



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal voor het Vervoer

Fiets in vervoermanagement

Samengesteld door CEA, Bureau voor communicatie
en advies over energie en milieu B.V., Rotterdam,
in opdracht van de projectgroep Masterplan Fiets

Maart 1997





Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal voor het Vervoer

Fiets in vervoermanagement

Samengesteld door CEA, Bureau voor communicatie
en advies over energie en milieu B.V., Rotterdam,
in opdracht van de projectgroep Masterplan Fiets

Maart 1997



Inhoud

Samenvatting 5

1 Inleiding 7

2 Doelgroep 9

- 2.1 Ontleding woon-werkverkeer 9
- 2.2 Woon-werkverkeer op fietsafstand 12
 - 2.2.1 Huidig fietsgebruik 12
 - 2.2.2 Overstappotentieel 16
 - 2.2.3 Zakelijke autoafhankelijkheid 17
 - 2.2.4 Andere vervoerwijzen 18
- 2.3 Woon-werkverkeer op lange afstand 19
- 2.4 Samenvatting en beleidsconclusies 20

3 Maatregelen 23

- 3.1 Overzicht maatregelen die het fietsgebruik bevorderen 23
 - 3.1.1 Financiële voordelen 24
 - 3.1.2 Fysieke voorwaarden 26
 - 3.1.3 Financiële reglementering 28
 - 3.1.4 Fysieke beperkingen 30
 - 3.1.5 Communicatie 30
 - 3.1.6 Relatie tussen maatregelen en doelgroep 31
- 3.2 Overzicht overige factoren die het fietsgebruik beïnvloeden 32
 - 3.2.1 Flankerende maatregelen 32
 - 3.2.2 Externe invloeden 34
- 3.3 Koppeling en stappenplan 36
- 3.4 Effectiviteit 38
 - 3.4.1 Effectiviteit bij werkgevers 38
 - 3.4.2 Effectiviteit bij werknemers 39
- 3.5 Samenvatting 40

Literatuurlijst 41

Bijlagen

- 1 Verplaatsingen in het woon-werkverkeer naar vervoerregio 46
- 2 Score van maatregelen bij 1.100 bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers 47

-
- Schema 1 Ontleding woon-werkverkeer 10
 - 2 Ontleding woon-werkverkeer; verplaatsingen van werknemers naar hoofdvervoerwijze 20
 - 3 Maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen 23

- Grafiek 1 Aandeel fietsers in de modal split per afstandsklasse 17
 - 2 Modal split per afstandsklasse 13

- Tabel 1 Aandeel medewerkers van bedrijven dat op fietsafstand woont, danwel fietst 12
- 2 Modal-splitgegevens per bedrijf (ReMove-onderzoek Zuid-Holland), ingedeeld naar branche, gesorteerd op aandeel werknemers dat fiets of loopt 14
- 3 Modal splitgegevens per bedrijf (ReMove-onderzoek Zuid-Holland), ingedeeld naar branche, gesorteerd op aandeel werknemers dat zakelijk van de auto afhankelijk is 18
- 4 Invloed van woon-werkafstand en huidig fietsgebruik op aanpak binnen een organisatie 21
- 5 Score van maatregelen om het fietsgebruik direct of indirect te stimuleren, bij bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers 24
- 6 Relatie tussen maatregelen om fietsgebruik te bevorderen en doelgroep 32
- 7 Relatie tussen maatregelen en invloeden en doelgroep 35
- 8 Score per cluster maatregelen bij bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers 38
- 9 Score van maatregelen bij bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers 39
- 10 Effectiviteit van clusters maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen bij een aantal bedrijven/instellingen 39

Samenvatting

In de eerste helft van 'Fiets in vervoermanagement' staat de systematiek centraal om de doelgroep te bepalen voor maatregelen om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te laten toenemen. Het gaat om een segmentering van de medewerkers naar woon-werkafstand en vervoerwijze.

De groep werknemers die op minder dan 7,5 km van het werk woont, komt uit dit rapport naar voren als de belangrijkste groep om maatregelen op te richten. Ruim de helft van de medewerkers valt in deze categorie. Binnen deze afstand is de fiets al het meest gebruikte vervoermiddel (45%). Dat is een aanwijzing dat het een bruikbare vervoerwijze is ten opzichte van andere vervoerwijzen en dus een grote potentie heeft. Bij een dergelijke afstand is bovendien de sociale acceptatie van fietsen naar het werk groot. Het in stand houden van de huidige groep fietsers, zeker als die al groot is, is dan ook zeker zo belangrijk als het laten overstappen van autosolisten op de fiets. Autosolisten die uit hun auto stappen en kiezen voor een andere vorm van vervoer naar hun werk, zijn zeker niet allemaal voor de fiets te vangen. Ongeveer een derde zal voor een ander alternatief kiezen.

Spil in de tweede helft van het rapport is de categorisering van verschillende maatregelen om het fietsgebruik in het woon-werkverkeer te bevorderen. Het gaat om een tweedeling in pull- en pushmaatregelen, waarbinnen clusters vallen van financiële en fysieke instrumenten, gecombineerd met communicatie. Het financieel bevoordelen van fietsers en betere fysieke voorwaarden creëren zijn het meest populair. Bovenaan staat het verstrekken van fietsen van de zaak. Bij andere maatregelen zien werkgevers vaak op tegen de rompslomp of tegen de verwachte weerstand van medewerkers. Een combinatie van inleveren enerzijds en ontvangen anderzijds is waarschijnlijk de beste manier om weerstanden tegen financiële reglementering te overwinnen, vooral daar waar het om verworven rechten gaat. Verondersteld, maar nog niet bewezen, is dat de grootste effecten bereikt worden door financiële reglementering en/of fysieke beperking in combinatie met financiële voordelen.

1 Inleiding

De fiets is in opkomst in vervoermanagement - in ieder geval wat betreft de publieke aandacht - na in de schaduw te hebben gestaan van openbaar vervoer (OV) en carpooling als dé alternatieven voor autosolisme.

Bedrijven en instellingen die fietsgebruik willen stimuleren, en hun vervoersadviseurs, hebben goede informatie nodig om te bepalen welke maatregelen ze daarvoor het best kunnen nemen. De projectgroep Masterplan Fiets van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft CEA, Bureau voor communicatie en advies over energie en milieu B.V. daarom gevraagd de informatie te bundelen die relevant is voor stimulering van de fiets in vervoermanagement. Het resultaat is het voorliggende rapport.

De centrale vraag bij het streven naar meer fietsers in het woon-werkverkeer is: zijn bij de betreffende organisatie maatregelen om het fietsen te bevorderen zinvol en zo ja, welke maatregelen? Belangrijk is allereerst de doelgroepen voor fietsbevorderende maatregelen te bepalen. 'Fiets in vervoermanagement' geeft een systematiek om werknemers dusdanig in te delen dat duidelijk wordt waar de meeste kansen liggen om medewerkers aan het fietsen te houden of te krijgen (hoofdstuk 2).

Dit rapport geeft een overzicht van de maatregelen waaruit gekozen kan worden om het fietsen te bevorderen. Tevens wordt aangegeven welke maatregelen gezien de ervaringen in het verleden het meeste kans van slagen hebben en welk effect ermee bereikt kan worden (hoofdstuk 3).

Bedrijven en instellingen kunnen aan de hand van 'Fiets in vervoermanagement':

- Een complete inventarisatie maken van hun eigen situatie: wie fietst, wie zou kunnen fietsen.
- Aandachtspunten en zwakke plekken vinden door hun eigen situatie te toetsen aan gemiddelden en voorbeelden van anderen: wonen medewerkers verder weg of dichterbij dan gemiddeld.
- Gericht stimulerende maatregelen kiezen en uitwerken.

De systematiek van het segmenteren van de doelgroep en de clusters van maatregelen kunnen op een individueel bedrijf worden toegepast. De landelijke gemiddelde waarden dienen ter vergelijking met de eigen situatie. Steeds is gezocht naar algemene, gemiddelde uitspraken en tegelijk naar afwijkingen, uitzonderingen hierop en waar beschikbaar verklaringen hiervoor. Voorbeelden vullen het verhaal aan.

Dit rapport gaat uitsluitend in op het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer, omdat daarover op dit moment de meeste gegevens bekend zijn. Zakelijk verkeer blijft buiten beschouwing.

2 Doelgroep

.....

In Nederland gebruikt 26% van de werkzame beroepsbevolking hoofdzakelijk de fiets voor het woon-werkverkeer¹⁾. Daarnaast bestaat er een groep die de fiets naar het werk zou kunnen pakken, maar het nog niet doet. Beide groepen samen vormen de totale doelgroep voor maatregelen die het fietsgebruik moeten bevorderen.

Waarom allebei? Het beleid bij het stimuleren van fietsgebruik in het woon-werkverkeer moet gericht zijn op:

- huidige fietsers behouden of
- huidige fietsers behouden en het aandeel fietsers nog vergroten.

Autosolisten tot de overstap op de fiets te bewegen is weinig zinvol als tegelijk andere fietsers afstappen.

Hoofdstuk 2 onderscheidt de relevante groepen in het woon-werkverkeer. De belangrijkste scheiding is die tussen werknemers die op fietsafstand wonen en medewerkers die verder weg wonen. Deze groepen zijn uitgesplitst naar vervoerwijze.

2.1 Ontleding woon-werkverkeer

De doelgroep van maatregelen die het fietsgebruik in het woon-werkverkeer stimuleren, bestaat uit de werknemers die al met de fiets naar het werk komen en degenen die dat zouden kunnen doen.

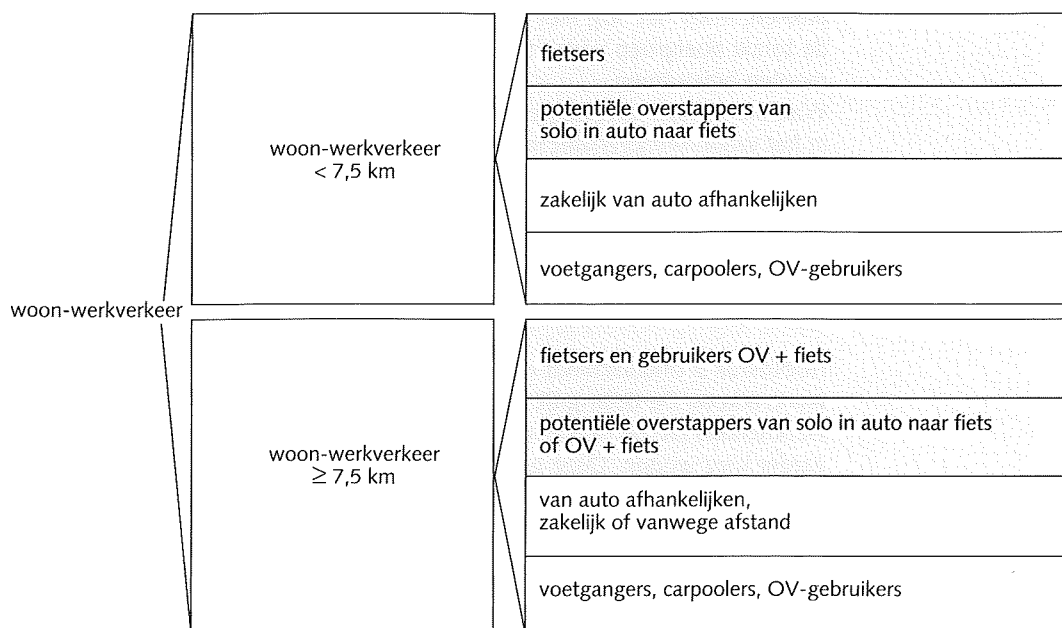
Om de doelgroep te traceren, moeten we het woon-werkverkeer indelen. In deze studie is als voornaamste invalshoek gekozen voor de meest dominante factor voor het fietsgebruik, de afstand tussen woon- en werkplek. Zonder werknemers die op korte afstand wonen, zal nooit sprake zijn van een noemenswaardig aantal fietsers of potentiële fietsers.

.....

¹⁾ Verplaatsingen van de werkzame beroepsbevolking naar afstandsklasse en hoofdvervoermiddel, Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1995, CBS, Heerlen, extra berekening op verzoek CEA, juli 1996.

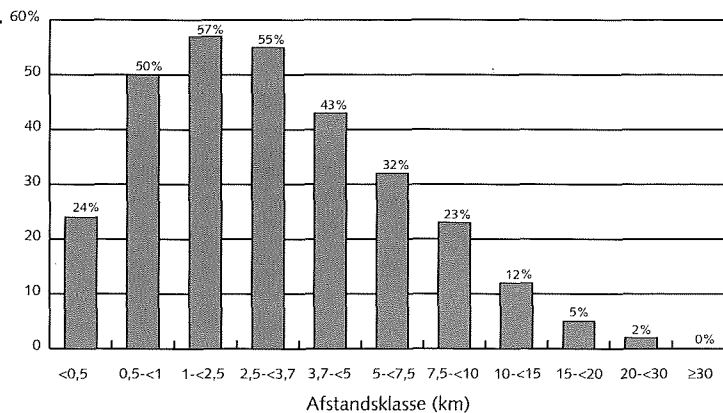
Schema 1

Ontleding woon-werkverkeer; de arcering geeft de doelgroep aan van maatregelen die fietsgebruik stimuleren



In schema 1 is eerst de differentiatie te zien van het woon-werkverkeer naar afstand, vervolgens naar vervoerwijze. Precies bepalen wat fietsafstand is, is arbitrair; er is geen afstand waarboven het fietsgebruik ineens afbreekt. Zie grafiek 1. Vanaf 0,5 km domineert de fiets in het woon-werkverkeer, daarvoor 'lopen'. Boven 2 km neemt het aandeel fietsers geleidelijk af. De gemiddelde woon-werkafstand van fietsers schommelde de afgelopen jaren rond 4 km ofwel een kwartier reistijd [23]. De afstand van 4 km is ongeveer het punt waarop de auto in plaats van de fiets de dominante vervoerwijze wordt in het woon-werkverkeer. In 'Fiets in vervoermanagement' is ervoor gekozen 7,5 km als grens te kiezen voor 'op fietsafstand'. Die afstand komt overeen met een reistijd tot ongeveer een half uur, wat in het algemeen nog als acceptabel wordt beschouwd.

Grafiek 1
Aandeel fietsers in de modal
split per afstandsklasse²⁾



Het woon-werkverkeer op fietsafstand kan worden onderverdeeld in:

- werknemers die al fietsen;
- autosolisten die de auto niet nodig hebben voor het werk: het overstappotentieel;
- autogebruikers die de auto wel nodig hebben voor het werk;
- degenen die andere vervoerwijzen gebruiken:
lopen, openbaar vervoer (OV), carpooling en overig.

De eerste en tweede categorie horen bij de doelgroep van maatregelen om de overstap naar de fiets te bevorderen en het gebruik van de fiets te bestendigen.

