

**Praktijkonderzoek effecten fietsbeloning
werknemer route Zaanstad-Amsterdam**

Met de fiets minder file / Fiets Filevrij

projectnummer 21290
opdrachtgever Ministerie van Verkeer en Waterstaat
contactpersoon Bert Zinn / Herman Sinnema
procestrekker Willem Goedhart (Managementcentrum)
projectuitvoering Bart Christiaens, Han Li

SOAB Breda, 19 december 2008

Inhoud

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Actieweek praktijkonderzoek effect fietsbeloning	7
Hoofdstuk 3	Communicatie	11
Hoofdstuk 4	Tellingen	13
Hoofdstuk 5	Enquête	15
	Blok A: Respons en persoonlijke kenmerken	17
	Blok B: De fietsvergoeding	21
	Blok C: Informatievoorziening en deelname	25
	Blok D: de route	27
	Blok E: Vervoermiddel	29
	Blok F: Fietsgebruik	33
Hoofdstuk 6	Analyse en conclusies	35

Bijlagen

Hoofdstuk 1

Inleiding

Mensen fietsen vooral naar hun werk als dat dichtbij is (tot 7,5 kilometer). Maar uit onderzoek blijkt dat we ook best langere afstanden willen fietsen als de fietspaden en de routes goed zijn. Vijftien kilometer blijkt dan geen probleem. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincies, steden en de Fietsersbond vinden het belangrijk dat meer mensen fietsen naar hun werk. Met het project ‘Fiets filevrij!’ dat valt onder het FileProof programma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, willen zij hier samen wat aan doen. ‘Fiets filevrij!’ bestaat uit vijf kansrijke, comfortabele, snelle routes op plekken waar normaal vaak files staan. Op de routes worden nieuwe fietspaden aangelegd en bestaande fietspaden verbeterd.

Kern van het project is om samen met regionale en lokale overheden een bijdrage te leveren aan het verminderen van files op filegevoelige routes tussen twee steden door het fietsgebruik te stimuleren. Het gaat hierbij nadrukkelijk om een mix van infrastructurele én communicatieve maatregelen en activiteiten. De fiets is voor woon-werkverkeer tot 15 km immers een prima alternatief voor de auto, zeker als die elke dag twee keer in de file staat.

Om aandacht te vragen voor de nieuwe snelfietsverbinding en om automobilisten te verleiden de fiets te proberen, vond er, gericht op woonwerkers tussen Zaanstad / Amsterdam-Noord (noordzijde van het IJ) en Amsterdam centrum en havengebied (zuidzijde van het IJ) de ‘Actieweek Fietsbeloning’ plaats.

In dit rapport wordt de ‘Actieweek Fietsbeloning’ nader toegelicht en geëvalueerd.

In het volgende hoofdstuk volgt is een beschrijving van de actieweek (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 gaat in om de communicatie en publiciteit rondom de actie. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de tellingen en in hoofdstuk 5 de enquêteresultaten weergegeven. Tenslotte vind u in hoofdstuk 5 een korte analyse van de actieweek fietsbeloning en de belangrijkste conclusies.

Hoofdstuk 2

Actieweek praktijkonderzoek effect fietsbeloning

Automobilisten en fietsers zijn gedurende een week (22 t/m 26 september) gevraagd om met de fiets naar hun werk te gaan. Tijdens de actieweek zijn fietsers via barcodes geregistreerd en na afloop van de actieweek hebben de mensen die gefietst hebben online een enquête ingevuld. Vervolgens hebben zij een bedrag ontvangen voor de deelname aan het onderzoek (€ 5,- per dag dat zij die week deelgenomen hebben aan het onderzoek). Het invullen van de enquête was een voorwaarde voor betaling van de fietsbeloning.

Het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers heeft plaatsgevonden in de Milieuweek van het stadsdeel Noord van de gemeente Amsterdam. De startdag van de actieweek (maandag 22 september) was tevens de laatste dag van de Week van de Vooruitgang (16-22 september). De actieweek is geopend door de verkeerswethouder van Amsterdam-Noord.

Het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers had primair als doel om – binnen de tijdshorizon van het project Met de fiets minder file – het effect te onderzoeken van actieve promotie van (het gebruik van) de fietsroute Zaanstad-Amsterdam onder werknemers woonachtig en werkzaam in de buurt van de route.

Secundair heeft het nuttige informatie opgeleverd of een actieve benadering van werknemers, gekoppeld aan een beloning voor deelname aan het fietsonderzoek, voor zowel werknemers als werkgevers een succes kan zijn. Dit is dus interessant voor landelijke beloningsprojecten, zoals Spitsmijden en voor trajecten als “Anders betalen voor mobiliteit”.

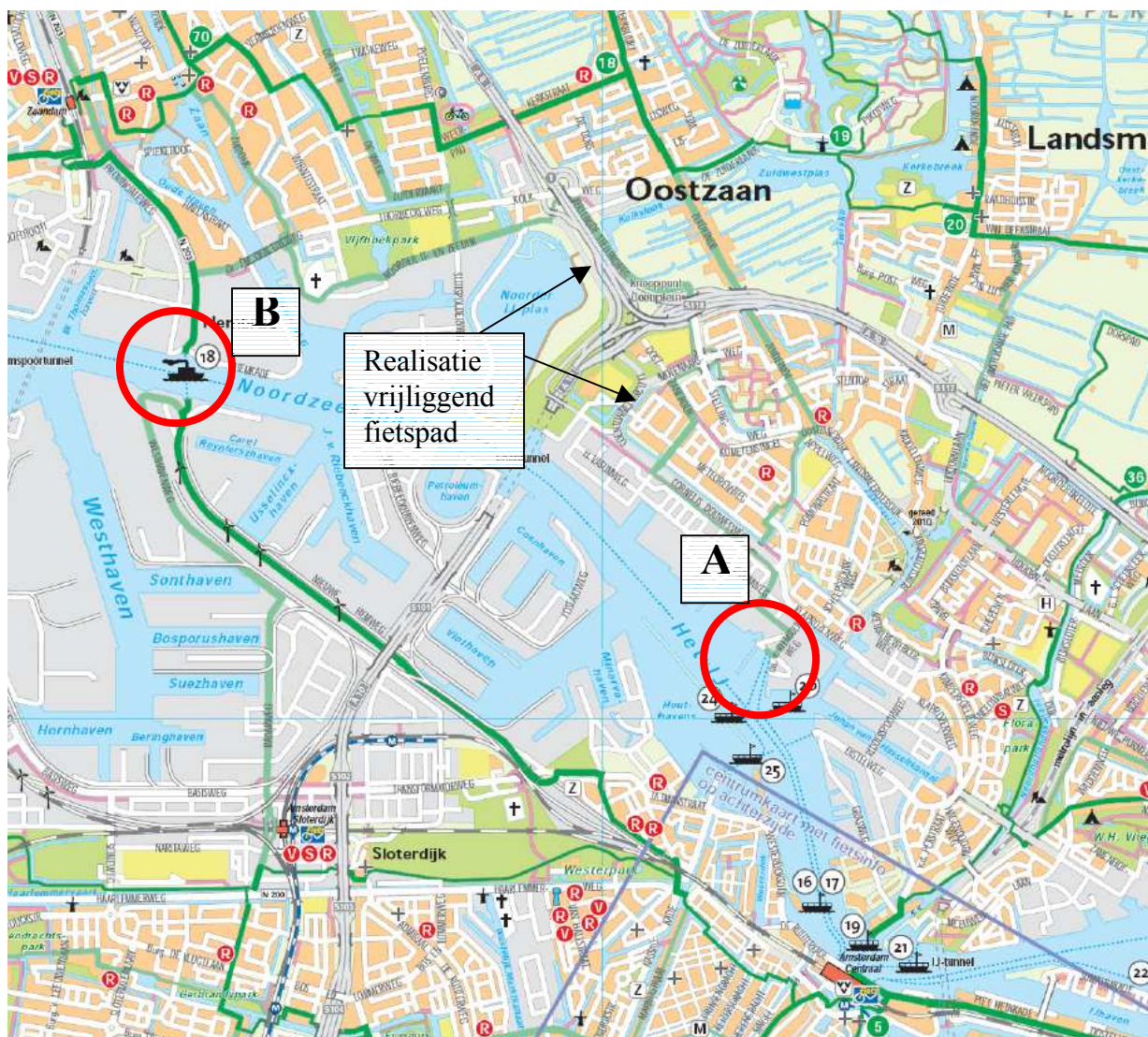
Het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers heeft zich gericht op forenzen die in Zaanstad en Amsterdam-Noord wonen (aan de noordzijde van het IJ) en in Amsterdam werken (aan de zuidzijde van het IJ). Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een primaire en secundaire doelgroep:

