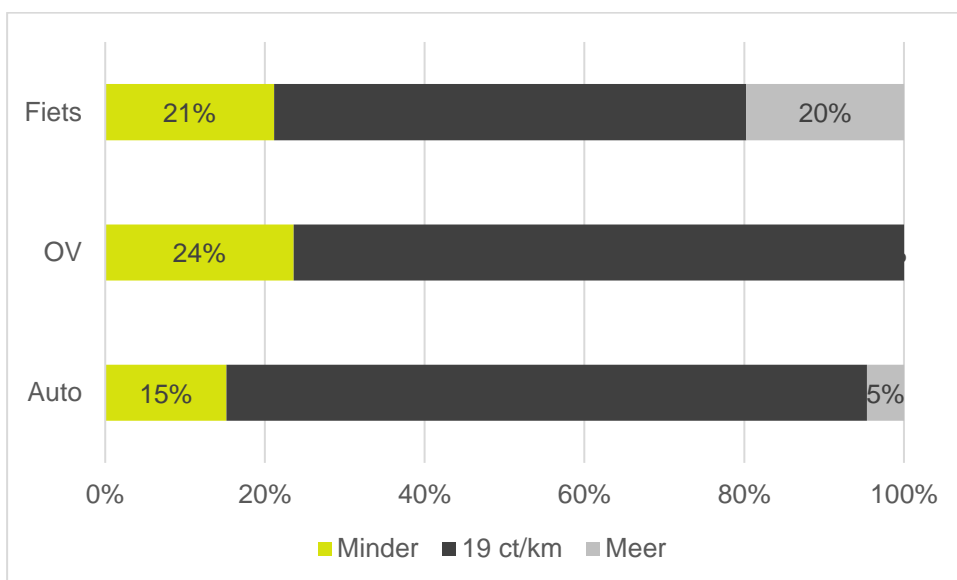


Figuur 7. *Vergelijk voorwaarden die gesteld worden aan vergoedingen*



Naast de voorwaarden die gesteld worden aan de vergoedingen, is er ook een prijsverschil. Zo blijkt dat, indien een kilometervergoeding voor de fiets wordt aangeboden, deze gemiddeld hoger is dan voor de auto. Aan de andere kant is er ook sprake van meer variatie. 59% van de organisaties geeft een vergoeding van 19 cent/km aan de medewerkers – gelijk aan het vergoedingstarief voor auto's.

Figuur 8. *De hoogte van de kilometervergoedingen indien er sprake is van een kilometerstarief*



### 3.5 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. Ook werkenden van middelbare leeftijd gebruiken de vergoeding 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 gebruik maakt van een kilometervergoeding voor de fiets.
- ▶ Mensen die in een niet-stedelijke woonlocatie wonen, hebben een grotere kans om gebruik te maken van fietskostenvergoedingen dan werknemers in andere stedelijkheidsklassen.

#### **4. Effect fietsvergoedingen op fietsgedrag van werknemers**

Om het effect van het verstrekken van een kilometervergoeding voor de fiets op het fietsgebruik te kunnen bepalen is een verklarende analyse uitgevoerd. Deze analyse geeft weer welke variabelen van invloed zijn op het aantal dagen dat wordt gefietst. Naast kenmerken van de werknemer en de werksituatie worden in deze analyses de verschillende reiskostenregelingen opgenomen waarmee de medewerker te maken heeft.

De analyses leveren inzicht in het effect van deze vergoedingen op het aantal fietsdagen door te controleren voor andere kenmerken die van invloed zijn op deze fietsdagen. In de verklarende analyse zijn alleen werkenden opgenomen die op een fietsafstand van het (vaste) werkadres wonen. Als grens is hierbij een afstand van maximaal 25 kilometer gehanteerd. Dit betekent dat uiteindelijk 4.897 werkenden zijn opgenomen.

In de verklarende analyse is het aantal dagen dat naar het (vaste) werkadres wordt gefietst (op een gewone fiets of e-bike) de te verklaren variabele. Een groot aantal andere variabelen komen in aanmerking om als verklarende variabele opgenomen te worden. Deze zijn in een aantal typen ingedeeld:

- ▶ Kenmerken van de werknemer (leeftijd, geslacht, stedelijkheidsgraad woonlocatie).
- ▶ Werksituatie (aantal werkdagen, woon-werk afstand, sector, bedrijfsgrootte, functie, stedelijkheidsgraad werklocatie).
- ▶ Fietsregelingen en vergoedingen (kilometervergoeding fiets, vergoedingen voor aanschaf van een tweewieler, andere fietsregelingen).
- ▶ Fietssituatie (aanwezigheid fietspaden, fietsenstalling, enz.).
- ▶ Algemene regelingen en vergoedingen geldend voor alle vervoerwijzen.
- ▶ Autoregelingen en vergoedingen (incl. parkeren/parkeersituatie).
- ▶ OV-regelingen en vergoedingen (incl. OV-bereikbaarheid).