Het woon-werkverkeer op langere afstanden wordt op dezelfde wijze onderverdeeld in:

- werknemers die fietsen en diegenen die fiets met OV combineren;
- autosolisten die potentiële overstappers naar fiets of OV + fiets zijn;
- autogebruikers die de auto nodig hebben voor het werk, of voor de lange afstand geen alternatief hebben voor het autogebruik;
- degenen die een andere vorm van vervoer gebruiken.

De eerste twee categorieën horen bij de doelgroep van maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren en te bestendigen.

Het deel van de doelgroep op lange afstand blijft in fietsgebruik normaliter ver achter bij het deel op korte afstand. 'Fiets in vervoermanagement' besteedt daarom aan deze groep aanmerkelijk minder aandacht dan aan de doelgroep op korte afstanden.

²⁾ Alle verplaatsingen van en naar het werk naar afstandsklasse en hoofdvervoerwijze, Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1995, CBS, Heerlen, extra berekening op verzoek van CEA, september 1996.

2.2 Woon-werkverkeer op fietsafstand

51% van alle werkenden in Nederland woont op minder dan 7,5 km van het werk³⁾.

Bij het opstellen van vervoerplannen voor bedrijven en organisaties, is in een aantal gevallen gekeken welk deel van de medewerkers op fietsafstand woont en welk deel fietst. Tabel 1 geeft een aantal organisaties als voorbeeld. De gehanteerde grens voor fietsafstand loopt uiteen. Desondanks onderstrepen de voorbeelden het gemiddelde beeld. Uitschieters zijn er voornamelijk naar boven, soms woont zelfs bijna 100% van de medewerkers op fietsafstand.

Tabel 1
Aandeel medewerkers van bedrijven dat op fietsafstand woont, danwel fietst

Bedrijf/instelling [bron]	Aandeel woonachtig op fietsafstand	Aandeel fietsers onder het tot. aantal medewerkers
Gemeente Amersfoort [6, 28]	68% binnen 6 km	50%
Coopers&Lybrand, Rijsweerd Utrecht (accountancy) [40]	38% binnen ±10 km	6% (hoge zakelijke autoafhankelijkheid)
Provincie Groningen [6]	42% binnen gemeentegrenzen	41%
Stadsdeel A'dam-Zuidoost [43]	62% in omliggende gemeenten (56% in Amsterdam)	20% (en 2% lopen) vanuit Amsterdam en Diemen
Cito, Arnhem (voor verhuizing) [28]	50% binnen gemeentegrenzen	43% (en 7% lopen)
Bedrijventerrein Katwijk 't Heen [14]	61% binnen 5 km (vóór fietsbrug)	45%
Shell Pernis [16]	49% binnen 10 km (oud)	? (in 1993 voor 20% fiets van de zaak)
RijksUniversiteit Groningen [4c] (Harmoniecomplex, binnenstad)	50% binnen 10 km	48% (en 6% lopen) na maatregelen
Belastingdienst Apeldoorn [4f]	90% binnen 10 km	50%
Centraal Beheer, Apeldoorn [4f]	55% binnen gemeentegrenzen	20%
Compaxo, Gouda (vleesverwerking) [4g]	60% binnen gemeentegrenzen	25% fietsen of lopen
Gemeente Dordrecht [35, 37]	72% binnen 10 km	46% fietsen of lopen
Bedrijven op bedrijvengebieden in Alphen a/d Rijn [55]	52% binnen 5 km (36 bedrijven) (56% binnen 7,5 km en 62% binnen 10 km)	27% (waarvan 3/4 < 5 km)
Gemeente Apeldoorn [4f]	bijna 100%	70%
Medisch Spectrum Twente, Enschede [28]	± 85% binnen 4 km	? (20% hebben parkeerplaats)

2.2.1 Huidig fietsgebruik

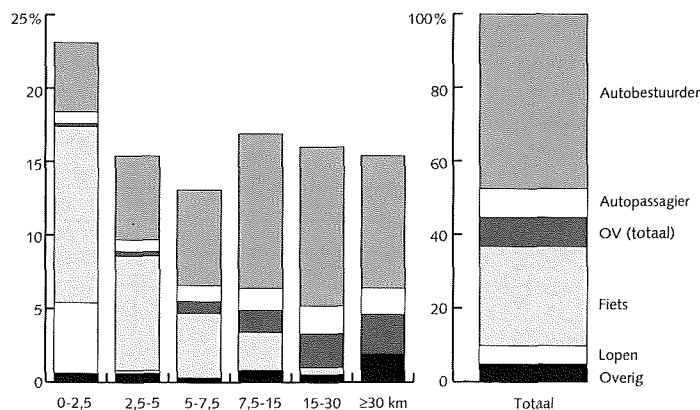
Er zijn twee redenen om niet eerst te kijken naar automobilisten die kunnen overstappen op de fiets, maar naar de huidige fietsers:

- Het huidige aandeel fietsers kan iets zeggen over de mogelijkheden voor anderen om over te stappen vanuit de auto.
- Mogelijkerwijs zijn initiatieven nodig om het aandeel fietsers te behouden.

Een hoog fietsaandeel zegt in eerste instantie dat fietsen best kan bij de betreffende organisatie. Het zegt niet dat er niets meer te halen valt. Wie weet wonen er nog veel meer medewerkers dichtbij. Een algemene praktijkregel is ook hier van toepassing: 'Dat wat omvangrijk is, heeft meestal het grootste potentieel.'

³⁾ Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CBS, 1995, Heerlen.

Grafiek 2
Modal split per afstandsklasse⁴⁾



De werkende bevolking fietst bovengemiddeld. Als alle motieven, dus bijvoorbeeld ook winkelen, onderwijs en sociale activiteiten bijeen worden genomen, wordt bij afstanden tot 7,5 km in 36% van de gevallen gefietst. Van alle werkenden die op minder dan 7,5 km, dus op fietsafstand, van de werkplek wonen, gaat gemiddeld ruim 45% op de fiets naar het werk. Zie grafiek 2. De fiets is daarmee koploper bij de korte afstanden voor woon-werkenden.

Inachtnemend dat 51% van de werknemers op fietsafstand woont, betekent dit dat gemiddeld 23% van alle werknemers behoort tot de groep fietsers op korte afstand. Zo resteert van de 26% algemeen fietsgebruik voor het woon-werkverkeer nog 3% voor de fietsers die een afstand van 7,5 km en meer afleggen.

Naast het gemiddelde zijn ook individuele waarden interessant. Het aandeel fietsers onder de medewerkers kan per bedrijf enorm verschillen. Om dit te documenteren kunnen we gebruik maken het ReMove-onderzoek in Zuid-Holland⁵⁾. Daaruit blijkt dat in Zuid-Holland het aandeel fietsers en voetgangers in het woon-werkverkeer uiteenloopt tussen 0% en 96%. Zie tabel 2. Koploper in het fietsgebruik zijn de gemeenten (het merendeel van het 'algemeen overheidsbestuur' in de tabel), helemaal achteraan komen bedrijven of zeer ongunstig gelegen bedrijven-gebieden in het Rotterdamse havengebied.

⁴⁾ Verplaatsingen van de werkzame bevolking naar afstandsklasse en hoofdvervoermiddel, Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CBS, 1995, extra berekening op verzoek CEA, juli 1996. De tabel moet als volgt gelezen worden: Van alle werkenden woont 23% in de afstandsklasse tussen 0 en 2,5 km. Daarvan fietst 52% naar het werk.

⁵⁾ ReMove is het Relatiebeheer- en Monitoringsysteem Vervoermanagement: een computersysteem waarin informatie per bedrijf wordt opgeslagen door vervoermanagement-stimulators die bedrijven benaderen en adviseren. Dit systeem is in gebruik bij de vervoermanagement-stimulators in Zuid-Holland en komt in gebruik in Noord-Holland en Utrecht. In dit rapport wordt steeds de ReMove-databank van Zuid-Holland gebruikt zoals gevuld per juli 1996. Tot dat moment zijn 1.100 van de 3.100 bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers benaderd over vervoermanagement.

Tabel 2

Modal-splitgegevens in % per bedrijf (ReMove-onderzoek Zuid-Holland), ingedeeld naar branche, gesorteerd op aandeel werknemers dat fiets of loopt

Branche	Mede- werkers	Fiets/ lopen	Auto solo	Carpool	OV	BV
Algemeen overheidsbestuur	66	96	3	0	1	
Algemeen overheidsbestuur	97	90	10	0		
Bejaardentehuizen	75	90	10	0		
Algemeen overheidsbestuur	110	90	8	0	1	0
Gezinsverzorging en gezinshulp	275	85	7	0	5	
Middelbaar beroepsonderwijs	91	70	11	0	20	
Politie	250	64	26	2	8	
Groothandel in dranken	58	64	33	3		
Algemeen overheidsbestuur	115	64	32	0	4	
Algemeen overheidsbestuur	155	63	17	2	18	
Algemeen overheidsbestuur	250	63	23	1	12	
Algemene ziekenhuizen	2000	57	33	1	4	
Algemeen overheidsbestuur	110	54	39	3	3	
Algemeen overheidsbestuur	343	49	38	4	10	
Algemeen overheidsbestuur	155	48	35	2	14	
Algemeen overheidsbestuur	245	46	35	6	14	
Algemene ziekenhuizen	1700	46	45	1	8	0
Bejaardentehuizen	100	45	25	0	30	
Algemeen overheidsbestuur	1100	44	45	3	8	
Publiekrechtelijke bedrijfsorganen	155	42	45	2	11	
Technisch speur- en ontwikkelingswerk	1140	42	39	5	13	
Sociale werkvoorziening	340	42	38	0	17	
Warenhuizen	75	40	7	0	53	
Productie en distributie van elektriciteit, aardgas, stroom en warm water	375	40	51	3	7	
Vervaardiging van kunststof in primaire vorm	1300	40	51	0	5	
Middelbaar beroepsonderwijs	100	39	58	0	4	0
Algemeen maatschappelijk werk	85	38	27	5	29	
Publiekrechtelijke bedrijfsorganen	316	38	38	4	16	
Technisch speur- en ontwikkelingswerk	1465	37	36	11	15	
Algemeen voortgezet onderwijs	90	37	45	0	18	
Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw	116	35	47	5	13	
Algemeen overheidsbestuur	410	35	50	0	15	
Detailhandel in nieuwe personenauto's	75	35	40	20	5	
Installatie van centrale verwarmings- en luchtbehandelingsapparatuur	110	34	38	12	10	6
Lager en middelbaar beroepsonderwijs (gecombineerd)	68	34	50	0	16	
Verplichte sociale verzekeringen	160	33	44	10	10	0
Groothandel in voedingsmiddelen	100	32	51	11	2	
Vervaardiging van chemische producten	540	31	44	19	7	
Schadeverzekeringen	2616	30	45	0	25	
Algemeen overheidsbestuur	1800	30	29	0	41	
Algemeen overheidsbestuur	1294	29	22	1	48	
Politie	900	28	63	4	2	
Kamers van Koophandel	80	28	55	9	7	0
Weging en meting	355	27	47	20	7	
Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	80	27	61	5	3	4

Branche	Mede- werkers	Fiets/ lopen	Auto solo	Carpool	OV	BV
Algemeen overheidsbestuur	752	26	49	8	17	
Zee- en binnenhavens	450	25	38	7	30	
Hoger beroepsonderwijs	120	25	67	0	8	
Overige dienstverlening op het gebied van automatisering	325	25	50	0	25	
Productie en distributie van elektriciteit, aardgas, stroom en warm water	625	24	60	9	3	0
Algemeen overheidsbestuur	600	24	30	4	41	
Publiekrechtelijke bedrijfsorganen	135	24	36	0	40	
Systeemontwikkelings-, systeemanalyse- en programmeerdiensten	300	23	46	8	23	
Algemene ziekenhuizen	550	23	45	6	25	
Algemeen overheidsbestuur	71	23	31	8	36	
Algemeen overheidsbestuur	82	23	77	0	0	
Algemeen overheidsbestuur	275	22	44	18	16	
Overige technische ontwerp-, teken- en adviesbureaus	114	22	59	14	1	
Algemeen overheidsbestuur	1607	22	30	0	48	
Openbaar personenvervoer over de weg	190	21	74	0	5	
Algemeen overheidsbestuur	1500	21	21	8	50	
Levensverzekeringen	250	20	45	0	35	
Publiekrechtelijke bedrijfsorganen	214	20	56	3	21	
Vervaardiging van parfums en cosmetica	320	20	66	10	4	
Algemeen overheidsbestuur	350	20	25	5	50	
Opslag in tanks voor derden	168	20	70	0	10	
Groothandel in meet- en regelapparatuur	79	20	59	16	5	
Groothandel in minerale olieproducten (excl. brandstoffen)	53	19	64	4	11	
Algemeen overheidsbestuur	105	19	26	0	55	
Openbare bibliotheken	370	19	36	1	42	
Advocatenkantoren	175	18	20	4	58	
Nationale postdiensten	3200	17	43	7	33	
Algemeen overheidsbestuur	3200	17	24	3	52	
Algemene ziekenhuizen	1600	17	58	6	18	
Registeraccountants	63	17	75	0	8	
Algemeen overheidsbestuur	1500	16	23	3	57	
Overige drukkerijen	84	16	74	0	6	
Markt- en opinie-onderzoekbureaus	82	16	45	18	20	
Sociale werkvoorziening	100	16	37	9	35	3
Verpleeghuizen voor somatische en psycho-geriatrische patiënten	270	15	45	5	35	
Exploitatieverenigingen van gemeenschappelijke antenne-inrichtingen	125	15	60	5	20	
Handelsbemiddeling in chemische producten en chemicaliën	110	14	73	5	9	
Overkoepelende organen en samenwerkings- en adviesorganen	165	14	38	0	48	
Advocatenkantoren	500	13	40	0	47	
Radio en televisie	250	13	60	2	25	
Vervaardiging van margarine	1020	12	66	8	10	
Groothandel in machines voor de productie van voeding	250	11	77	10	4	0
Artsenlaboratoria en bacteriologische en serologische laboratoria	130	11	52	6	31	
Schadeverzekeringen	460	11	45	8	34	3
Algemeen voortgezet onderwijs	130	10	50	10	30	
Groothandel in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen	65	10	77	0	10	
Opslag	110	10	58	8	20	
Schoonmaakbedrijven van gebouwen	800	10	80	0	10	

Branche	Mede- werkers	Fiets/ lopen	Auto solo	Carpool	OV	BV
Biscuit-, koek- en banketfabrieken	410	10	45	20	0	25
Detailhandel in nieuwe personenauto's	100	10	80	0	10	
Chemische wasserijen en ververijen	110	9	68	0	23	
Algemene ziekenhuizen	1400	9	63	0	25	
Architectenbureaus	200	9	73	8	10	
Vervaardiging van fijn aardewerk en porcelein	60	8	83	8	0	0
Advocatenkantoren	300	8	31	0	59	
Opslag (eigen opslag - niet in tanks, koelhuizen e.d.)	134	8	68	19	5	
Werkgevers- en ondernemersorganisaties	250	7	61	0	32	
Verpleeghuizen voor somatische en psycho-geriatrische patiënten	180	7	47	2	42	
Kamers van Koophandel	116	7	48	2	43	
Octrooibureaus	90	6	56	4	30	
Technisch ontwerp en advies voor burgerlijke en utiliteitsbouw	80	6	94	0		
Algemeen overheidsbestuur	1397	4	44	4	48	
Gespecialiseerde werkzaamheden in de bouw	50	3	10	83	3	
Drukkerijen van formulieren	90	3	82	7	2	6
Sociale werkvoorziening	1700	2	47	6	45	
Groothandel in verbrandingsmotoren, pompen en compressoren	95	2	67	14	18	
Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen	220	2	61	5	32	

ReMove Zuid-Holland; stand juli 1996.