- Primair: automobilisten
- Secundair: huidige fietsers

Zolang de tweede Coentunnel nog niet is gerealiseerd, zijn er voor fietsers tussen Zaandam en Amsterdam twee routealternatieven:

- NDSM-pont
- Hempont

(zie ook de kaart op de volgende pagina)



Afbeelding: registratiepunten actieweek fietsbeloning

De actieweek is vooraf zoveel mogelijk gepromoot, zowel door free-publicity als door gerichte benadering van werknemers en huidige fietsers. Meer hierover staat in hoofdstuk 3.

De registratie van de deelnemers tijdens de actieweek heeft plaatsgevonden via het scannen van barcodes. In de voorbereiding is ook onderzocht of meer geavanceerde methodes, zoals het gebruik van chips en RFID (radio frequency identification) mogelijk was, maar gezien de schaalgrootte, kosten en tijdstermijn van de actieweek is uiteindelijk gekozen voor het scannen van barcodes. Deze barcode ontvingen de deelnemers per email nadat zij zich, onder vooraf vastgesteld voorwaarden, via de website www.fietsfilevrij.nl hadden

aangemeld. Bij de ponten stonden gedurende de actieweek mensen van het bedrijf Netmatic die de barcodes van de deelnemers uitlazen.

Om de actieweek / het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers te kunnen evalueren zijn vooraf de volgende onderzoeksvragen benoemd:

- Zijn bedrijven en werknemers geïnteresseerd in deelname aan een onderzoek naar fietsstimulering en werkt fietsbeloning daarbij stimulerend?
- Levert dit een modal-shift van auto naar fiets op? En zo ja, hoe groot is de modal-shift?
- Zijn er specifieke bedrijfstakken meer kansrijk dan andere? Welke zijn dit dan?
- Kan de actieweek fietsbeloning bijdragen aan een positieve beeldvorming / attitude, o.a. via positieve publiciteit, ten aanzien van de fiets?

Om deze onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden hebben er tellingen plaatsgevonden en is er geënquêteerd rondom de actieweek / het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers. Meer over de tellingen is terug te vinden in hoofdstuk 4 en in hoofdstuk 5 wordt op de enquêteresultaten ingegaan.

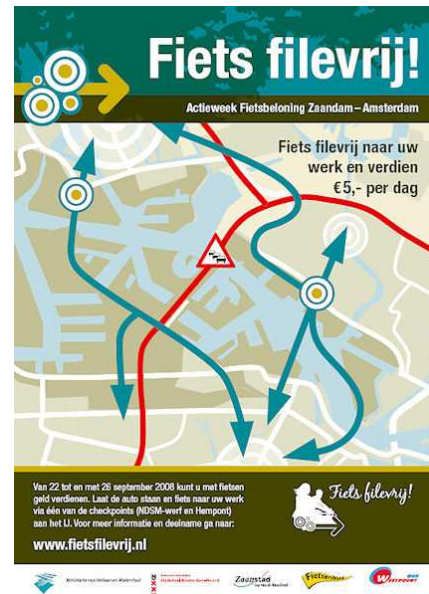
Om ervoor te zorgen dat de actieweek / het praktijkonderzoek fietsbeloning daadwerkelijk onder woonwerkers plaats zou vinden, zijn er voorwaarden aan deelname verbonden. Zo moesten de deelnemers ouder zijn dan 18 jaar en voldoen aan twee postcodecriteria (wonen aan de noordzijde van IJ en werken aan de zuidzijde van IJ). Daarnaast zat er een controlevraag (verplaatsingsmotief) in de enquête die de deelnemers moesten invullen. Daaruit bleek dat 95% van de respondenten heeft aangegeven de fietsverplaatsingen voor woonwerk-verkeer gemaakt te hebben.

De actieweek is in eerste instantie gefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aanvullende financiering was er van de gemeente Amsterdam, bureau Luchtkwaliteit en de bedrijvenvertegenwoordiging Stichting Westpoort.

Hoofdstuk 3 Communicatie

In de communicatie van de actieweek / het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers is zoveel mogelijk free publicity gezocht. Daarbij zijn de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Poster over de actieweek (zie bijlage 1)
- Flyer over de actieweek (zie bijlage 1)
- Website www.fietsfilevrij.nl
- Website stadsdeel Amsterdam-Noord
- Website Week van de Vooruitgang
- Via bedrijven / individuele deelnemers:
 - Interne nieuwsbrieven van werkgeversorganisaties (Stichting Westpoort / ORAM / portofamsterdam)
 - Selectie van bedrijven in Teleport / Westpoort vanuit het KvK bestand, geselecteerd op > 50 werknemers
 - Benadering van de regionale werkgroep Taskforce Mobiliteitsmanagement
 - Collectie emailadressen van fietsers op de veren (Hempont / NDSM - Houthavenveer), verzameld in het voorjaar van 2008 ter plekke tijdens de ochtendspits (veldonderzoek)
 - Leden van de Fietsersbond in Amsterdam-Noord en de Zaanstreek
- Landelijke media, persbericht verzonden naar:
 - Kranten: ANP, Algemeen Dagblad, De Telegraaf, het NRC, Trouw, de Volkskrant, Spits, Metro,
 - Tv: SBS6
 - Radio: BNR nieuwsradio
- Regionaal / Amsterdam / Zaanstreek:
 - Kranten: het Parool, GPD bladen, Amsterdams Stadsblad, Noord Amsterdams Nieuwsblad Echo, Rodi, Noord-Hollands dagblad - editie Zaanstreek
 - Tv: RTV Noord-Holland, AT5
 - Radio: Zaanradio, radio9oostzaan, radio Noord-Holland.



Vooraf is ook de mogelijkheid besproken om via een prijsvraag mensen een extra 'trigger' te bieden om deel te nemen aan de actieweek. Om praktische redenen is uiteindelijk in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat afgezien van een prijsvraag.