Tabel 9 geeft een overzicht van de geschatte coëfficiënten wat fietsregelingen en fietsmogelijkheden betreft. Helaas hebben we geen gegevens over de mate waarin specifieke communicatieacties zijn uitgevoerd om de fietsmaatregelen onder de aandacht te brengen. Desalniettemin kan uit de tabel worden afgeleid 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 mensen 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 aanbod van een aanschafregeling via de werkkostenregeling of 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 9: Modeluitkomsten fiets

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

a: 1 = Werknemersenquêtes, 2 = werkgeversenquête

b: Effect op aantal fietsdagen per week

Tabel 10 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.

Op basis van deze tabel kan worden vastgesteld dat:

- ▶ 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 10: Modeluitkomsten algemeen, auto en OV

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

a: 1 = Werknemersenquêtes, 2 = werkgeversenquête, 3 = GIS o.b.v. PC4.

b: Effect op aantal fietsdagen per week

## 5. Potentie fietsvergoedingen

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

We hebben hiervoor modellen geschat die weergeven wat het effect is van verschillende resikostenregelingen 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 geregisteerde mobiliteit van 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 zijn 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)<sup>1</sup>.
3. Variant 3: Iedereen heeft een OV-halte binnen 400 meter (herkomst en bestemming).
4. Variant 4: De kilometervergoeding voor de fiets wordt met 10% verhoogd.

Bij de fietsvergoeding varianten 1 en 4 moet bedacht worden dat in de praktijk een kilometervergoeding voor de fiets waarschijnlijk in plaats van of in combinatie met (wijzigingen in) andere regelingen wordt aangeboden. Voor een nauwkeurige inschatting moet daarvoor gecorrigeerd worden. Momenteel wordt enkel gekeken naar het effect van wijzigingen in *alleen* de kilometervergoedingen voor de fiets, gelijktijdige veranderingen in andere regelingen zouden het effect kunnen versterken of juist dempen.

In alle gevallen is de doorrekening zo uitgevoerd dat het (voorspelde) aantal fietsdagen voor een individuele werknemer niet groter kan zijn dan het aantal werkdagen dat naar het vaste werkadres wordt gereisd en niet lager dan nul en geldt het huidig aantal fietsdagen en fietskilometers bij de huidige regelingen steeds als referentie. Dit betekent dus 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 kan iemand bij het stimuleren van een ander vervoermiddel niet minder gaan fietsen als nu al geen gebruik van de fiets wordt gemaakt.

Tabel 11 geeft het resultaat van de doorrekening voor het aantal fietsdagen. De uitkomsten zijn bepaald relatief ten opzichte van het huidig aantal fietsdagen en worden steeds uitgesplitst naar bedrijfsgrootte en sector. Ter vergelijking staat het huidige gemiddeld aantal dagen dat wordt gefietst (over alle werknemers en voor alleen huidige fietsers) eveneens vermeld.

*Tabel 11: Relatieve veranderingen in het aantal fietsdagen bij vier varianten (ingrepen), uitgesplitst naar sector en bedrijfsgrootte.*

| Sector en bedrijfsgrootte  | Huidig <sup>a</sup> | 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%        |
| <b>Totaal</b>              | <b>2,2/3,7</b>      | <b>14%</b> | <b>16%</b> | <b>-2,5%</b> | <b>0,5%</b> |

<sup>1</sup> Niet meer parkeren op eigen terrein en geen vergoeding van parkeerkosten.

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

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 is slechts beperkt gunstig. Hierbij moet worden opgemerkt dat de uitkomsten forse verschillen laten zien tussen sectoren en bedrijfsgroottes. Deze verschillen kunnen we mede verklaren door:

- ▶ Huidig fietsgebruik. Bijvoorbeeld: er wordt al veel gefietst, waardoor er geen groei meer mogelijk is. 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.

Een aantal gevoeligheidsanalyses laten 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.

## 6. Aanbevelingen uitkomsten 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.

Het onderzoek laat ook zien dat het *gebruik* van aangeboden vergoedingen voor de fiets omhoog kan, juist op fietsbare afstanden. Dit effect kan extra versterkt worden in combinatie met andere regelingen zoals verzekeringen, regenkleding en voorzieningen zoals douche mogelijkheden en fietsenstallingen. Regelingen die het bezit bevorderen worden, in vergelijking met de kilometervergoeding, goed gebruikt door de werknemers, als het wordt aangeboden.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek kunnen we concluderen er nog veel potentieel is te behalen in het aantal fietsdagen. Voorlichting en communicatie naar werkgevers en werknemers over het aanbieden en gebruiken van fietsvergoedingen is dan ook aan te bevelen.

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. Bredere maatregelpakketten over verschillende mobiliteiten heen dan die in dit rapport aan de orde zijn gesteld, zouden kunnen worden getoetst op hun bijdrage aan de fietsdoelstellingen van IenW. Tenslotte is het interessant om een doorrekening te maken van het potentieel bij werkgevers, indien het fietsbeleid wordt aangepast.