Per regel is één bedrijf/instelling als voorbeeld gegeven. De kolommen 'fiets/lopen', 'auto-solo', 'carpool', 'OV' (openbaar vervoer) en 'BV' (bedrijfsvervoer) geven de modal split weer in het woon-werkverkeer en tellen op tot 100%. 'Algemeen overheidsbestuur' is in de meeste gevallen een gemeente, anders een belastingkantoor of ministerie.

Conclusie:

- Er zijn extreme verschillen in het fietsgebruik.
- Er zijn bedrijven en voornamelijk instellingen waar niet slechts de meerderheid maar bijna iedereen met de fiets of lopend naar het werk komt.

2.2.2 Overstappotentieel

De groep autosolisten die net zo goed gebruik kan maken van de fiets is het overstappotentieel. Van de werknemers die op minder dan 7,5 km van hun werk wonen, gebruikt 31% solo de auto om die afstand te overbruggen. (Dit percentage is berekend door van de autobestuurders de carpoolchauffeurs af te trekken.) De auto staat daarmee bij korte afstanden na de fiets op de tweede plaats.

Bij het berekenen van het overstappotentieel op korte afstand moet worden gekeken naar het aandeel verplaatsingen op afstanden tot 7,5 km (51%), het aandeel medewerkers dat solo auto rijdt op die afstand (31%) en het aantal medewerkers dat zakelijk afhankelijk is van de auto. Het overstappotentieel komt daarmee uit op 11% (31% * 51% minus 5%, het aandeel werknemers dat zakelijk van de auto afhankelijk is (zie § 2.2.3)).

Er bestaan grote verschillen tussen de overstappotentieën van verschillende bedrijven. In een studie over Haaglanden en Rijnmond [15] loopt het aantal autosolisten op fietsafstand dat

.....

de auto niet nodig heeft uiteen van 0% (geen enkele potentiële overstapper, regelmatig voorkomend in Rijnmond) tot ruim 16%. Het locatietype blijkt niet van invloed op het overstappotentieel.⁶⁾

Coopers&Lybrand, Utrecht: *Dit bedrijf heeft via een heel secure aanpak het overstappotentieel getraceerd: per woongebied/gemeente is bekeken wie overstappen kan en wie niet, vaak in verband met zakelijke autoafhankelijkheid [40].*

2.2.3 Zakelijke autoafhankelijkheid

Werknemers die de auto nodig hebben voor de uitoefening van hun werk horen niet bij de doelgroep van maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren.

Het aandeel werknemers dat de auto naast het woon-werkverkeer ook voor zakelijk verkeer gebruikt, is moeilijk in te schatten. Vooralsnog veronderstellen we op grond van enkele studies [15] [22] dat gemiddeld 14% van de werknemers voor hun werk regelmatig de auto nodig heeft. Daarbij gaan we ervan uit dat de afhankelijkheid inderdaad tot het werkelijk noodzakelijke is gereduceerd en dat bijvoorbeeld een dienstpoolauto niet tot de mogelijkheden behoort. Vanwege de bijna 50/50 verdeling tussen wonen op fietsafstand en op langere afstand komen we uit op 7% die op minder dan 7,5 km woont en regelmatig de auto voor zakelijk gebruik nodig heeft. Als de auto niet iedere werkdag nodig is, dan is op die afstanden vervanging door de fiets mogelijk. Om die reden kan nog eens 2% van de 7% worden afgetrokken. Zo komt het aandeel auto-afhankelijken op afstanden onder 7,5 km uit op 5%.

Dat ook bij een hoge zakelijke afhankelijkheid van de auto voldoende ruimte overblijft om te fietsen blijkt uit tabel 3.

.....

⁶⁾ Het gemiddelde overstappotentieel op korte afstand bij de betrokken bedrijven is op: A-locaties: 7,5% van alle werknemers; B-locaties: 6,4%; C-locaties: 8,7%; R-locaties: 6,2%. Alle 115 bedrijven/instellingen: 7%. De selectie van regio's, locaties en bedrijvigheid in de bewuste studie was niet representatief voor Nederland (bijv. ministeries met veel bovenregionaal woon-werkverkeer). Het overstappotentieel in de studie over Haaglanden/Rijnmond is daarom lager dan het landelijk gemiddelde.

Tabel 3

Modal splitgegevens in % per bedrijf (ReMove-onderzoek Zuid-Holland), ingedeeld naar branche, gesorteerd op aandeel werknemers dat zakelijk van de auto afhankelijk is

Branche	Plaats	Mede-werkers	Auto nodig	Fiets/lopen	Auto solo	Carpool	OV
Detailhandel in nieuwe personenauto's	Delft	75	50	35	40	20	5
Registeraccountants	Delft	63	50	17	75	0	8
Groothandel in voedingsmiddelen	Dordrecht	250	50	11	77	10	4
Opslag (eigen opslag - niet in tanks, koelhuizen e.d.)	Zoetermeer	134	54	8	68	19	5
Handelsbemiddeling in chemische producten en chemicaliën	Rijswijk ZH	110	27	14	73	5	9
Groothandel in verbrandingsmotoren, pompen en compressoren	Dordrecht	95	24	2	67	14	18
Markt- en opinie-onderzoekbureaus	Den Haag	82	24	16	45	18	20
Nationale postdiensten	Den Haag	3200	20	17	43	7	33
Overige drukkerijen	Rijswijk ZH	84	13	16	74	0	6
Groothandel in dranken	Delft	58	12	64	33	3	0
Weging en meting	Delft	355	9	27	47	20	7
Algemeen overheidsbestuur	Den Haag	1500	7	21	21	8	50
Technisch speur- en ontwikkelingswerk	Delft	1140	5	42	39	5	13
Sociale werkvoorziening	Delft	340	4	42	38	0	17

ReMove Zuid-Holland; stand juli 1996.

Per regel is één bedrijf/instelling als voorbeeld gegeven. De kolom 'auto nodig' geeft aan hoeveel procent van de werknemers zakelijk afhankelijk is van de auto. De kolommen 'fiets/lopen', 'auto-solo' (auto-solisten), 'carpool', 'OV' (openbaar vervoer) geven de modal split weer in het woon-werkverkeer en tellen op tot 100% (bedrijfsvervoer is bij deze bedrijven niet relevant).

2.2.4 Andere vervoerwijzen

Werknemers die lopend, per openbaar vervoer, met bedrijfsvervoer of carpoolend naar hun werk kunnen, horen niet tot de doelgroep van maatregelen om het fietsen te bevorderen. Uit de data die ten grondslag liggen aan grafiek 2 valt op te maken wat de aandelen zijn voor andere vervoerwijzen dan de fiets en autosolisme in het woonwerkverkeer. Op de afstanden onder 7,5 km komt het uit op:

- lopen: 9,5%;
- carpooling: 8,7% (3,6% bestuurders en 5,1% passagiers);
- openbaar vervoer: 2,5%;
- bedrijfsvervoer en overige vervoerwijzen: 3,1%.

Totaal is dat zo'n 24% op de korte afstand ofwel 12% (24% * 51%) van alle woon-werkverkeer.

Bij korte afstanden is nauwelijks sprake van concurrentie tussen de fiets (45%) en het lokale openbaar vervoer (2,5%).

Uitzonderingen op dit gemiddelde beeld zijn er wel. De regio's Rijnmond en Amsterdam beschikken over een hoogwaardig openbaar vervoernet. Deze twee regio's zijn dan ook de enige uitschieters naar boven wat betreft het gebruik van bus/tram/metro⁷⁾.

Op een A-locatie kan het openbaar vervoer een fors aandeel bereiken in het woon-werkverkeer, maar zelfs daar moeten ook fietsers de nodige aandacht krijgen. Het OV (met name de trein) scoort op A-locaties namelijk vooral goed op de langere

⁷⁾ Zie hiervoor de regio-tabel in bijlage 1; lees Rijnmond voor 'Oude en Nieuwe Maas'.

afstanden. Op de korte afstanden, ook op een A-locatie, doet de fiets het vaak niet slechter dan het gemiddelde van 45% [15].

Nationale Nederlanden, Rotterdam: *Na verhuizing in 1992 naar een locatie pal naast Rotterdam CS bleek de fietsenstalling hopeloos te klein. Het fietsaandeel van toen 15% (60% OV) is inmiddels vergroot tot 23% door meer stallingsmogelijkheden te scheppen, door fietsen van de zaak te verstrekken en door het aanscherpen van het parkeerregime [4] [28].*

2.3 Woon-werkverkeer op lange afstand

In totaal woont 49% van alle werknemers op een afstand van 7,5 km of meer.

Het woon-werkverkeer op lange afstanden kan net als bij korte afstanden verdeeld worden naar vervoerwijze. Het aandeel van deze vervoerwijzen kan als volgt worden bepaald⁸⁾:

fiets en combinatie OV+fiets	26% totaal minus 23% korte afstand = 3% op lange afstand plus 2% combinatie (zie onder) = 5%
overstappotentieel	verondersteld wordt dat dit potentieel ruw geschat de helft is van het fiets- en OV+fiets-gebruik op lange afstand = 3%
auto-afhankelijkheid	zakelijke auto-afhankelijkheid (verondersteld is 7%) plus geen fietsalternatief als algehele restpost (49-5-3-7-13= 21%) = 28%
andere vervoerwijzen	13% van werknemers

Uitgangspunt bij deze OVG-cijfers is het hoofdvervoermiddel. De fiets wordt op de lange afstanden behalve als hoofdvervoermiddel ook gebruikt in combinatie met andere vervoerwijzen in het voor- en/of natransport, vooral bij het openbaar vervoer, maar ook bij carpooling en bedrijfsvervoer. Zo heeft de fiets een aandeel van 36% in het voortransport van de trein, voor alle verplaatsingsmotieven. In de spits is dat nota bene 47% en dat is vooral woon-werkverkeer. In het natransport is het aandeel 10% [57]. We kunnen de betekenis van de trein in het woon-werkverkeer (4,2%) met de spitswaarde voor de fiets in het voortransport combineren. Resultaat: bovenop de 26% van fietsers met de fiets als hoofdtransportmiddel gebruikt tenminste 2% van alle werknemers de fiets in combinatie met de trein als hoofdtransportmiddel. De combinatie met bus of carpooling blijft buiten beschouwing. Degenen die de fiets combineren met andere vervoermiddelen, of dit zouden kunnen, behoren ook tot de doelgroep voor maatregelen die het fietsen moeten stimuleren. De fiets kan meeliften met effecten van andere maatregelen, bijvoorbeeld voor het stimuleren van het openbaar-vervoergebruik. Het overstappotentieel op afstanden boven 7,5 km is dan zeker niet te hoog gegrepen, integendeel waarschijnlijk. Maar er zijn hierover nog veel onzekerheden wat betreft cijfers en voorbeelden.

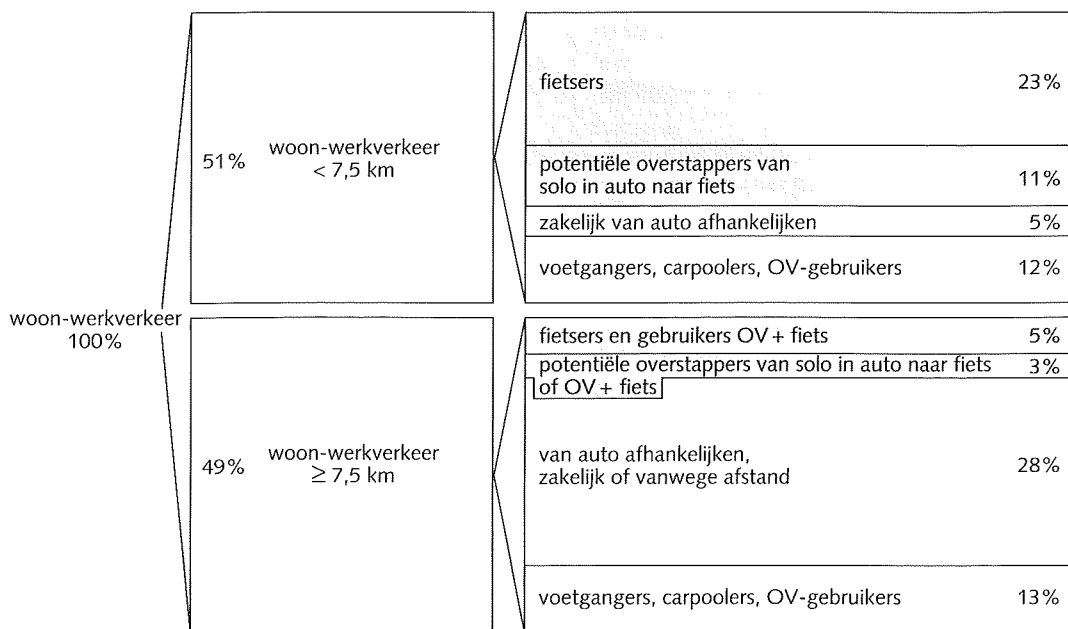
⁸⁾ Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CBS, 1995, Heerlen; door CEA aangevuld met een aantal veronderstellingen.

2.4 Samenvatting en beleidsconclusies

In dit hoofdstuk is een beeld geschetst van de doelgroep waarop fietsgebruikstimulerende maatregelen zich kunnen richten. Deze laatste paragraaf vat de gevonden cijfers samen.

Schema 2

Ontleding woon-werkverkeer; verplaatsingen van werknemers naar hoofdvervoermiddel (in %); de arcering geeft de doelgroep aan van maatregelen die fietsgebruik stimuleren ⁹⁾



In schema 2 zijn aan de indeling van het woon-werkverkeer uit schema 1 de gemiddelde aandelen van de vervoerwijzen in procenten van het aantal werknemers gekoppeld. Duidelijk is dat de doelgroep voor fietsmaatregelen op afstanden tot 7,5 km veel groter is dan op de langere afstanden. Duidelijk is ook dat op de korte afstand geen andere vervoerwijze kan tippen aan de positie van de fiets, reëel en potentieel.

Wie met de waarden uit schema 2 aan de slag gaat, moet wel beseffen dat dit de gemiddelde waarden zijn. Tabel 2 geeft aan dat er extreme verschillen bestaan.