Hoofdstuk 4 Tellingen

Om de resultaten in aantallen fietsers te kunnen beoordelen was er vooraf afgesproken dat er geteld zou worden op maatgevende werkdagen (bijvoorbeeld dinsdag of donderdag buiten vakantieperiodes), enwel:

- Vooraf
- Tijdens de onderzoekswEEK
- Achteraf

De tellingen (via tellussen op het wegdek) zijn uitgevoerd door MuConsult. Helaas zijn er door omstandigheden te weinig nuttige telresultaten verkregen om voor beide registratiepunten (Hempont en NDSM-pont) uitspraken te doen. De redenen hiervoor zijn beschreven in bijlage 2. De telgegevens staan in bijlage 3.

Bij de NDSM-pont zijn telgegevens beschikbaar van tijdens en na actiewEEK, zie tabel.

Geconcludeerd kan worden dat tijdens de actiewEEK meer fietsers gebruik hebben gemaakt van de NDSM-pont dan na de actiewEEK.

Het aantal fietsbewegingen tijdens de fietsactiewEEK ligt zo'n 300 tot soms 600 hoger dan na de actiewEEK. Indien er vanuit gegaan wordt dat één fietser twee maal per dag geteld wordt (eenmaal heen 's ochtends en eenmaal terug 's middag/avonds) dan betekent dit 150 tot 300 extra fietser op dit telpunt.

Dit hoeven niet per definitie automobilisten te zijn. Het kunnen ook fietsers zijn die speciaal voor de fietsbeloning tijdens de actiewEEK omgefietst hebben en een andere pont hebben genomen.

	Etmaaltotalen		
	Ri. 1	Ri. 2	Totaal
ma 15-09-08	-	-	-
di 16-09-08	-	-	-
wo 17-09-08	-	-	-
do 18-09-08	-	-	-
vr 19-09-08	-	-	-
za 20-09-08	624	409	1033
zo 21-09-08	689	471	1160
ma 22-09-08	1080	582	1662
di 23-09-08	1089	557	1646
wo 24-09-08	1096	593	1689
do 25-09-08	1218	608	1826
vr 26-09-08	1137	594	1731
za 27-09-08	604	397	1001
zo 28-09-08	511	339	850
ma 29-09-08	888	488	1376
di 30-09-08	716	446	1162
wo 01-10-08	607	403	1010
do 02-10-08	-	-	-
vr 03-10-08	-	-	-
za 04-10-08	-	-	-
zo 05-10-08	-	-	-
ma 27-10-08	839	462	1301
di 28-10-08	737	436	1173
wo 29-10-08	875	483	1358
do 30-10-08	874	460	1334

(bron: MuConsult, 2008)

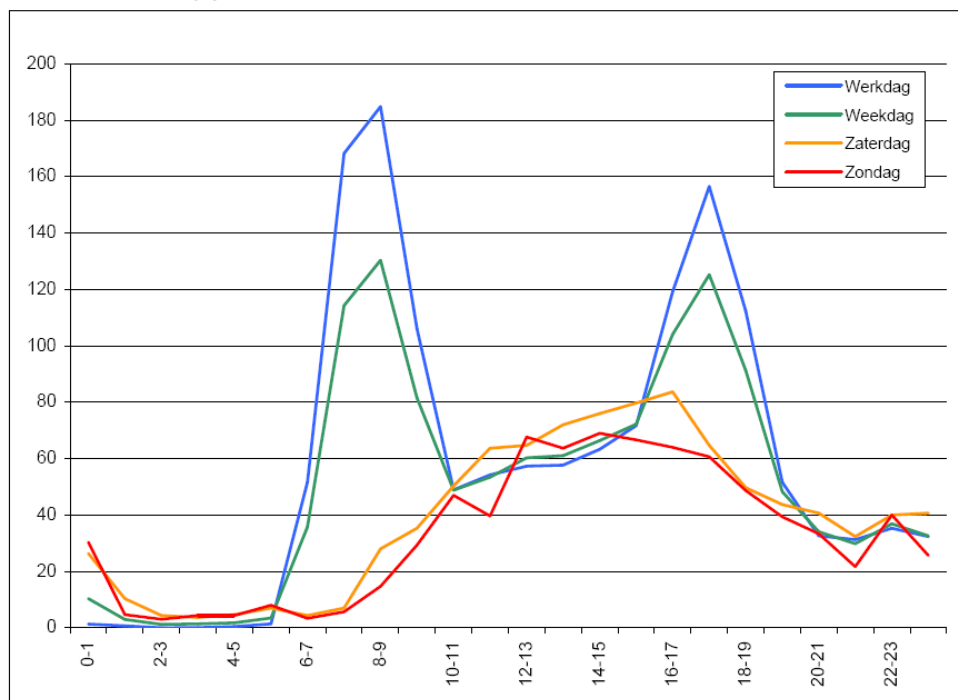
In de tellingen valt op dat de intensiteiten van de richting 1 hoger liggen dan die van richting 2. Dit is niet logisch aangezien de mensen 's ochtends heen en 's avonds terug gaan. De intensiteiten in beide richtingen zouden dan ongeveer gelijk moeten zijn.

Er bestaat een kleine kans dat mensen 's avonds een ander veerpont richting de noordzijde van het IJ nemen. Uit navraag bij MuConsult blijkt dat het

waarschijnlijk is dat de fietsers voor de richting 2 deels op het trottoir hebben gefietst, aangezien dit de route naar de pont wat korter maakt. De tellussen hebben op de rijbaan gelegen. Een deel van de fietsers (richting 2) is wellicht dus niet geregistreerd.

Wat betreft de piekmomenten maken er in de ochtendspits ongeveer 170 tot 185 fietsers per uur gebruik van het NDSM-pont. In de middag/avondspits ligt dat aantal lager, met bijna 160 fietsers per uur, zie grafiek op de volgende pagina.

Intensiteitenverloop per uur



(bron: MuConsult, 2008)

Bij de Hempont zijn alleen telgegevens beschikbaar van na de actieweek. Deze gegevens zijn niet bruikbaar voor deze evaluatie maar zijn uitgevoerd ten behoeve van de éénmeting die het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van het project Fileproof uitgevoerd heeft.

In het kader van Fileproof heeft er in 2007 ook een nulmeting plaatsgevonden. Wat betreft de route Zaanstad-Amsterdam zijn deze gegevens echter niet goed vergelijkbaar met de gegevens van de actieweek. De telpunten hebben namelijk op een andere locatie op de route gelegen en de gegevens zijn niet direct vertaalbaar naar fietsstromen op één van beide ponten.

Hoofdstuk 5 **Enquête**

Onder de deelnemers is na afloop van de actieweek (op vrijdag 28 september) een digitale enquête verspreid. Het invullen van de enquête was een voorwaarde voor betaling van de beloning voor deelname aan het onderzoek.