Beleidsconclusies uit combinatie woon-werkafstand en huidig fietsgebruik

De belangrijkste subgroepen om fietsgebruikbevorderende maatregelen op te richten, zijn de huidige fietsers en het overstappotentieel op afstanden korter dan 7,5 km. Een goede manier om te bepalen hoe zinvol fietsmaatregelen zijn bij een organisatie is de afstand tussen woning en werkplek en het huidige fietsgebruik op korte afstand samen te beschouwen. Het gros van de medewerkers met een korte

⁹⁾ Onderzoek Verplaatsingsgedrag, CBS, 1995, Heerlen.

woon-werkafstand kan best fietsen, of doet dat al. Hoe meer werknemers dichtbij wonen hoe belangrijker hun fietsgedrag voor de totale modal split. Er zijn vier combinaties mogelijk.

Elke combinatie laat zich vertalen in een bijbehorend advies:

- Hoog-hoog; een hoog aandeel werknemers binnen een straal van 7,5 km en tegelijk een hoog aandeel fietsers op deze afstand levert een hoog aandeel fietsers op in de totale modal split van de organisatie; een ideale situatie die misschien consolidatie nodig heeft, bijvoorbeeld door beloningen.
- Hoog-laag; veel werknemers die dichtbij wonen, maar niet fietsen naar het werk is dé combinatie om zich volop met alle soorten maatregelen op het overstap-potentieel te storten.
- Laag-hoog; weinig werknemers op fietsafstand en toch een hoog aandeel fietsers onder de werknemers vraagt erom de groep fietsers te belonen, verhuispremies in te stellen of uit te breiden en verder in te zetten op andere maatregelen dan die het fietsen stimuleren.
- Laag-laag; als een beperkt deel van de medewerkers dichtbij woont en de groep fietsers binnen het bedrijf klein is, is het zinvol fietsmaatregelen hooguit zijdelings mee te nemen in breder pakket vervoermanagement-activiteiten.

Tabel 4

Invloed van woon-werkafstand en huidig fietsgebruik op aanpak binnen een organisatie

		Aandeel fietsers op fietsafstand	
		hoog	laag
Aandeel werknemers dat woont op fietsafstand	hoog	fietsgebruik consolideren	fietsgebruik bevorderen
	laag	verhuispremies e.d.	geen fietsmaatregelen

De combinaties en de adviezen zijn in tabel 4 samengevat. Uiteraard zijn er ook grijze gebieden. Stel dat een groot deel van de medewerkers op fietsafstand woont en de ene helft fietst en de andere niet. Dan is waarschijnlijk zowel consolidatie als bevordering op z'n plaats. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de maatregelen.

Beleidsconclusie uit het huidige fietsgebruik

Naar het huidige fietsgebruik kijken, is zeer zinvol. Dat is misschien wel de belangrijkste conclusie van dit rapport. Stel dat het fietsgebruik binnen een bepaald bedrijf overeenkomt met het landelijk gemiddelde. Een grove schatting is voldoende om dit vast te stellen, om de exacte waarde gaat het niet. Noch het huidige OV-gebruik, noch het carpoolaandeel kunnen in dat geval aan de fiets tippen, uitzonderingen daargelaten. Het vasthouden van een hoog fietsgebruik is in die situatie belangrijker dan een paar procent overstap van welk alternatief dan ook.

Beleidsconclusie uit het overstappotentieel

Als veel werknemers dicht bij de werkplek wonen, maar desondanks met de auto naar het werk komen, is het overstappotentieel groot. Een dergelijk overstappotentieel laat zich niet tot één enkel ander alternatief overhalen. Wel is de fiets veelal het belangrijkste alternatief, zoals blijkt uit de verhouding tussen het huidige fietsgebruik en alle overige alternatieven voor autosolisme op de korte afstand: 23% tegenover 12%, zie schema 2, ofwel een verhouding van 2 op 1. Als wordt overgestapt vanuit de auto dan komt logischerwijs zeker tweederde bij de fiets terecht en hooguit eenderde bij alle overige vervoermiddelen. Een afwijking van deze 'natuurlijke gang van zaken' kan alleen veroorzaakt worden door uitzonderlijke situaties en verkeerde maatregelen, zoals in de voorbeelden hieronder.

Centraal Beheer, Apeldoorn: 55% van de werknemers woont in Apeldoorn, 20% fietst naar het werk. Het kantoor is de hoofdvestiging van een verzekeringsmaatschappij met veel administratief werk. Als men de landelijke gemiddelden van zakelijke autoafhankelijkheid (5%) en andere vervoerwijzen dan autosolisme en fiets (12%) toepast, resteert een overstappotentieel van 19% (55-20-5-11) van alle werknemers. Toch is het centrale element van de vervoermanagementplannen de instelling van een spitsbus naar het centraal station van de NS, bij een OV-aandeel van slechts 5% op dit moment. Wel zijn in nieuwbouwplannen ruime fietsparkeervoorzieningen voorzien, voor een derde van het personeel [4f].

Compaxo, Gouda: Het vleesverwerkende bedrijf Compaxo heeft bij een overstappotentieel van circa 25% niet alleen fietsen van de zaak verstrekt, maar ook bedrijfsvervoer binnen Gouda geregeld. Van de werknemers heeft inmiddels 25% een fiets van de zaak (komt overeen met het eerdere aandeel voor fietsen en lopen) en 30% maakt gebruik van het kostbare bedrijfsvervoer [4g] [60].

Alphen aan den Rijn: Bij een groep van 36 bedrijven in Alphen fietst gemiddeld 27% van de werknemers naar het werk. Het overstappotentieel tot 5 km is 15% van alle werknemers [55a]. Dit wordt in een verkennende studie onderkend. Voorgesteld worden fietsmaatregelen (betere stallingen, communicatie en verbetering infrastructuur) en ook busvervoer (zonder potentieel-onderzoek, meer op basis van de wensen van de bedrijven). In het vervolg wordt echter alleen de busmaatregel (gecombineerd openbaar vervoer en bedrijfsvervoer) nader voorbereid [55b].

3 Maatregelen

Om meer werknemers op de fiets naar het werk te krijgen, heeft de vervoermanager een keur aan maatregelen tot zijn beschikking. Er bestaan maatregelen die het fietsgebruik direct stimuleren, bijvoorbeeld fietsvergoedingen, en maatregelen die fietsgebruik indirect bevorderen, bijvoorbeeld parkeermaatregelen voor auto's.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de bestaande maatregelen en laat zien welke het meest zijn ingeburgerd.

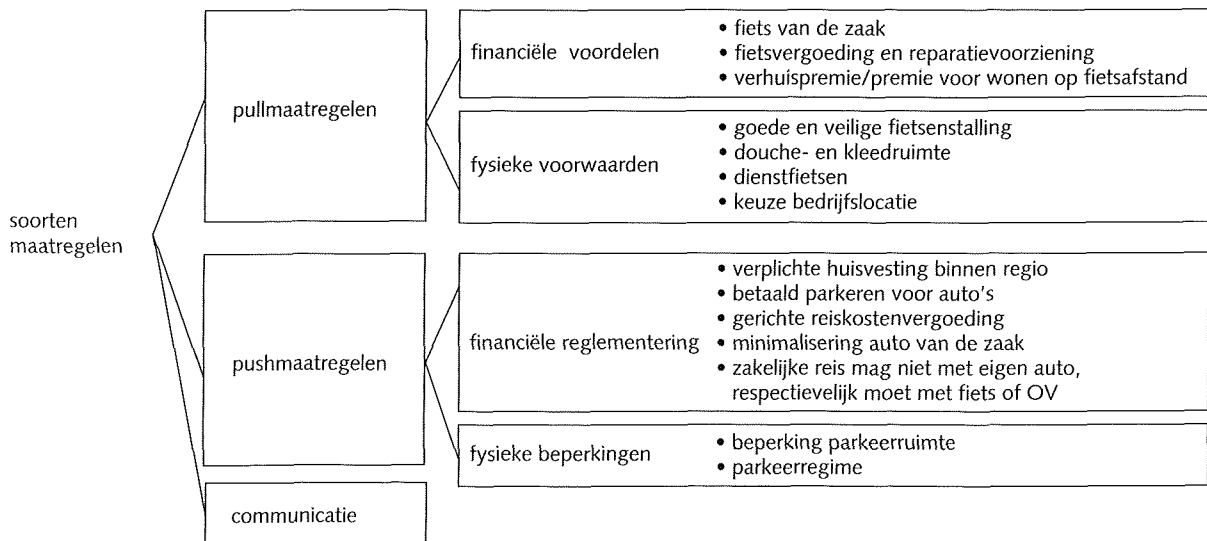
3.1 Overzicht maatregelen die het fietsgebruik bevorderen

Omdat het aantal maatregelen divers is, is het handig ze te clusteren. Dat kan naar:

- vervoerwijze; voor de fiets of tegen de auto;
- impact voor de organisatie; ingrijpend of oppervlakkig;
- benadering van werknemers; pull (aanbieden, overtuigen) of push (keuze beperken, afdwingen);
- soort instrument; financieel, fysiek, communicatief.

Indeling van maatregelen naar vervoerwijze blijkt in de praktijk een te grove scheiding te zijn. Clustering van maatregelen naar impact is moeilijk, omdat die van bedrijf tot bedrijf verschilt. De meest overzichtelijke indeling levert een combinatie op van de klassieke pull-/push-indeling met een scheiding naar soort instrument. Financieel kan de werkgever zowel voordeeltjes geven, als sancties opleggen als een medewerker niet het gewenste gedrag vertoont. Fysiek kan de werkgever voor omstandigheden zorgen die gunstig zijn voor fietsers en een omgeving creëren die ongunstig is voor auto's. Daarmee zijn de financiële en fysieke pull en push te geven. Communicatieve maatregelen zijn een bijzonder geval. Deze moeten niet op zichzelf staan, maar de andere ondersteunen. Schema 3 verduidelijkt de gekozen clustering.

Schema 3
Maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen



3.1.1 Financiële voordelen

De werkgever kan kiezen uit verschillende mogelijkheden om fietsers financieel te bevoordelen:

- een fiets van de zaak;
- een vergoeding voor de fiets of reparatievoorziening;
- een verhuispremie of een vergoeding aan medewerkers die op fietsafstand wonen.

Fiets van de zaak

De fiets van de zaak heeft verschillende verschijningsvormen. De werkgever kan medewerkers een bedrijfsfiets of een leasefiets aanbieden of een eigen fiets geven. Voorwaarde is dat de werknemer de fiets in elk geval gebruikt voor woon-werkverkeer.

Tabel 5

Score van maatregelen om het fietsgebruik direct of indirect te stimuleren, bij bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers

Soort maatregel		Alleen advies	Advies en uitvoering	Alleen uitvoering
Financiële voordelen	fiets van de zaak (eigen, lease-, bedrijfsfietsen)	225	56	14
	fietsvergoeding/reparatievoorziening	104	7	21
	verhuispremie	26	5	17
	premie voor wonen op fietsafstand	4	1	3
Fysieke voorwaarden	aanleg goede fietsenstalling (overdekt, veilig)	126	10	51
	douche- en kleedruimte	46	5	34
	dienstfietsen	18	3	14
	keuze bedrijfslocatie	13	2	1
Financiële reglementering	betaald parkeren voor auto's	41	1	9
	gerichte reiskostenvergoeding	108	7	34
	minimalisering (lease-)auto van de zaak	32	2	13
	zakelijke reis in principe met OV/fiets	17	3	13
	geen eigen auto op dienstreizen	6	0	0
Fysieke beperkingen	beperken parkeer ruimte/parkeerregime	32	3	16

Het aanbieden van een fiets van de zaak is een geliefde maatregel in vervoermanagement gebleken. Ter illustratie kan het ReMove-onderzoek in Zuid-Holland dienen. Zie bijlage 2 en tabel 5. Van de 3.100 Zuid-Hollandse bedrijven en instellingen met vijftig of meer medewerkers zijn er tot juli 1996 1.100 over vervoermanagement benaderd. De meest geadviseerde maatregel (225 keer) aan deze bedrijven was het beschikbaar stellen van een fiets van de zaak. Dit advies werd 56 keer opgevolgd. Daarmee scoort de fiets van de zaak hoog. Andere adviezen vonden veel minder vaak gehoor. Een aantal bedrijven gaf aan de maatregel op eigen houtje te hebben uitgevoerd, zonder daarvoor advies te hebben gekregen. In totaal verstrekte 6% van de benaderde bedrijven en instellingen fietsen van de zaak aan hun werknemers.

Dat deze maatregel zo'n grote vlucht heeft genomen, is onder meer te danken aan een gunstig fiscaal klimaat sinds 1 januari 1996. Een bevestiging van de populariteit van de maatregel is het feit dat zich in Nederland inmiddels een aparte bemiddelaar

voor fietsen van de zaak heeft gevestigd en ook fietsfabrikanten activiteiten op dit vlak ontplooiën.

De beste methode tegen misbruik - de partner gebruikt de fiets en de werknemer komt zelf met de auto naar het werk - is het onmogelijk maken in de omgeving van het bedrijf vrijwel gratis te parkeren.

Een verkoopleider van Batavus schatte medio 1996 dat 6 tot 8% van de nieuwe fietsen als fiets van de zaak de deur uitging. Volgens zijn voorzichtige raming zal dit over een paar jaar gestegen zijn tot ruim 20%, ofwel een kleine 250.000 fietsen per jaar. Zijn mening wordt gedeeld door de directeur van Gazelle. [55]

Gemeente Den Haag: *De gemeente Den Haag is in 1995 met 2.500 van de 8.000 medewerkers naar een nieuw stadskantoor verhuisd. Voor de verhuizing had de gemeente de reiskostenvergoeding voor autogebruik al stapsgewijs afgeschaft en 4.500 leasefietsen verstrekt. Bij het nieuwe stadskantoor zijn geen eigen parkeerplaatsen meer, behalve voor B&W, raadsleden en enkele buitenfunctionarissen. In de omgeving van het nieuwe kantoor worden hoge parkeertarieven gehanteerd, wat fraude (wel een leasefiets, toch autorijden) onaantrekkelijk maakt. Al voor de verhuizing steeg het fietsgebruik met een kwart [28].*

Fietsvergoeding en reparatievoorziening

De werkgever kan fietsen aantrekkelijk maken door de fietsende medewerker te belonen met een vergoeding of de mogelijkheid te bieden de fiets indien nodig te laten repareren. Volgens de 'Beleidsmonitor vervoersmanagement', een telefonische enquête onder een steekproef van alle bedrijven en instellingen in Nederland met vijftig medewerkers of meer [23], geeft zo'n 8% van de benaderde bedrijven en instellingen een fietsvergoeding aan zijn personeelsleden. Deze vergoedingen zijn meestal aanzienlijk lager dan die voor de auto of het OV. De betekenis van de fietsvergoeding zal misschien afnemen doordat andere maatregelen aantrekkelijker zijn geworden, zoals de fiets van de zaak met het bijbehorende belastingvoordeel. Sinds de fiscus de aftrekmogelijkheid van fiets- en reparatievergoedingen bij een woon-werkafstand onder tien kilometer heeft beperkt, staan dergelijke vergoedingen sowieso onder druk. Het verstrekken van reparatiebonnen biedt een uitweg. Controle op de juiste besteding van de vergoeding blijft moeilijk. Het is de vraag of degene die de vergoeding ontvangt ook daadwerkelijk fietst. Controle aan de poort of sociale controle is een uitkomst, maar daarvoor voelen veel bedrijven niets. Ze maken van misbruik geen punt.

Verhuispremie

Om medewerkers over te halen dicht bij het werk te gaan wonen en zo de groep (potentiële) fietsers uit te breiden, kan een werkgever een verhuispremie verstrekken. Vergelijkbaar met een verhuispremie is hulp van de werkgever aan de medewerker bij het zoeken van een woning dicht bij de werkplek. Het is ook mogelijk om alle werknemers die op fietsafstand wonen een bonus te geven.

Ervaringen uit het ReMove-onderzoek leren dat veel bedrijven en instellingen al een verhuispremie verstrekken. Volgens de Beleidsmonitor vervoermanagement denken veel organisaties erover deze premie te verhogen, sommige doen dit zelfs al. Wat onderbelicht blijft in het beleid van veel bedrijven en instellingen is de gewenste afstand. In de regelingen zou structureel fietsafstand moeten worden aangehouden als straal waarbinnen de medewerker moet gaan wonen om een verhuispremie te kunnen opstrijken, wil zo'n premie uit oogpunt van het stimuleren van fietsgebruik zinvol zijn.

3.1.2 Fysieke voorwaarden

Om fietsgebruik onder de medewerkers te bevorderen kan de werkgever binnen zijn onderneming gunstige omstandigheden scheppen voor fietsers. Dergelijke fysieke voorwaarden zijn:

- een goede en veilige fietsenstalling;
- douche- en kleedruimte;
- dienstfietsen;
- een met de fiets bereikbare locatie.

Stalling en andere faciliteiten

Een goede stalling is voorwaarde voor een omvangrijk fietsgebruik. Wat niet wil zeggen dat een goede stalling een garantie is voor meer fietsers. Een deugdelijke fietsenstalling is overdekt, beveiligd (dat wil zeggen bewaakt, beperkt toegankelijk of met goede aanbindmogelijkheden), sociaal veilig en staat dicht bij de ingang van gebouwen [50]. Een douche- of kleedruimte is niet van belang voor alle fietsende medewerkers. Een dergelijke faciliteit richt zich vooral op de lange-afstandsfietsers en is dan ook alleen zinvol als die er zijn of als er potentieel is, bijvoorbeeld autosolisten over lange afstanden die in hun vrije tijd al warmlopen voor de racefiets. Harde cijfers over de aanwezigheid en de kwaliteit van bedrijfsfietsenstallingen zijn voor Nederland haast niet voorhanden. Wel is bekend dat gemeenten koploper zijn: 96,5% van de gemeentehuizen heeft een overdekte fietsenstalling [9]. Bedrijven die in vervoermanagement zijn geïnteresseerd hebben al een goede fietsenstalling en soms een douche- en kleedruimte. Onder hen zijn grote organisaties oververtegenwoordigd. Bedrijven die nu niet over een goede fietsenstalling beschikken, volgen het advies om er een aan te leggen nauwelijks op [Remove].

Stadsdeelkantoor Amsterdam-Zuidoost: *Betere stallingen gecombineerd met reisadviezen hebben niet geleid tot meer fietsende medewerkers. Het aandeel fietsers is onveranderd 20% gebleven bij een fietspotentieel van 25% [43].*

Fuji, Tilburg: *Tegelijk met een fietsleaseproject introduceerde Fuji de regeling dat medewerkers voortaan over het fors bemeten bedrijfsterrein mochten fietsen. Voorheen moesten ze de fiets stallen aan de ingang van het terrein. De combinatie van het fietsleaseproject en het opheffen van het fietsverbod zorgde ervoor dat in zes maanden tijd 300 van de 1.350 medewerkers zich aanmeldden voor een leasefiets [52].*

Dienstfietsen

Om de combinatie OV + fiets aantrekkelijk te maken, is het raadzaam aan de werkplekkant dienstfietsen beschikbaar te stellen. Voorwaarde is dat er goede stallingsmogelijkheden zijn bij de opstapplaats van het openbaar vervoer en bij de organisatie. Een bedrijfsabonnement voor de stalling bij het OV hoort tot de mogelijkheden. Om tijd te besparen en de combinatie OV + fiets flexibeler te maken, is een vouwfiets een aanrader. Als er veel zakelijk verkeer is op korte afstand is het beschikbaar hebben van een aantal dienstfietsen nog zinvoller. De medewerkers die met OV + fiets naar het werk komen, kunnen de fiets dan behalve voor woon-werkverkeer ook voor zakelijke reizen gebruiken.

Beschikbaar stellen van dienstfietsen is weliswaar geen onbekende, maar slechts op bescheiden schaal geadviseerde en toegepaste maatregel. Zie tabel 5.

C.R.O.W, Ede: *In de stalling van het station Ede-Wageningen staan fietsen van het C.R.O.W. Medewerkers en bezoekers kunnen deze gebruiken om de afstand van circa 2 km tussen station en kantoor te overbruggen [4].*

Keuze bedrijfslocatie

De plaats waar de onderneming of instelling is gevestigd, is van invloed op het fietsgebruik. Het gaat erom of de onderneming op fietsafstand ligt. Dit varieert per locatietype. Bij A- en R-locaties, de centraal gelegen vestigingsplaatsen dicht bij woonwijken of in binnensteden, wonen gemiddeld tweemaal zoveel werknemers op 7 km of minder dan bij B- en C-locaties: 40% tegenover 20% [22]. Loop niet in de valkuil het locatietype regelrecht te benutten als indicator voor het fietsgebruik. Per slot van rekening definieert het type de bereikbaarheid per OV of auto op middellange en lange afstand en niet per fiets op korte afstand. Overwegingen rondom vervoermanagement leiden zelden tot een verhuizing van de onderneming. Wel kunnen ze een rol

spelen bij de locatiekeuze als het bedrijf om andere redenen verhuist of nieuw bouwt. Na een bedrijfsverhuizing over grote afstand neemt het fietsgebruik in eerste instantie sterk af [29]. Naarmate nieuwe medewerkers die dichtbij wonen worden aangenomen en medewerkers verhuizen, herstelt het fietsgebruik zich.

3.1.3 Financiële reglementering

Financiële reglementering behelst maatregelen die de medewerker financiële beperkingen opleggen of vergrijpen tegen interne regels laten volgen door financiële sancties. Het terugdringen van autogebruik door een aantal van dergelijke maatregelen, kan indirect leiden tot meer fietsgebruik.

Financiële reglementering is:

- verplichte huisvesting in de omgeving van de organisatie;
- betaald parkeren voor auto's;
- gerichte reiskostenvergoeding; geen vergoeding voor auto, alleen voor fiets of OV;
- minimalisering auto van de zaak;
- verplichting om een zakelijke reis niet met eigen auto af te leggen, maar met fiets of OV.

Verplichte huisvesting binnen regio

Huisvestingsplicht binnen de regio is een effectieve maatregel om meer medewerkers binnen fietsbereik te krijgen. Bij gemeenten en provincies is het lang een gebruikelijke eis geweest en ook bedrijven schrijven hun medewerkers voor in het werkgebied te gaan wonen. Meestal is de verhuisplicht niet ingesteld om meer medewerkers op de fiets naar het werk te krijgen, maar wenst de werkgever bijvoorbeeld een directere beschikbaarheid van werknemers.

Maatschappelijke ontwikkelingen als een snellere overstap van werkgever naar werkgever en meer tweeverdieners bemoeilijken de handhaving van de verhuisplicht. Ook de overdrachtsbelasting van huizen is een beperkende factor; dit punt is in discussie in het kader van de 'vergroening' van het belastingstelsel.

Betaald parkeren

Een effectief en lucratief middel om fietsen indirect te bevorderen is het woon-werkverkeer per auto duurder maken door betaald parkeren in te voeren. De werkgever kan betaald parkeren invoeren zonder aanzien des persoons. Een andere mogelijkheid is de tarieven te variëren naar noodzakelijkheid van autogebruik. Betaald parkeren scheelt dure parkeerruimte en met de inkomsten kan de onderneming of instelling een budget opbouwen om pullmaatregelen uit te financieren. Werknemers met een laag salaris kunnen de maatregel echter als onrechtvaardig ervaren.

Invoeren van een parkeertarief is een impopulaire maatregel, blijkt uit tabel 5.

Gerichte reiskostenvergoeding

De werkgever kan besluiten alleen reiskostenvergoeding te geven aan medewerkers die niet met de auto naar het werk komen, maar fietsen, carpoolen of het openbaar vervoer gebruiken. Voor medewerkers die de auto om medische redenen nodig hebben, kan een uitzondering worden gemaakt. Een dergelijke aanpassing van de reiskostenvergoeding wordt regelmatig geadviseerd en organisaties hebben deze in het verleden ook wel uit eigen beweging ingevoerd. Zie tabel 5.

Minimalisering van de auto van de zaak

De auto van de zaak moet alleen aan individuele medewerkers worden gegeven die de auto werkelijk nodig hebben voor hun werk. De auto van de zaak als automatisch secundaire arbeidsvoorwaarde is dus uit den boze. Steeds meer bedrijven overwegen minder medewerkers een auto te verstrekken, niet zo zeer om fietsen te stimuleren, maar om de kosten te beheersen.

Volgens vervoereconoom Tieleman wordt per jaar een bedrag van 60 miljard gulden uitgegeven voor binnenlands vervoer per auto (80 miljard km maal 75 cent). Van dit bedrag zou 24 miljard gulden, 40% dus, verreden worden door mensen met een auto van de zaak of met een kilometervergoeding van de zaak [51].

Zakelijke reis niet met de auto

Werkgevers kunnen de kansen voor de fiets in vervoermanagement verruimen, door te ontmoedigen dat medewerkers hun eigen auto voor dienstreizen gebruiken. De beperking van het gebruik van de eigen auto voor dienstreizen is vooral zinvol als zakelijke reizen een bron van inkomsten voor medewerkers zijn. Bij overheden zijn de woon-werkvergoedingen vaak laag. Vergoedingen voor zakelijke autoritten zijn echter aan de hoge kant en vaak gemakkelijk te krijgen. Herverdeling van de vergoedingen voor zakelijk verkeer naar woon-werkverkeer, tegelijk met de introductie van bedrijfspoolauto's, geeft de fiets in vervoermanagement kansen, maakt de meeste medewerkers tevreden (er is bijvoorbeeld geld voor de fiets van de zaak) en is kostenneutraal. Voorwaarde is veel zakelijk verkeer over korte afstanden of goede combinatiemogelijkheden van de fiets met OV. Reductie van het gebruik van de eigen auto tot nul is niet per se noodzakelijk. Een goed gecontroleerd incidenteel gebruik van die auto kan eveneens een goed concept zijn, bijvoorbeeld in combinatie met minder auto's van de zaak.

Gemeente Dordrecht: *In 1994 heeft 72% van de 1.100 ambtenaren voor een leasefiets of voor een fiets- of looppremie gekozen (f 250 per jaar). Maar slechts 46% van alle medewerkers fietst of loopt. Het verschil blijft overwegend met de auto naar het werk komen. Het merendeel van deze groep werkt bij diensten die niet in de binnenstad zijn gevestigd. Dat zijn locaties zonder parkeerbeperking. In de binnenstad is er betaald parkeren in de omgeving en heeft de gemeente een parkeertarief ingevoerd voor woon-werkverkeer. De uitgifte van leasefietsen en vergoedingen heeft de gemeente desondanks geen windeieren gelegd. Het aandeel fietsen/lopen is gestegen van 43% naar minstens 46%. Wat de gemeente meer besteedt aan het woon-werkverkeer (f 250.000 in 1994) verdient ze terug door de bezuiniging op parkeerplaatsen en dienstreizen per auto (f 350.000) [35].*

3.1.4 Fysieke beperkingen

Fysieke beperkingen zijn bijvoorbeeld:

- beperking van de eigen parkeerruimte van een organisatie;
- invoering van een parkeerregime.

Beperking van parkeerruimte bij organisaties is met steeds meer gemeenten bespreekbaar, maar nog lang niet overal toepasbaar. Voorwaarde is betaald parkeren of een vergunningenstelsel in de omgeving van de vestiging.

Bedrijven en instellingen passen de maatregel ook toe uit kostenoverwegingen of in verband met ruimtebehoefte, bijvoorbeeld voor een uitbreiding van het bedrijf.

Bij een parkeerregime kijkt de werkgever bij voorkeur per medewerker naar de noodzakelijkheid van het autogebruik. Dit ervaren de medewerkers gewoonlijk als hard, maar eerlijk. Consistentie is noodzakelijk bij de invoering van dergelijke pushmaatregelen [28].

Het aantal grotere bedrijven en instellingen dat een scherp parkeerbeleid voert, is tot nu toe beperkt. Het C.R.O.W schat in dat niet veel meer organisaties een parkeerbeleid voeren dan de honderd die het adviesbureau B&A Groep kon traceren in het kader van een brochurereeks van het C.R.O.W [4].

3.1.5 Communicatie

Regelmatige voorlichting over maatregelen binnen de organisatie is belangrijk voor het welslagen van maatregelen die fietsen stimuleren: wat is gepland, waarom, met welk mobiliteitsdoel, wat zijn de consequenties voor medewerkers, is er na invoering van de maatregelen succes geboekt, moet er iets bijgesteld worden? Met communicatie alleen heeft zelden iemand goede effecten bereikt. Wel zijn er voorbeelden van bedrijfsoverschrijdende initiatieven die een grote communicatieve waarde hebben.

500 km-fietsactie woon-werkverkeer, Zeeland: In 1995 namen in Zeeland 1.660 werknemers deel aan een sponsoractie. Zij waren in dienst bij tachtig bedrijven en instellingen, waarvan ongeveer de helft vijftig medewerkers of meer had. De deelnemers gebruikten tijdens de zomermaanden zoveel mogelijk de fiets voor het woon-werkverkeer. De inzet was dat iedereen minimaal 500 km in totaal haalde. Met een gemiddelde van 1.325 km overtroffen ze dit ruimschoots. De organisaties gaven voor elke kilometer van hun medewerkers een bepaald bedrag (bijvoorbeeld een cent) aan een gemeenschappelijk goed doel. Zo zijn in totaal 2,2 miljoen kilometers gesponsord [26].

Bedrijfsfietscompetitie, Delft: Aan een bedrijfsfietscompetitie in Delft namen ongeveer 2.000 werknemers deel van veertien bedrijven en instellingen met in totaal 15.000 medewerkers. Tussen mei en oktober 1996 moest elke deelnemer minimaal 350 kilometer op de fiets in het woon-werkverkeer afleggen. Het winnende bedrijf werd aan de hand van enkele kengetallen bepaald: gemiddeld aantal fietskilometers per werknemer en per deelnemer, percentage deelnemers van het totaal aantal werknemers en de ratio gemiddelde woon-werkafstand/gemiddelde fietsafstand. Het winnende bedrijf kreeg een oorkonde. Verder werden fietsen en accessoires verloot onder de deelnemers. Een aantal organisaties participeerde in de financiering of uitvoering van dit project¹⁰⁾.