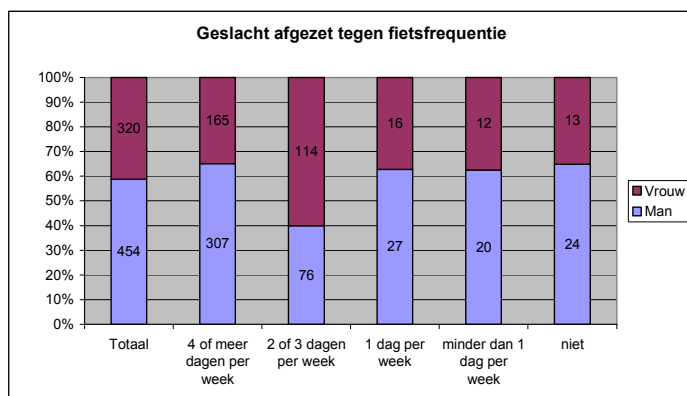
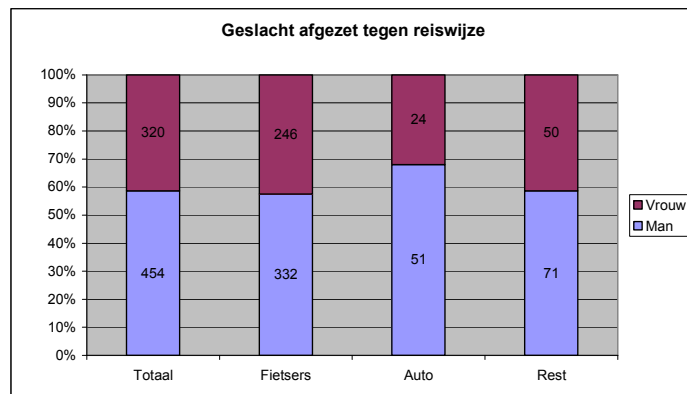
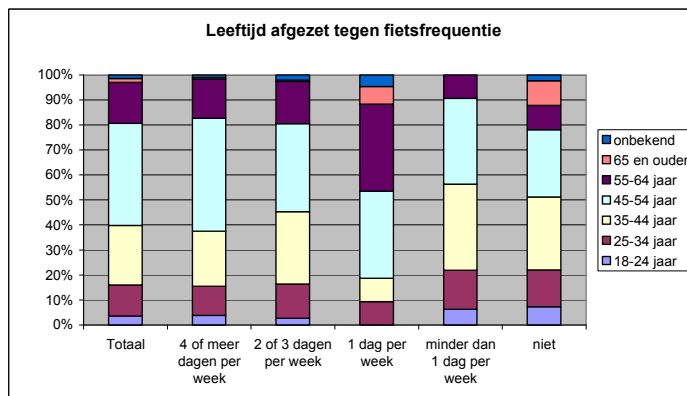
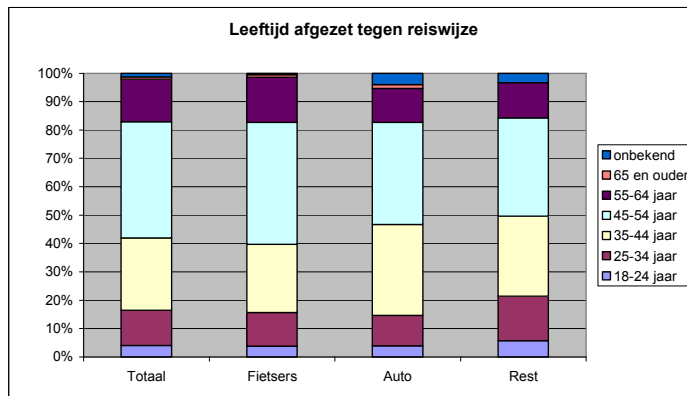
In dit hoofdstuk worden de enquêteresultaten weergegeven. Dit niet alleen voor de totale responsgroep maar ook uitgesplitst naar:

- Fietsers en automobilisten (gebruikelijke vervoerwijze)
- Gebruikelijke fietsfrequentie (voordat de actieweek heeft plaatsgevonden)

Grafieken van de resultaten per vraag voor de totale responsgroep zijn terug te vinden in bijlage 4.

De resultaten in tabelvorm zijn in bijlage 5 en 6 terug te vinden. In bijlage 5 staan de tabellen uitgesplitst naar fietsers en automobilisten. In bijlage 6 wordt onderscheid gemaakt op gebied van fietsfrequentie.

Op de volgende pagina's staan de belangrijkste grafieken per enquêtedeel op de linkerpagina en de conclusies op de rechterpagina.



Grafiek en tabelblad A1

Blok A: Respons en persoonlijke kenmerken

Respons

In totaal hebben 774 van de 880 deelnemers aan de actieweek de enquête ingevuld. Dit is een respons van 88%.

Persoonlijke kenmerken

Op grafiek- en tabelblad A, wordt met enkele figuren persoonlijke kenmerken van de respondenten weergegeven.

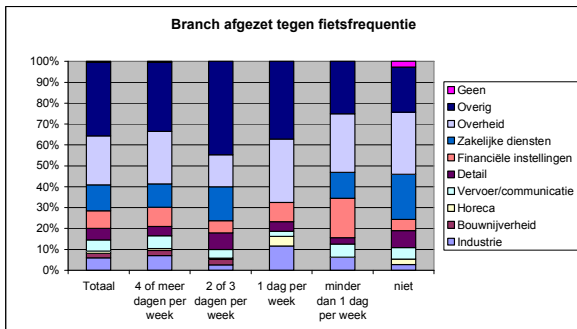
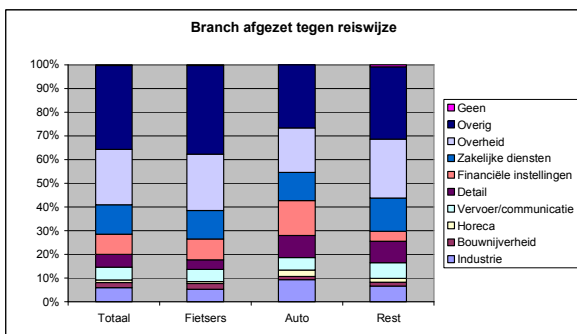
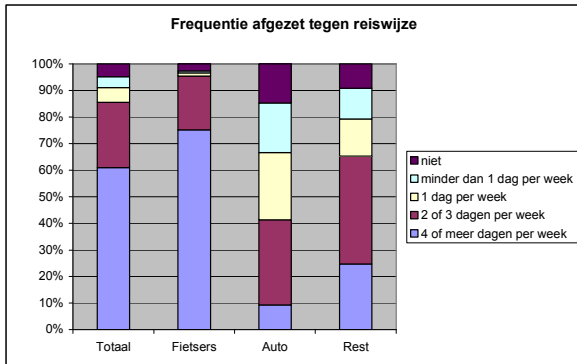
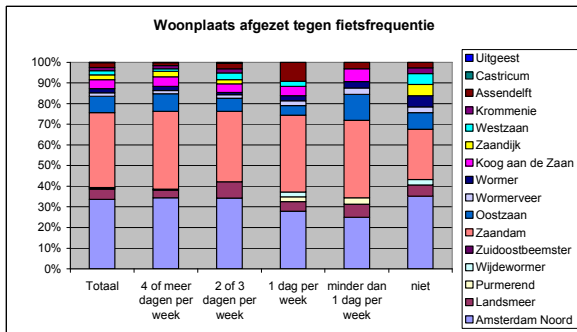
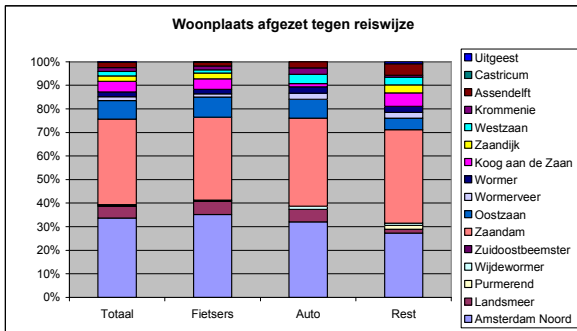
Met 59% hebben de mannen het grootste aandeel in de responsgroep.