3.1.6 Relatie tussen maatregelen en doelgroep

Tabel 6 geeft weer welke fietsmaatregelen welk deel van de doelgroep beïnvloeden.

De huidige fietsers profiteren het meest van de maatregelen die werkgevers nu al nemen om het fietsen te stimuleren. Naar hen gaan de meeste fietsen van de zaak en die uitdelen is de populairste maatregel. Uiteraard profiteren ook overstappers die deelnemen aan acties om fietsen te stimuleren.

Het effect van de maatregelen hoeft niet per se beperkt te blijven tot deze groepen. Vervoermiddelkeuzes vertonen een zekere traagheid, maar blijven nooit constant. Door het fietsgebruik te belonen, behouden werkgevers de groep huidige fietsers. Tegelijk heroverweegt een aantal gebruikers van andere vervoermiddelen continu zijn keuze en wordt mogelijkwerwijs fietser. Wie nu niet reageert, kan dat later alsnog doen, als het tenminste niet om eenmalige acties gaat.

¹⁰⁾ Projectbeschrijving Adviespunt Vervoermanagement Haaglanden van het Stadsgewest Haaglanden.

Tabel 6
 Relatie tussen maatregelen om fietsgebruik te bevorderen en doelgroep

Soort maatregel		Medewerkers op fietsafstand			Medewerkers op lange afstand	Zakelijk verkeer
			Huidige fietsers op korte afstand	Overstap-potentieel op korte afstand		
Financiële voordelen	fiets van de zaak		xx	x	x	
	fietsvergoeding		xx	x	x	
	verhuispremie	xx				
Fysieke voorwaarden	stalling	x	xx			
	douche-/kleedruimte				xx	
	dienstfiets	xx				
	keuze bedrijfslocatie	xx				x
Financiële reglementering	verplichte huisvesting in regio	xx				
	betaald parkeren			xx		
	gerichte reiskostenvergoeding			xx		
	minimalisering auto van de zaak			xx		
	zakelijk met fiets/OV					xx
Fysieke beperkingen	beperking parkeerruimte			xx		
	parkeerregime			xx		
Communicatie		xx	x			

x: beïnvloeding van de betreffende groep in richting van fietsgebruik door maatregel
 xx: sterkste beïnvloeding per maatregel

3.2 Overzicht overige factoren die het fietsgebruik beïnvloeden

Tabel 6 geeft weer welk effect maatregelen kunnen hebben die een bedrijf of instelling zelf neemt. Daarnaast zijn er andere factoren van invloed:

- flankerende maatregelen door anderen;
- externe invloeden.

3.2.1 Flankerende maatregelen

Er is een aantal aspecten dat niet door bedrijven en instellingen zelf, maar door overheden bespeeld kan worden:

- Het Rijk kan verdere 'vergroening' van het fiscale stelsel verzorgen, zoals het versoepelen van de overdracht van huizen, 'Vermeend-operaties' à la fiets van de zaak en beperkingen voor de auto van de zaak of zelfs afschaffen van het reiskostenforfait.
- Provincies en gemeenten kunnen in hun locatiebeleid meer aandacht geven aan de gewenste korte afstand tussen woon- en werkplek, bijvoorbeeld door bedrijven te weren die praktisch nooit personeel uit de omgeving zullen aantrekken of afspraken te maken met bedrijven hierover. Tegelijk kunnen ze sterker rekening houden met korte woon-werkafstanden bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfs- of woonlocaties.
- Gemeenten kunnen de kwaliteit van het fietsnetwerk op korte en middellange afstanden rond concentraties

.....

van bedrijvigheid onder de loep nemen en zo nodig verbeteren. Tegelijkertijd kunnen zij parkeren in de omgeving van concentraties van bedrijven reguleren en een teveel aan verkeersaders voor de auto terugsnijden. Fietsgebruikbevorderende maatregelen door bedrijven kunnen een aardig steuntje in de rug krijgen door infrastructurele maatregelen van gemeenten. Het Rijk kan in dergelijke situaties argumenten en instrumenten aanreiken.

Bedrijventerreinen in Katwijk, Dordrecht-West en Utrecht:

61% van de werknemers op het Katwijkse bedrijventerrein 't Heen woont op een afstand van 5 km of minder. Maar 'slechts' 45% komt met de fiets naar het werk. De aanleg van een fietsbrug met middelen van de provincie neemt nu omrijden voor een deel van de werknemers weg. Deze inzet zal het de Katwijkse Vereniging voor Industrie en Handel in de toekomst gemakkelijker maken om onder hun leden de eigen maatregelen voor stimulering van het fietsgebruik te promoten. De verwachting is dat het fietsgebruik onder de medewerkers van het bedrijventerrein zal stijgen tot 60 à 70% [14].

Vergelijkbare verbeteringen van de fietsontsluiting van bedrijventgebieden zijn in de maak voor Dordrecht-West (kruising met de A16). De provincie Utrecht is als wegbeheerder bezig de ontsluiting van bedrijvengebieden per fiets te verbeteren door bijvoorbeeld snelwegbarrières aan te pakken.

KLM, Schiphol: *Voor geheel Schiphol en omgeving is een duidelijk fietsroutingsysteem ingevoerd en zijn ontbrekende fietspaden aangelegd. Ook zijn de stallingsmogelijkheden bij de haltes van het interne busringnetwerk verbeterd (fietskluis tegen borg van f 5,-) en routekaarten verspreid. Door deze maatregelen in combinatie met eigen parkeerheffingen, zag de KLM het fietsaandeel tussen 1991 en 1994 stijgen van minder dan 5% naar 14%, en dit ondanks een relatieve toename van het personeel met onregelmatige werktijden. De laatste cijfers laten een terugloop tot 8-10% zien [Volkskrant 20/6/96] [32].*

De fysieke omgeving van het bedrijf is minstens zo belangrijk als de eigen mogelijkheden. Zo moet de organisatie de parkeer-situatie op het bedrijfsterrein zelf in nauw verband bekijken met de situatie in de omgeving. Een beperking van de eigen parkeerplaatsen is immers onzinnig als tegelijk op de openbare weg voldoende ruimte is [28].

Gemeente Amersfoort: *Gelijk met de invoering van eigen fietsmaatregelen is betaald parkeren, f 7,50 per dag, ingevoerd in de binnenstad en daarmee rond het stadhuis. Parkeervergunningen voor autosolisten zijn afgeschaft, behalve als ze de auto nodig hebben voor het werk. Het aantal autokilometers daalde met bijna de helft. 68% van de medewerkers woont binnen een straal van 6 km [6] [28].*

Sociale Verzekeringsbank, Dordrecht: *In de hele Dordtse binnenstad zijn alleen betaalde parkeerplaatsen. De gemeente heeft contracten afgesloten met het bedrijfsleven over het afnemen van parkeerplaatsen in parkeergarages en hanteert daarbij vaste normen. Zo is de SVB in het Dordtse centrum verplicht om 42 parkeerplaatsen af te nemen voor honderd medewerkers. Ook medewerkers die op fiets- en loopafstand wonen krijgen een pasje. De SVB had het liefst het contract opgebroken en met de besparingen onder meer fietsen aangeschaft, maar dat is een moeizame zaak. Ook andere bedrijven hebben verplicht meer parkeerplaatsen dan ze zouden willen. Bij nieuwe vestigingen en contracten hanteert de gemeente nu sinds een jaar lagere minimumnormen en ook maximumnormen voor het aantal parkeerplaatsen.*

3.2.2 Externe invloeden

De doelgroep van fietsmaatregelen heeft niet alleen te maken met vervoermanagement, maar staat ook bloot aan andere invloeden. Deze invloeden kunnen zelfs de sterkste blijken als werknemers hun vervoermiddel kiezen.

De volgende lijst is waarschijnlijk niet compleet. De punten zijn hier opgenomen omdat er discussie over is binnen de sector of omdat degenen die de fiets in vervoermanagement moeten promoten dagelijks merken dat deze invloeden barrières vormen voor de effectiviteit van maatregelen.

Niet of nauwelijks door maatregelen aanstuurbare invloeden zijn:

- het bedrijfstype;
- persoonlijke voorkeuren;
- de bedrijfscultuur van besluitvorming en het aanzien van de fiets.

Bedrijfstype

Het bedrijfstype is een indicatie voor de mobiliteit van medewerkers en voor de intensiteit van de stroom bezoekers. Er bestaat een verband tussen het bedrijfstype en de afstand waarop werknemers wonen. Bij kantoren met een baliefunctie, bij overheidsinstellingen en in de gezondheidszorg wonen medewerkers meer dan gemiddeld op fietsafstand. Veel medewerkers op een grote woon-werkafstand zijn te vinden bij kantoren met veel uitgaand zakelijk verkeer en administratiekantoren [22]. Hoe het bedrijfstype precies de woon-werkafstand beïnvloedt, is niet duidelijk. Bij overheidsinstellingen speelt de verhuisplicht voor medewerkers een rol. Van de verzorgende beroepen is bekend dat men niet ver van het werk af woont vanwege de onregelmatige werktijden.

Persoonlijke voorkeuren

Het fietsgebruik in het woon-werkverkeer neemt geleidelijk af naarmate het inkomen hoger is (met een range tussen 50% en 18% modal split aandeel [58]). Kijkt men echter alleen naar de afstanden tot 7,5 km en de groep autobezitters dan

heeft het inkomen nauwelijks effect op de keuze tussen fiets ($\pm 30\%$) en auto. Bij het benaderen van het overstappotentieel hoeven organisaties dus geen rekening te houden met het inkomensniveau. Een uitzondering: boven een jaarinkomen van f 50.000 is het fietsgebruik een flink stuk lager: 12% [2]. Het aanwijsbaar verband tussen 'harde' persoonskenmerken en het fietsgebruik is beperkt. Dominant in de keuze voor een vervoermiddel is een bundel subjectieve aspecten. Iedereen heeft hoogstpersoonlijke lijsten van voor- en nadelen van elke vervoerwijze. Er zijn haters en liefhebbers van alle soorten vervoermiddelen, zo ook van de fiets: 'Regen, wind, zweet, eng, langzaam' versus 'rustgevend, lekker inspannend, gezond, snel, onafhankelijk, milieubewust, goedkoop'. Haters laten zich niet overtuigen. Wel laten twijfelaars en naar eigen zeggen gemakzuchtigen zich overhalen.

Bedrijfscultuur en aanzien van de fiets

De bedrijfscultuur kan in belangrijke mate bepalen of maatregelen binnen een organisatie slagen of niet: worden pullmaatregelen opgepikt, worden pushmaatregelen omzeild, ontstaat er gemakkelijk verzet tegen het management? Hier is de vraag relevant welk aanzien fietsers genieten binnen de organisatie.

De relatie tussen de overige factoren die fietsgebruik in het woon-werkverkeer beïnvloeden en de doelgroep is in tabel 7 geschetst.

Tabel 7
Relatie tussen maatregelen en invloeden en doelgroep

Maatregelen van derden en niet stuurbare invloeden		Medewerkers op fietsafstand			Medewerkers op lange afstand	Zakelijk verkeer
			Huidige fietsers op korte afstand	Overstappotentieel op korte afstand		
Flankerende maatregelen overheid	fiscaal stelsel	x	x	x		
	compactheid wonen en werken	x				
	fietsnetwerk		x			
	wegennet en parkeermogelijkheden rondom bedrijfslocaties			x		
Externe invloeden	bedrijfstype	?		?		?
	persoonlijke voorkeuren		x	xx	x	x
	bedrijfscultuur		x	x	x	x

x: beïnvloeding van de betreffende groep door maatregel
xx: sterkste beïnvloeding per maatregel

3.3 Koppeling en stappenplan

Met een goede mix aan maatregelen worden de beste resultaten geboekt. De geïnventariseerde maatregelen uit voorgaande paragrafen laten zich combineren. Organisaties kunnen worden aangezet tot:

- Een beleidslijn financiële voordelen, al dan niet in combinatie met betere fysieke voorwaarden. Voorbeelden zijn het verstrekken van fietsen van de zaak en zo nodig aanpassing van de stallingsvoorziening;
- Een beleidslijn financiële reglementering. Voorbeelden zijn betaald parkeren en minder auto's van de zaak en/of
- Een beleidslijn fysieke beperkingen. Voorbeeld is parkeerregime op eigen terrein, met als voorwaarde dat in de omgeving parkeerregulering bestaat of kan komen.

Verder is begeleidende communicatie wenselijk en een koppeling met gemeentelijke acties van belang.

Kiezen voor één lijn is mogelijk. Maar koppeling van maatregelen uit verschillende clusters kan de invoering van de zwaardere maatregelen vergemakkelijken. Dat kan ook stapsgewijs: eerst de financiële voordelen, dan de rest. Dit stappenplan moet wel van het begin af aan duidelijk zijn voor de medewerkers, met de intentie 'zo niet goedschiks dan kwaadschiks'. Bij een stappenplan horen ijkmomenten en streefwaarden.

De combinatie van financiële voordelen en betere fysieke omstandigheden komt voor. Het succes van alleen deze pullmaatregelen, zonder pushmaatregelen dus, verschilt per geval. Soms vallen fietsmaatregelen niet als zodanig op en soms worden fietsen als 'cadeautjes' beschouwd. Maar er zijn ook voorbeelden van een aanzienlijke verschuiving naar meer fietsgebruik door pullmaatregelen. Mogelijk doordat met een 'pullpakket' het persoonlijke voordeel gecombineerd wordt met duidelijk meer aandacht voor de fiets binnen de bedrijfscultuur (fietsen 'mag' weer).

Heidemij, Arnhem: *Een fietsleaseproject, aanleg van douche- en kleedruimte en reparatievoorzieningen hebben het aandeel fietsers in drie jaar tijd verhoogd van 14% naar 21% van de werknemers die al bij de oorspronkelijke meting in dienst waren. Van de nieuwe medewerkers fietst 28%. Een derde van de medewerkers heeft een lease-auto. Van de deelnemers aan het fietsleasen is overigens meer dan de helft overgestapt vanuit de auto [45].*

Océ-Nederland, Venlo: *40% van de medewerkers fietste in 1991 naar het werk. 50% woonde binnen een straal van 7 km, dus er kon nog wat bij. Overigens carpoolde 27%. Door een fietsleaseplan, meer en betere stallingen en onderhoud-, reparatie- en douche-faciliteiten is het Océ gelukt om het fietsaandeel in 1994 op 45% te brengen [4g].*

.....

Radicale maatregelen of clusters zijn vaak alleen mogelijk bij belangrijke veranderingen buiten de organisatie of tijdens 'natuurlijke momenten', bijvoorbeeld een verhuizing.