Uitgesplitst naar vervoerwijze en fietsfrequentie blijft het aandeel mannen rond de 60%. Er zijn twee uitzonderingen:

- Mensen die 2-3 keer in de week fietsen: 40% mannen en 60% vrouwen
- Automobilisten: ongeveer 70% mannen en 30% vrouwen.

Bijna tweederde deel van de deelnemers aan het onderzoek is tussen de 35-54 jaar oud. Hiervan zijn er 40% 45-54 jaar en 24% 35-44 jaar.

Automobilisten zijn over het geheel genomen iets jonger dan de mensen die met de fiets reizen. Wat verder opvalt is dat bij de mensen die hebben aangegeven normaal gesproken 1 dag per week naar het werk te fietsen een afwijkend beeld is. Hierbij is een grote groep (bijna 50%) 55 jaar of ouder, terwijl gemiddeld nog geen 20% van de respondenten 55 jaar of ouder is.



Grafiek en tabelblad A2

Herkomst

Met 37% van de respondenten is Zaandam de belangrijkste herkomstlocatie. Samen met Amsterdam Noord (34%) vormen zij meer dan tweederde deel van de responsgroep. In totaal 25-30% van de respondenten heeft een andere herkomstplaats. Een deel van deze bestemmingen liggen dichterbij dan Zaandam (bijvoorbeeld Oostzaan en Landsmeer) en een aantal verder weg (zoals Wormer, Assendelft en zelfs Castricum). Het laatste laat zien dat een beperkte groep bereid is om per fiets grote afstanden naar het werk af te leggen.

Kijkend naar de reiswijze en de fietsfrequentie zijn er geen bijzondere afwijkingen.

Branche

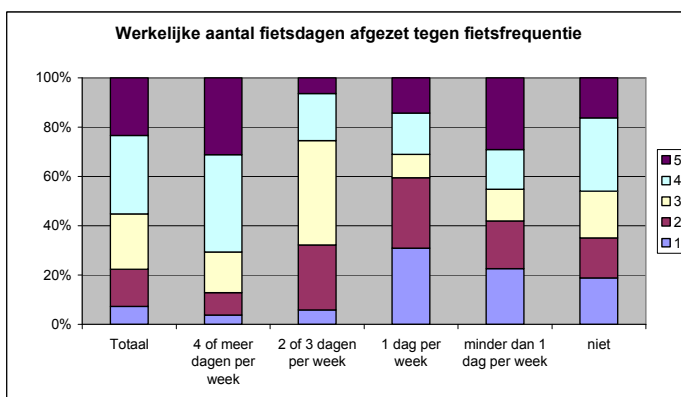
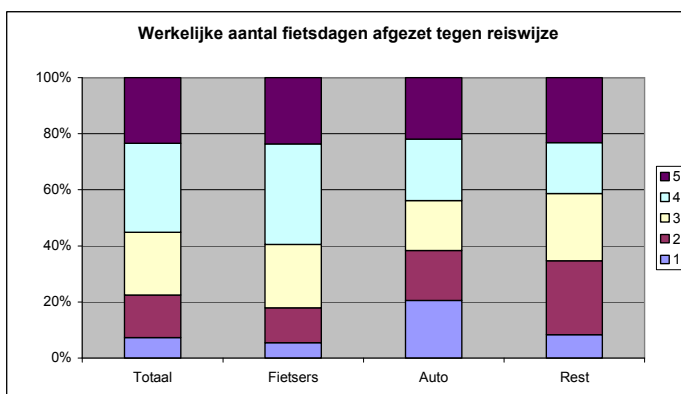
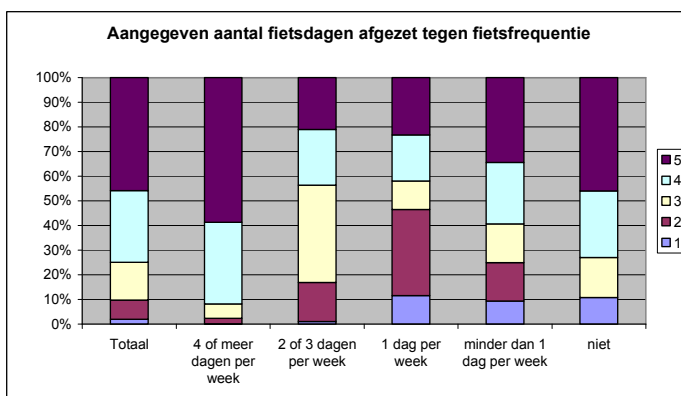
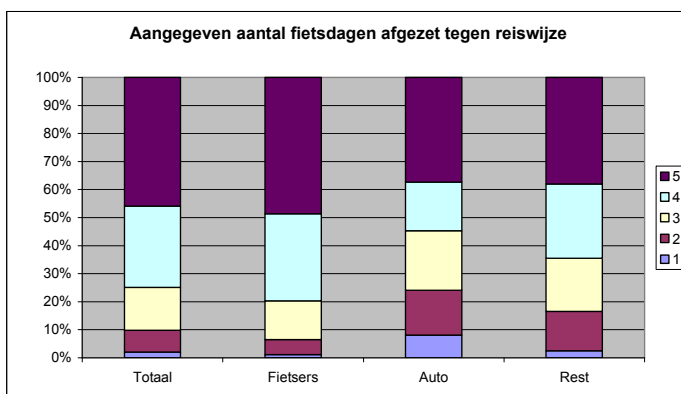
De meeste respondenten werken of bij de overheid of bij zakelijke diensten. Verder valt bij de automobilisten en bij de mensen die minder vaak fietsen op dat relatief veel mensen werken bij detailhandel en financiële instellingen.

Ook hier is een afwijkend beeld betreffende de mensen die hebben aangegeven normaal gesproken 1 dag per week naar het werk te fietsen. Niemand van de respondenten werkt in de zakelijke dienstverdeling en relatief veel mensen in de industrie.

Verder is er een grote groep respondenten die 'overig' heeft ingevuld. Ondanks dat er gewerkt is met de CBS-branche indelingen, vinden mensen het kennelijk lastig om deze vraag in te vullen.

Reiswijze normaal en fietsfrequentie voorafgaand aan de actieweek

De mensen die hebben aangegeven gebruikelijk met de auto te gaan, zijn slechts voor een klein deel (15%) mensen die niet fietsen. Bijna 50% van de mensen die hebben aangegeven gebruikelijk met de auto te gaan, pakt toch af en toe de fiets (1 dag per week of minder). Ongeveer 30% gaat zelfs 2 tot 3 keer met de fiets naar het werk. Opvallend is dat bijna 10% van de automobilisten 4 of meer dagen per week fietst. De kans bestaat dat deze mensen de vraag niet goed hebben begrepen en ingevuld hebben hoe vaak zij tijdens de actieweek, in plaats van vóór (voorafgaand dus), gefietst hebben.