Tweede Kamer, Den Haag: *In 1995 is betaald parkeren ingevoerd (f 150 per maand) met tegelijk een beperkte mogelijkheid om een parkeerkaart te kopen. In de directe omgeving bestaat praktisch geen parkeeralternatief en verder weg alleen tegen forse bedragen. Aanleiding tot deze stap was de sluiting van de garage van het ministerie van Binnenlandse Zaken voor ambtenaren van de Tweede Kamer. De medewerkers ontvangen een fietsvergoeding op basis van afstand of een leasefiets. De maatregelen hebben geleid tot een autokilometerreductie van 70%.*

Continue innovaties maken combinaties van maatregelen technisch beter mogelijk. Eén chipcard voor tal van toepassingen zal ook binnen vervoermanagement zijn intrede doen, bijvoorbeeld voor de stalling van de fiets en (incidenteel) parkeren van de auto en voor het OV bij slecht weer.

Medisch Spectrum Twente: *Sinds de invoering van betaald parkeren wordt de toegang tot de parkeerruimte voor auto's geregeld door een persoonlijke chipcard. Er bestaan plannen om de kaart voor postcodes binnen een straal van 3 à 4 km te blokkeren. De chipcard dient ook als sleutel voor de fietsenstalling. Er is nu voldoende ruimte voor patiënten en bezoekers met de auto en het chipcardsysteem werkt goed [28].*

Vervoermanagement is een proces van zorg en aandacht. Continue aandacht voor vervoervragen en -ontwikkelingen is dus gewenst. Een bereikt succes moet worden behouden door regelmatig de aandacht erop te vestigen, door er een systematische aanpak op na te houden (bijvoorbeeld fietsen met elke nieuwe medewerker bespreken) of door aanvullende maatregelen.

Universiteit Utrecht/Academisch Ziekenhuis Utrecht: *Waarschijnlijk voornamelijk door een fietsprivéproject is het gelukt om het aandeel fietsers van 45% in 1991 te vergroten tot 51% in 1992. Maar in 1994 was het aandeel teruggezakt tot 42%. Iets dergelijks is gebeurd op Schiphol, maar dan van zeer weinig fietsgebruik tot een beetje (14%) tot weer weinig. Inmiddels hebben de Universiteit Utrecht en het AZU aanvullende maatregelen genomen en zijn ze begonnen met betaald parkeren, als eerste voor de bezoekers [43].*

Gemeente Tilburg: *Door de kilometervergoeding voor het zakelijke verkeer te beperken kon de gemeente de zakelijke kilometers binnen één jaar met 10% terugdringen. Maar het jaar erop was de hoeveelheid zakelijke kilometers terug bij af, omdat de gemeente het zakelijk verkeer niet structureel bewaakte.*

Tenslotte is het belangrijk te onderkennen dat de keuze voor bepaalde maatregelen niet alleen ingegeven wordt door vervoermotieven. Kostenbeheersing en algemene 'zorg'-aspecten tegenover de medewerkers zijn zeker net zulke belangrijke motieven voor het management.

3.4 Effectiviteit

De effectiviteit van maatregelen die het fietsgebruik in woon-werkverkeer bevorderen is op twee niveaus te meten.

- bij de werkgevers: zijn fietsgebruikbevorderende maatregelen 'in the picture' en worden adviezen aangegrepen?
- bij de werknemers: leiden stimulerende maatregelen tot meer fietsgebruik?

3.4.1 Effectiviteit bij werkgevers

Tabel 8 geeft een indruk welke clusters maatregelen in goede aarde vallen bij werkgevers. De kolommen 'advies en uitvoering' en 'uitvoering totaal' maken aanschouwelijk dat naarmate de maatregelen harder zijn (in de tabel van boven naar beneden) de spoeling dunner wordt.

Tabel 8

Score per cluster maatregelen bij bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers (som van aantallen maatregelen)

Cluster maatregelen	Alleen advies	Advies en uitvoering	Alleen uitvoering	Uitvoering totaal
Financiële voordelen	359	69	55	124
Fysieke voorwaarden	157	15	66	81
Financiële reglementering	187	10	56	66
Fysieke beperkingen	32	3	16	19

ReMove Zuid-Holland, berekening CEA augustus 1996; een bedrijf kan bij meer maatregelen terugkomen; fietscommunicatie is niet apart opgenomen.

Alleen advies: een maatregel is geadviseerd, echter niet uitgevoerd.

Advies en uitvoering: een maatregel is geadviseerd en uitgevoerd.

Alleen uitvoering: een maatregel is zonder advies uitgevoerd of het is niet bekend of een advies werd gegeven.

Uitvoering totaal: een maatregel is uitgevoerd los van de vraag of dit op basis van een advies was of niet.

Tabel 9 geeft aan hoe maatregelen die het fietsen stimuleren in relatie staan tot maatregelen die bijvoorbeeld OV-gebruik, carpoolen of telewerken bevorderen. In ongeveer de helft van de gevallen dat een advies werd uitgevoerd, ging het om een maatregel om het fietsen te stimuleren. Ook in het verleden genomen maatregelen hadden voor de helft stijging van het fietsgebruik op het oog. Daarmee scoren maatregelen om het fietsen te bevorderen binnen het vervoersmanagement goed in Zuid-Holland onder middelgrote en grote bedrijven.

Tabel 9

Score van maatregelen bij bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers (som van aantallen bedrijven)

Bedrijven/instellingen met	Alleen advies	Advies en uitvoering	Alleen uitvoering
Fietsgebruikbevorderende maatregelen	306	77	110
Alle maatregelen	379	179	235

ReMove Zuid-Holland, berekening CEA augustus 1996; een bedrijf kan in meer velden voorkomen.

Alleen advies: een maatregel is geadviseerd, echter niet uitgevoerd.

Advies en uitvoering: tenminste één maatregel is geadviseerd en uitgevoerd.

Alleen uitvoering: er zijn alleen maatregelen geconstateerd die in het verleden zijn genomen.

3.4.2 Effectiviteit bij werknemers

Er zijn nog onvoldoende gegevens beschikbaar om per cluster maatregelen te berekenen wat de toename van het fietsgebruik is, laat staan per maatregel.

In plaats daarvan volgt in tabel 10 een overzicht van voorbeelden.

Tabel 10

Effectiviteit van clusters maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen bij een aantal bedrijven/instellingen

Bedrijf/instelling [bron]	Maatregelen genomen in cluster:				Effecten op het fietsgebruik	
	FinV	FysV	FinR	FysB	Overstap	Ontwikkeling van het aandeel fiets of fiets/lopen in de modal split
Provincie Zuid-Holland [37, 42]	x				2%	17% -> 19%
Universiteit Utrecht/ Academisch Ziekenhuis [44]	x				- 3%	45% -> 42% (zwaar ingezet op OV; '91-'94)
Nationale Nederlanden Den Haag [28]	x		x		?	toename met een zesde
Ministerie van Verkeer en Waterstaat [39]	x				1%	23% -> 24% (vooral OV-abonnementen succesvol)
Heidemij, Arnhem [45]	x	x			7%	14% -> 21%
Schiphol, Aero Grondservices, KLM, Fokker [32]	x	x			5%	5% -> 10% ('91-'94; ook verbetering fietsinfrastructuur)
Océ, Venlo [4g]	x	x			5%	40% -> 45%
Stadsdeelkantoor Amsterdam Zuidoost [43]		x			0	20% gelijk gebleven
Nationale Nederlanden Rotterdam [4, 28]	x	x	x		8%	15% -> 23%
Gemeente Dordrecht [35]	x		(x)		3%	43% -> 46% (meerdere vestigingen samen; (x) = op een deel van de vestiging tevens parkeerregime)
Provincie Groningen [6]	x		x		4%	41% -> 45%
Vrije Universiteit Amsterdam [4f]	x		x		?	30% -> ? (indruk betrokkenen: toename)
Rijksuniversiteit Groningen [4c]			x		?	? -> 48% (toename)
Gemeente Den Haag [28]	x			x	?	toename met een vierde
Gemeente Amersfoort [38]	x	x		x	?	50% -> ? (toename; ook verandering parkeerregime omgeving)

Clusters fietsmaatregelen: FinV= financiële voordelen, FysV= fysieke voorwaarden, FinR= financiële reglementering, FysB= fysieke beperkingen.

Het effect is uitgedrukt in het aantal overstappers (in % van aantal werknemers) en in modal-splitaandelen van fietsers (in %) of verhoudingsgewijze toename van het fietsaandeel.

3.5 Samenvatting

Maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen zijn te categoriseren in pullmaatregelen, namelijk financiële voordelen aan fietsers en betere fysieke voorwaarden en in pushmaatregelen, namelijk financiële reglementering en fysieke beperkingen voor andere vervoerwijzen. Deze maatregelen kunnen worden ondersteund door communicatie.

De aardigste maatregelen zijn het meest populair: het financieel bevoordelen van fietsers en betere fysieke voorwaarden creëren. Een advies voor het verstrekken van fietsen van de zaak wordt relatief vaak opgevolgd. Het geven van fietsvergoedingen is eveneens in trek en in het verleden zijn ook goede fietsinstellingen aangelegd. Een wat hardere maatregel die bij sommige bedrijven wel eens is getroffen, is een reiskostenvergoeding uitsluitend voor reizigers met OV, carpoolers, fietsers en voetgangers. Andere maatregelen zijn nauwelijks in the picture. De bedrijven zien op tegen de rompslomp of tegen de verwachte weerstand van medewerkers.

Een combinatie van inleveren enerzijds en ontvangen anderzijds is waarschijnlijk de beste manier om weerstanden tegen zware maatregelen te overwinnen, vooral daar waar het om verworven rechten gaat.

Regio Rijnmond: *Van tweehonderd adviezen in Rijnmond over fietsen van de zaak zijn er vijftig opgevolgd. Geadviseerde invoering van een parkeerregime, het beoordelen van de noodzakelijkheid van autogebruik, werd slechts in een van de achttien gevallen uitgevoerd, twaalf bedrijven hadden het echter al. Van de 95 adviezen om de reiskostenvergoedingen te beperken tot (bijna) alleen fiets of OV werden er twee opgevolgd. Nul van de twintig adviezen om parkeertarieven in te voeren werden opgevolgd [ReMove, juni 1996].*

Naast beleid van de organisaties zelf kunnen overheidsbeleid en andere externe factoren het fietsgebruik door werknemers beïnvloeden.

Dominant in de keuze voor fiets of auto is een reeks van subjectieve persoonlijke voorkeuren. Wie de fiets absoluut niet ziet zitten, is met geen maatregel te overtuigen. Het gaat erom de twijfelaars over de streep te trekken.

Over de effectiviteit van maatregelen of pakketten van maatregelen valt voorlopig alleen wat te concluderen aan de hand van praktijkvoorbeelden. De lijst in tabel 10 geeft aan dat maatregelen die het fietsen bevorderen effectief kunnen zijn, mits ze passen bij de kenmerken van het bedrijf en bij de werknemers. 3% meer fietsers staat gemiddeld gelijk aan 6% minder autosolisten. Dat is een aanzienlijk effect.

In tabel 10 is ook zichtbaar dat de kans op effectiviteit van fietststimulerend beleid groter is naarmate er meer verschillende maatregelencusters worden gecombineerd.

Literatuurlijst

- [1] 5% meer fietsers, 18% meer carpoolers, Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 1, nr. 4, p. 11, november 1993.
- [2] CBS-analyses voor projectgroep Masterplan Fiets, OVG 1994, oktober 1995.
- [3] Chauffeurs op fiets naar bus..., Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 2, nr. 7, p. 14, juli/augustus 1994.
- [4] Parkeren bij bedrijven, C.R.O.W, publicatiereeks (a. stationslocaties, b. publieke voorzieningen, c. binnensteden, d. parkeerwijzer, e. buitenland, f. kantoorlocaties, g. bedrijfs-terreinen, h. ziekenhuizen), sinds medio 1994.
- [5] De fiets in het woon-werkverkeer, Er is veel mogelijk, Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 2, nr. 1, p. 4, januari 1994.
- [6] Evaluatie proeftraject bedrijfsgerichte aanpak, F. de Jong, Werkgroep 2duizend, Amersfoort, november 1995.
- [7] Fiets in vervoermanagement, De mogelijkheden voor het stimuleren van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, p. 26-60, februari 1996.
- [8] Fiets van de Zaak! Een inventariserende studie naar fietsverstrekking door werkgevers, Traffic Test, TT95-8.
- [9] Fietsend naar het werk? Doen!, VB Groep, juni 1994.
- [10] Fietsenstalling met elektronisch oog, Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 1, nr. 5, p. 13, oktober 1993.
- [11] Fietspromotie in oostelijk Zuid-Limburg, Onderzoeksverslag 0- en 1-meting, CEA, november 1995.
- [12] Mobiliteitsgegevens ter ondersteuning van fietsbeleid op nationaal, provinciaal, vervoerregionaal en gemeentelijk niveau, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, februari 1994.
- [13] Op weg naar het werk, Woon-werkverkeergegevens, Enquête beroepsbevolking 1993, CBS, april 1994.
- [14] Vervoermanagement in Katwijk 't Heen, Haalbaarheids-onderzoek, Ligtermoet Beleidsadvies, augustus 1994.
- [15] Noodzakelijk autogebruik op A- en B-locaties in Haag-landen en Rijnmond, M. Touwen, D.M. Ligtermoet, R. Sleurink, CEA/LBA/NEA, april 1994

[16] Vervoersmanagement, 't werkt, Voorbeelden uit de praktijk, Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Vereniging van Kamers van Koophandel en Fabrieken in Nederland, april 1993.

[17] Vervoersmanagement, Voor bedrijven met visie, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, augustus 1993.

[18] Wat kunnen bedrijven doen om fietsgebruik te stimuleren?, Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 1, nr. 2, p. 4, juli 1993.

[19] Weetwijzer 2000, Langzaam rijden gaat sneller, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Infralab, september 1995.

[20] Werken met de fiets, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1992.

[21] Werknemersenquëtering bij vervoermanagement: Theorie en praktijk, CEA, augustus 1994.

[22] De autoratio, een nieuw meetinstrument binnen vervoermanagement, AVM, Amsterdam, februari 1996 en De autoratio - uitgerekend op weg in het woon-werkverkeer, brochure Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juli 1996.

[23] Pilot-rapportage woonwerkverkeer, naar een integraal (jaar)rapport, Research voor Beleid, Leiden, februari 1996; Werkgevers en vervoermanagement, 2-meting beleidsmonitor, Eindrapport, Research voor Beleid, Leiden, augustus 1994; De beleidsmonitor vervoermanagement, brochure, Research voor Beleid, Leiden, mei 1995.

[24] Rijnmond: "Het begint nu echt te lopen", Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 2, nr. 2, p. 5, februari 1994.

[25] Niet moraliserend maar faciliterend, interview met A. de Vries over 'Rijk op de fiets' van de Raad voor verkeer en waterstaat, Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, jaargang 4, nr. 1, p. 8, jan./feb. 1996.