Grafiek en tabelblad B1

Blok B: De fietsvergoeding

Aangegeven fietsdagen

Een grote groep automobilisten en fietsers hebben voorafgaand aan de actieweek aangegeven 5 dagen te zullen gaan fietsen tijdens de actieweek. De groep fietsers is hierbij wat groter dan de groep automobilisten. Dit verschil wordt groter bij de mensen die hebben aangegeven 4 dagen te gaan fietsen (30% van de fietsers en 15% van automobilisten).

Wanneer dit wordt uitgezet naar de gebruikelijke fietsfrequentie dan blijkt dat mensen die gebruikelijk minder dan 4 keer in de week naar het werk fietsen de intentie hebben om tijdens de actieweek vaker te gaan fietsen.

Werkelijke aantal fietsdagen

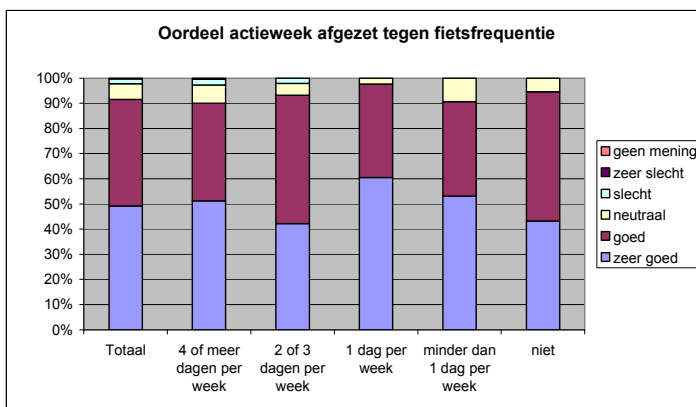
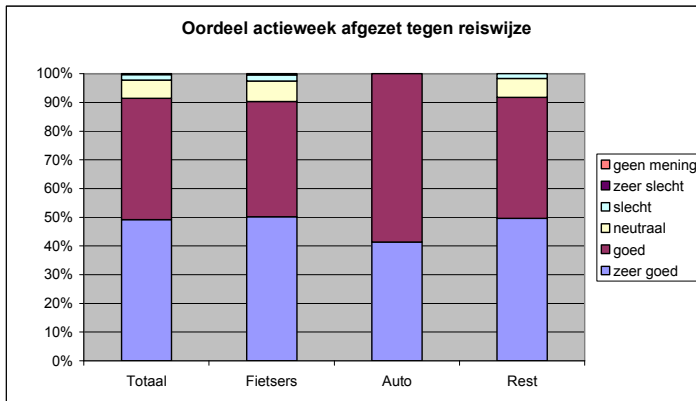
Het daadwerkelijke aantal fietsdagen in de actieweek was lager dan het aantal dat vooraf aangegeven was. In totaal heeft 22% van de respondenten alle 5 de dagen in de actieweek daadwerkelijk gefietst. Dit geldt voor zowel fietsers als automobilisten. Opvallend is dat met name bij de mensen die normaal minder dan een dag per week fietsen nu ongeveer 30% 5 dagen gefietst heeft.

De mensen die niet dagelijks naar hun werk fietsen hebben tijdens de actieweek vaker gefietst:

Gebruikelijk aantal fietsdagen per week	Percentage dat meer dagen gefietst heeft dan gebruikelijk
2 of 3 dagen per week (n=189)	25% of meer
1 dag per week (n=42)	69%
Minder dan 1 dag per week (n=32)	100%
Niet (n=37)	100%

Uit bovenstaande blijkt dat minimaal 145 mensen tijdens de actieweek meer dagen per week gefietst hebben dan dat zij gebruikelijk doen. Het is zelfs aannemelijk dat het ongeveer 200 mensen zijn als we ervan uitgaan dat de helft van de mensen van de mensen die aangegeven hebben '2 of 3 dagen per week te fietsen' dit 2x per week doet en de andere helft dit 3x per week doet. Dit laatste is echter niet te getalsmatig uit de onderzoeksgegevens te halen. Dit betekent dat 20% tot 25% van de deelnemers tijdens de actieweek vaker dan gebruikelijk naar het werk heeft gefietst.

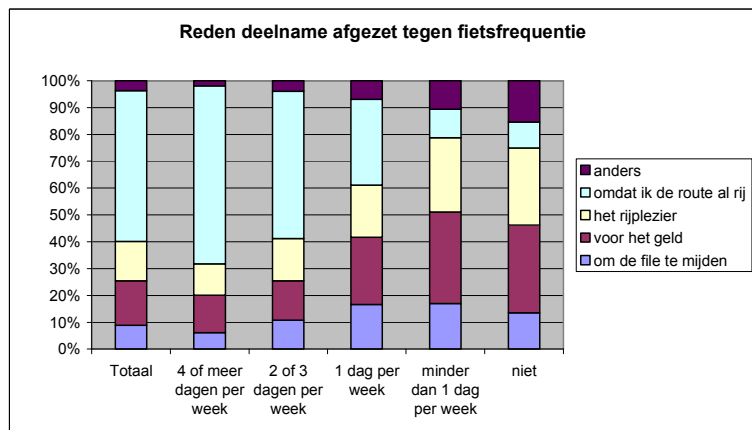
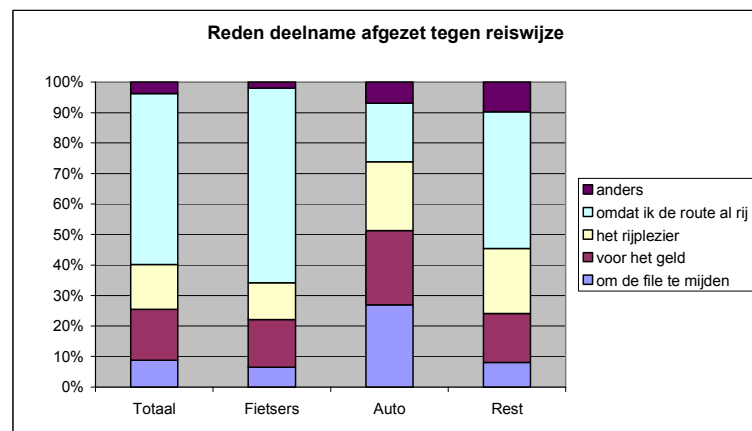
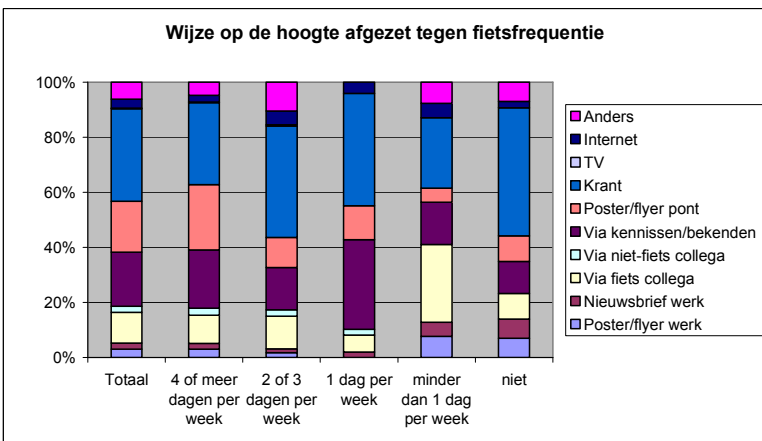
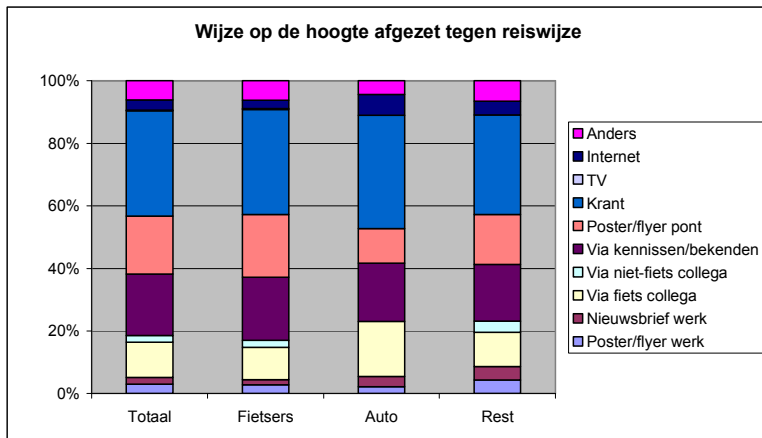
Overigens blijkt ook dat mensen die gebruikelijk 4 dagen of meer per week naar hun werk fietsen (n=472) een kleine 30% tijdens de actieweek minder vaak met de fiets naar het werk is gegaan.



Grafiek en tabelblad B2

Oordeel actieweek

Het oordeel over de actieweek is positief. Meer dan 90% van de respondenten geeft een beoordeling 'goed' of 'zeer goed'. Opvallend is dat de automobilisten de actie het best waarderen.



Grafiek en tabelblad C

Blok C: Informatievoorziening en deelname

Informatievoorziening

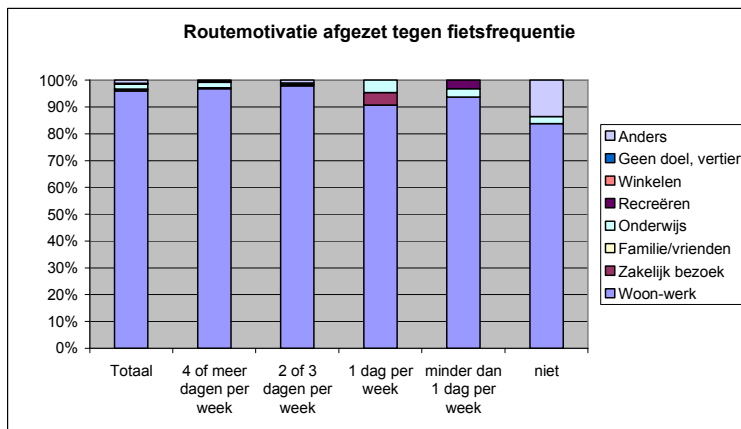
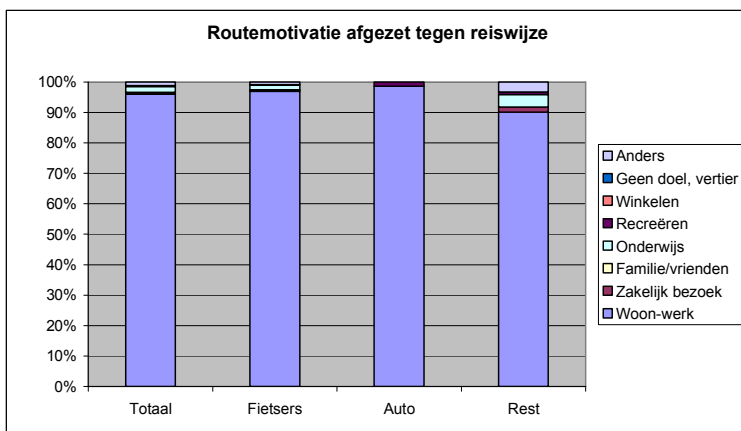
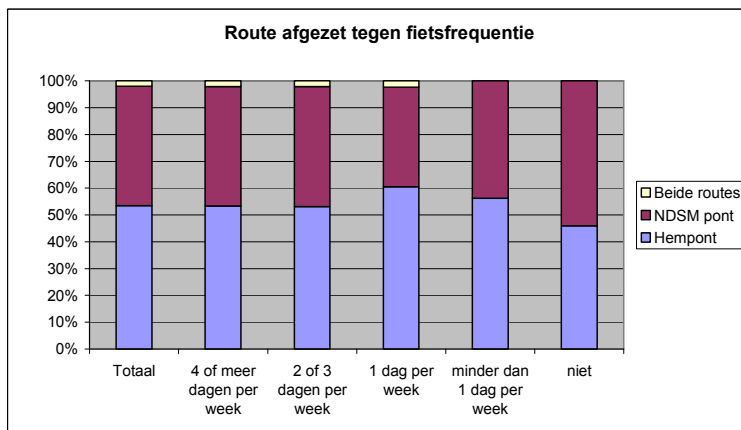
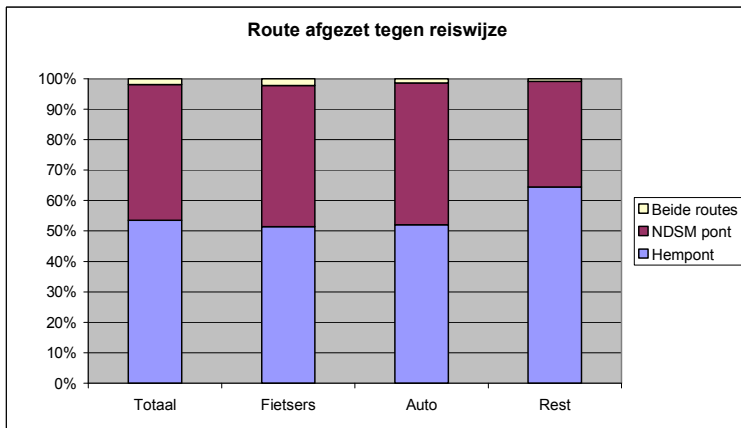
Een groot aandeel van de respondenten wist van de actieweek doordat ze het in de krant hebben gelezen (34%), via kennissen (20%) en via de flyer-actie bij de veerdiensten (18%). Deze top-3 geldt voor alle bijna vervoerwijzen en fietsfrequenties.

Bij automobilisten en mensen die weinig fietsen ziet de top-3 er iets anders uit. Als belangrijke informatiebron komt hier 'de fietsende collega' naar voren (18% tegen gebruikelijke 11%). Kijkend naar de hoge percentages voor deelnemers die van de actieweek op de hoogte zijn gesteld door kennissen / bekenden / fietsende collega's kan gesteld worden dat fietsers goede ambassadeurs zijn voor het fietsen naar het werk.

Reden deelname

De meeste respondenten deden mee aan de actieweek omdat ze toch al de route reden. Dit geldt overigens niet voor de automobilisten, die het mijden van de file de belangrijkste reden noemen om deel te nemen.

Voor zowel automobilisten als fietsers volgen als tweede en derde belangrijkste reden voor deelname de financiële vergoeding en het fietsplezier. Overigens was het geld voor automobilisten een belangrijkere motivatie om deel te nemen dan voor fietsers. Ook wordt de factor geld, maar ook het rijplezier, belangrijker gevonden naarmate men minder vaak fietst.