[26] Fietsactie over 2 miljoen kilometer, Nieuwsbrief woon-werkverkeer 500 km fietsactie, Goes, december 1995.

[27] Evaluatie aanbod lease-fietsplannen, AGV, april 1995.

[28] Pushmaatregelen in vervoersmanagement, een onderzoek naar draagvlak onder werknemers, Caroline van der Maas, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (stagerapport), Rotterdam, mei 1996.

[29] Ruimtelijke en mobiliteitsreacties van werkenden op bedrijfsverplaatsingen, G.P. van Wee, RIVM, november 1995.

.....

[30] Vervoermanagement heeft zin, grootste successen geboekt bij (semi)overheid, Milieumagazine 5-'96, p. 10-12.

[31] Stap over om eruit te komen, VCC Schiphol (brochure met fietsroutes naar Schiphol en stallingen bij intern bus-netwerk).

[32] Meer Schiphol-personeel op de fiets naar luchthaven, Persbericht VCC Schiphol, 1 maart 1995 en Jaarverslag VCC 1995, Schiphol, juli 1996.

[33] Onderzoek naar de fietsvriendelijkheid van bedrijven, A. Grips, Gemeente Tilburg (stage-rapport), oktober 1995.

[34] De auto wint het tussen Delft en Zoetermeer, Haagsche Courant, 18 april 1996.

[35] Evaluatie-onderzoek vervoerplan 1-4-93 tot 1-4-94, Bestuursdienst Gemeente Dordrecht.

[36] Quantifying Bicycling Benefits for Achieving Transportation Demand Management Goals, Tood Litman, Victoria Transport Policy Institute, Victoria BC, Canada, april 1995.

[37] 'Auto uit, de fiets op, hoeft niet altijd geld te kosten', Binnenlands Bestuur 19, 10 mei 1996, p. 20-21.

[38] Gemeente Amersfoort, eerste fase vervoerplan, AGV, Nieuwegein, oktober 1991.

[39] Evaluatie van de implementatie van het vervoerplan V&W-Den Haag, D.M. Ligtermoet, CEA, Rotterdam, november 1993.

[40] Vervoerplan Coopers & Lybrand vestiging Rijnsweerd, van der Wolf, vervoermanagement-consultants, Rotterdam, januari 1992.

[41] De woon-werkregeling, een stap op weg naar vervoermanagement, Leo Smit, Provincie Groningen (stage produkt-verslag NHTV), Groningen, mei 1991.

[42] Eerste nameting vervoerplan Provincie Zuid-Holland, AGV, Nieuwegein, november 1992.

[43] Evaluatie-onderzoek Reisadvies op Maat & Vervoerplan Stadsdeel Zuidoost, Marktplan Adviesgroep, Amsterdam, oktober 1992 en Verkeerskundige rapportage in het kader van het vervoerplan van Het Stadsdeel Zuidoost, VCC Amsterdam Zuidoost, Bureau Jeuring & Martens, januari 1992.

[44] Resultaten Enquête woon-werkverkeer UU en AZU, eindmeting, NEA, Rijswijk, augustus 1994.

-
- [45] Evaluatie Vervoerplan Heidemij, Heidemij advies, Arnhem, juni 1994.
- [46] Beïnvloeding woon-werkverkeer: een verschil van dag en nacht, evaluatieonderzoek vervoerplan PTT-Oosterdoksade, bureau Jeuring & Martens (nu AVM), februari 1993.
- [47] Meer en veilig: de stand van zaken, Activiteiten in het kader van het project Masterplan Fiets 1990-1995, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag, maart 1996.
- [48] De fiets als kwaliteitsdrager, in: Kwaliteit op locatie 'Omgaan met mobiliteit', nr. 5, VROM, april 1996, p. 16-18.
- [49] Tekenend voor de fiets, Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur, C.R.O.W nr. 74, 1995.
- [50] Een eigen plek voor de fiets, beleidswijzer voor veilig stallen, C.R.O.W nr. 86, juni 1994.
- [51] Oplossing fileprobleem is simpel, maar Nederland wil er niet aan, interview met T. Tieleman, Trouw 10 augustus 1996.
- [52] Overall waar succes te behalen valt, bedrijf in de praktijk: Fuji Tilburg, in: Actieradius, vervoermanagement in de praktijk, nr 4, juli/augustus 1996, p. 10.
- [53] Ruimte voor fietsers is ook een politieke keuze, Ton Welleman in: Algemeen Dagblad, 24 juli 1996.
- [54] De fiets als kwaliteitsdrager, C.W. van Lohuizen (St. Bureau voor Planning en Beleidsstudies), in: Kwaliteit op locatie, brochure nr. 5, 'Omgaan met mobiliteit', april 1996.
- [55] Verkenning gebiedsgewijs vervoermanagement Alphen a/d Rijn, NEA, Rijswijk, oktober 1995 en Beoordeling mogelijkheden voor busvervoer naar en van bedrijventerreinen in Alphen aan den Rijn, NEA, Rijswijk, december 1995.
- [56] Fiets van de zaak, kans of bedreiging? in: Tweewieler, 76e jrg., nummer 6, p. 12-15, juni 1996.
- [57] Het voetgangers' cijferboek, de cijfers achter de voetganger in het verkeer, Voetgangersvereniging VBV, Den Haag, 1994.
- [58] De 45 minuten-grens, 'backtracking'-onderzoek naar woon-werkverkeer, R. Scheele, in: Geografie, jrg. 4, p. 20-24, maart 1995.
- [59] De mobiliteit van de Nederlandse bevolking 1995, CBS, Voorburg/Heerlen, 1996.
- [60] Parkeren bij bedrijven, in: Verkeerskunde 9/96, pagina 25.

Bijlagen

Bijlage 1

Verplaatsingen in het woon-werkverkeer, in %, naar vervoerregio (indeling op basis van het werkadres) en naar hoofdvervoerwijze, 1995

Regio	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus/tram metro	Bromfiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
Groningen	51,9	6,8	1,5	2,2	1,5	30,4	4,7	1,0	100
Friesland	45,1	8,1	1,5	1,7	1,3	33,4	6,7	2,2	100
Drenthe	52,3	9,1	1,2	1,3	1,6	28,0	2,9	3,6	100
Zwolle	47,7	9,0	3,2	1,5	1,5	32,2	2,9	1,9	100
Stedendriehoek	48,7	9,1	2,7	0,6	1,5	31,6	3,9	1,8	100
Twente	50,6	8,8	1,7	0,9	1,0	32,8	3,0	1,3	100
Flevoland	48,1	8,3	0,9	4,5	1,4	30,8	2,8	3,2	100
Ede	51,9	8,5	1,6	0,9	1,7	28,7	5,4	1,4	100
Oost-Gelderland	50,5	8,1	0,5	1,4	1,2	31,6	3,9	2,8	100
Arnhem-Nijmegen	52,8	8,2	3,0	2,4	1,8	26,2	4,4	1,1	100
Rivierenland	61,6	7,0	1,8	0,1	2,2	22,4	3,7	1,3	100
Eemland	50,8	6,8	4,5	1,8	1,7	26,8	6,1	1,5	100
Utrecht	49,2	6,7	10,3	3,5	2,0	22,7	4,5	1,0	100
Gooi- en Vechtstreek	53,9	7,1	6,1	2,3	1,6	22,0	5,9	1,0	100
Amsterdam	44,6	7,9	9,5	9,9	1,0	20,3	5,2	1,6	100
Alkmaar	49,0	7,6	2,3	1,0	3,0	30,5	4,3	2,2	100
Haarlem-IJmond	51,3	7,3	5,0	4,1	1,6	24,7	5,1	1,5	100
Rijn- en Bollenstreek	42,2	6,0	2,9	2,8	2,8	36,0	5,8	1,5	100
Den Haag	43,3	6,6	9,4	7,2	1,5	24,7	5,6	1,8	100
Midden-Holland	46,5	7,1	4,3	1,6	2,2	30,9	6,9	0,4	100
Oude en Nieuwe Maas	49,7	8,4	5,2	11,4	1,7	16,6	6,1	1,0	100
Dordrecht	52,8	7,1	2,5	1,7	2,4	27,3	4,9	1,4	100
Zeeland	48,5	7,7	0,9	2,5	1,0	30,5	6,7	2,1	100
Breda	56,1	8,7	1,9	1,7	1,7	23,9	4,2	1,8	100
Tilburg	51,8	6,9	1,5	0,8	1,2	31,9	3,8	2,2	100
's-Hertogenbosch	57,1	8,0	4,5	1,4	1,5	21,4	4,7	1,4	100
Eindhoven	54,6	8,1	1,4	1,1	1,4	28,0	3,3	2,0	100
Venlo	53,8	9,4	1,9	1,2	1,7	26,8	3,6	1,7	100
Zuid-Limburg	56,9	9,8	1,9	3,2	2,1	17,6	6,8	1,7	100
Buitenland	73,3	17,6	0,0	3,3	0,6	2,1	0,7	2,4	100
Onbekend	51,6	8,3	3,0	2,7	2,0	26,7	4,5	1,1	100
Totaal	50,0	8,0	4,2	3,9	1,6	26,0	4,8	1,6	100

Onderzoek Verplaatsingsgedrag 1995, CBS, Heerlen.

N.B. Herberekening op verzoek van CEA, 1996/1997. Doorgaans worden deze gegevens gepresenteerd per regio van het woonadres. Voor bedrijven is deze regio-indeling op basis van het werkadres meer relevant.

Bijlage 2

Score van maatregelen bij 1.100 bedrijven in Zuid-Holland met vijftig of meer medewerkers

Maatregel	Alleen advies	Advies en uitvoering	Alleen uitvoering	
Fietsbevordering	financiële voordelen			
	fiets van de zaak (eigen, lease-, bedrijfsfietsen)	225 76%	56 19%	14 5%
	fietsvergoeding/reparatievoorziening	104 79%	7 5%	21 16%
	verhuispremie	26 54%	5 10%	17 35%
	premie voor wonen op fietsafstand	4 50%	1 13%	3 38%
	fysieke voorwaarden			
	aanleg goede fietsenstalling (overdekt, veilig)	126 67%	10 5%	51 27%
	douche- en kleedruimte	46 54%	5 6%	34 40%
	keuze bedrijfslocatie	13 81%	2 13%	1 6%
niet gespecificeerde fietsmaatregel	50 81%	6 10%	6 10%	
Autobelemmering	financiële reglementering			
	betaald parkeren	41 80%	1 2%	9 18%
	gerichte reiskostenvergoeding	108 72%	7 5%	34 23%
	minimalisering (lease-)auto van de zaak	32 68%	2 4%	13 28%
	fysieke beperking			
	beperken parkeerruimte/parkeerregime	32 63%	3 6%	16 31%
niet gespecificeerde parkeermaatregel	15 79%		4 21%	
Carpoolbevordering	actieve carpoolmatching	221 76%	52 18%	16 6%
	carpoolparkeerplaatsen	148 91%	6 4%	9 6%
	vanpool (busje van bedrijf)	100 90%	1 1%	10 9%
	gegarandeerd vervoer terug naar huis	33 97%		1 3%
	meerijregeling organiseren (contacten, logboek)	20 83%	2 8%	2 8%
	niet gespecificeerde carpoolmaatregel	29 66%	3 7%	12 27%
	29 66%	3 7%	12 27%	
Collectief vervoerbevoering	bedrijfsvervoer	58 75%	5 6%	14 18%
	grootgebruikerscontract	188 75%	41 16%	23 9%
	financieel bijdragen aan OV-lijn	17 85%	1 5%	2 10%
	individuele reisadviezen	54 71%	22 29%	
	pendelbus (betaald) van het bedrijf	33 77%	2 5%	8 19%
	niet gespecificeerde OV-maatregel	30 64%		17 36%
Bevordering minder woon-werkverkeer	stimuleren thuiswerken/telewerken	54 73%	1 1%	19 26%
	flexibiliseren werktijden (nl. buiten spitsuren)	3 17%	2 11%	13 72%
	invoering 4-daagse werkweek	27 73%	6 16%	4 11%
Zakelijk verkeer	auto op afroep	43 96%	1 2%	1 2%
	stimuleren televergaderen	4 50%		4 50%
	zakelijke reis moet in principe met OV/fiets	17 52%	3 9%	13 39%
	fiets voor dienstreizen	18 51%	3 9%	14 40%
	geen eigen auto op dienstreizen	6 100%		
	vervoer tussen vestigingen niet met de auto	1 25%	2 50%	1 25%
	bedrijfs-OV-kaart	21 88%	1 4%	2 8%
	ticketprinter	6 60%		4 40%
	niet gespecificeerde maatregel zakelijk verkeer	15 71%		6 29%
Overig	financiële bijdrage aan VCC	73 46%	32 20%	53 34%
	helpdesk voor werknemers	12 86%	1 7%	1 7%
	eigen vervoercoördinator	45 64%	9 13%	16 23%
	bedrijf vervult trekkersrol in communicatie	6 30%	4 20%	10 50%
	bedrijf neemt deel aan overlegnetwerken	12 24%	10 20%	28 56%
	koppeling VM met milieuzorg, etc.	3 33%		6 67%
	regelmatige voorlichting medewerkers	59 55%	18 17%	31 29%
	uitdragen 'koop zuinig, rij zuinig' voor noodz. autogebr.	2 50%	2 50%	
	niet gespecificeerde aanpassing in regelingen	75 89%		9 11%
	niet gespecificeerde communicatiemaatregel	11 85%	1 8%	1 8%
	niet gespecificeerde organisatorische maatregel	4 50%		4 50%
	Totaal aantal maatregelen	2330 70%	392 12%	592 18%

ReMove Zuid-Holland; stand juli 1996.

Alleen advies: maatregel is geadviseerd, echter niet uitgevoerd.

Advies en uitvoering: maatregel is geadviseerd en uitgevoerd.

Alleen uitvoering: maatregel is zonder advies uitgevoerd of het is niet bekend of een advies werd gegeven.

Weergegeven is het aantal aan bedrijven geadviseerde en/of door bedrijven uitgevoerde maatregelen en de rij-percentages.

Colofon

Samenstelling: CEA, Bureau voor communicatie en advies
over energie en milieu B.V., Rotterdam
drs. M. Touwen
rapportnummer: 9674

Uitgave: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal voor het Vervoer
directie Individueel Personenverkeer
projectgroep Masterplan Fiets
maart 1997

Eindredactie
en vormgeving: Klats publiciteit en reclame bv, Delft

Druk: Grafia Print & Media, Pijnacker

Distributie: 'Fiets in Vervoermanagement' wordt
toegestuurd aan personen bij vervoer-
coördinatiecentra, adviesbureaus,
Regionale Directies van Rijkswaterstaat
en andere instellingen die vervoer-
management stimuleren.
Het rapport is te bestellen bij de
projectgroep Masterplan Fiets,
tel. (070) 351 64 89, fax (070) 351 68 43,
of bij CEA, tel. (010) 280 56 66,
fax (010) 280 56 54