Grafiek en tabelblad D

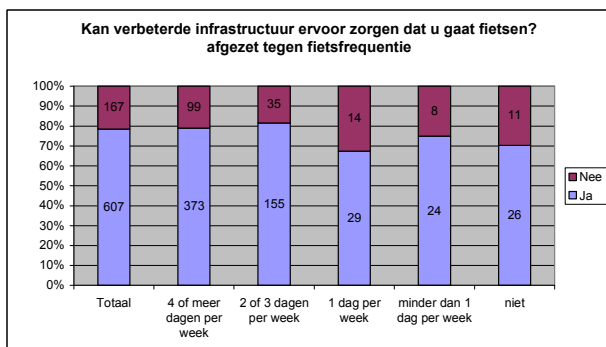
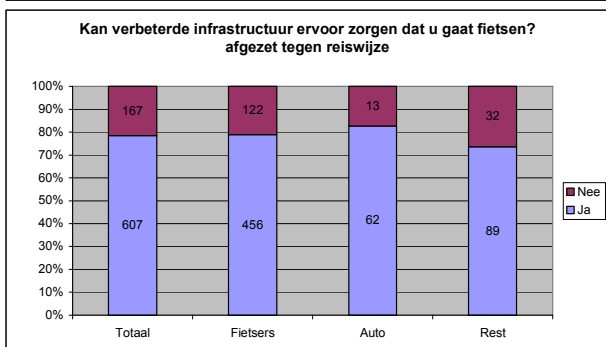
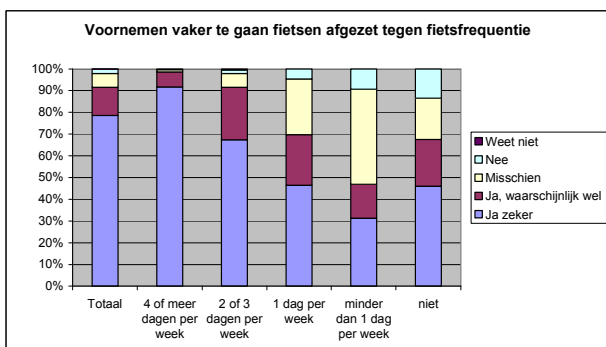
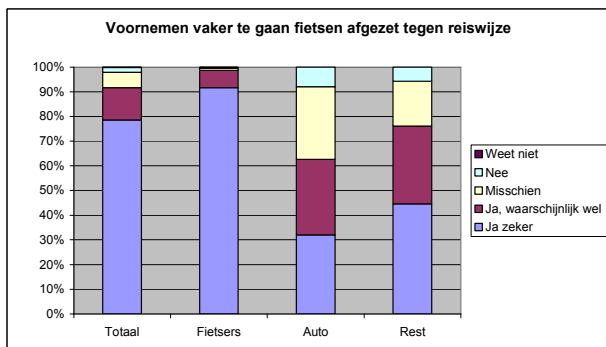
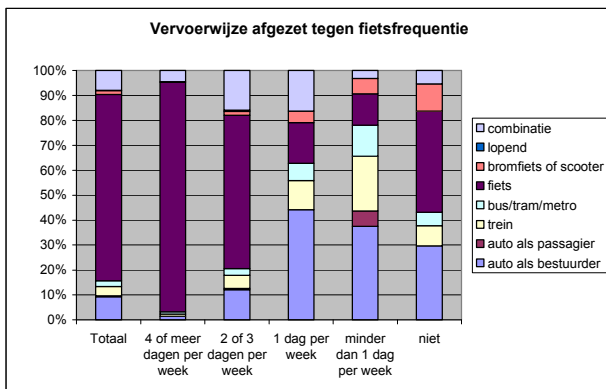
Blok D: de route

Route

Er zijn slechts weinig respondenten die gedurende de actieweek gebruik hebben gemaakt van allebei de veerponten. De Hempont wordt net iets vaker gebruikt dan de NDSM pont.

Verplaatsingsmotief

Het belangrijkste verplaatsingsmotief voor de respondenten (ongeveer 95%) om gebruik te maken van deze route is om van huis naar werk te gaan of andersom. Dit beeld past bij de opzet van het onderzoek naar fietsbeloning waarbij het de bedoeling was om de actieweek te organiseren voor de doelgroep woon-werkers.

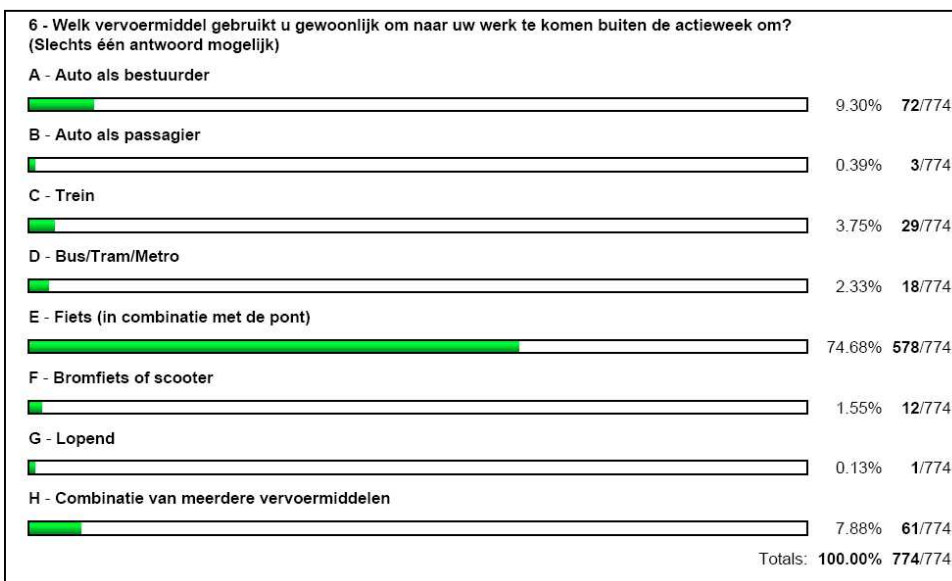


Grafiek en tabelblad E1

Blok E: Vervoermiddel

Vervoerwijze

Ongeveer 10% van de respondenten hebben aangegeven normaal gesproken met de auto naar het werk te gaan. Een klein deel daarvan als passagier, maar meer dan 9% doet dit als bestuurder.



Ook kunnen we constateren dat mensen niet altijd of een fietser of een automobilist zijn. De ‘die-hard’ fietsers gebruiken normaliter inderdaad (bijna) altijd te fiets, terwijl de respondenten die enkele keren of minder per week fietsen een meer wisselend beeld laten zien wat betreft vervoerwijzekeuze.

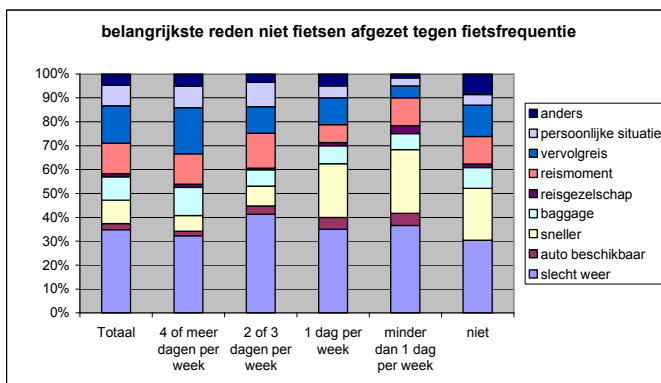
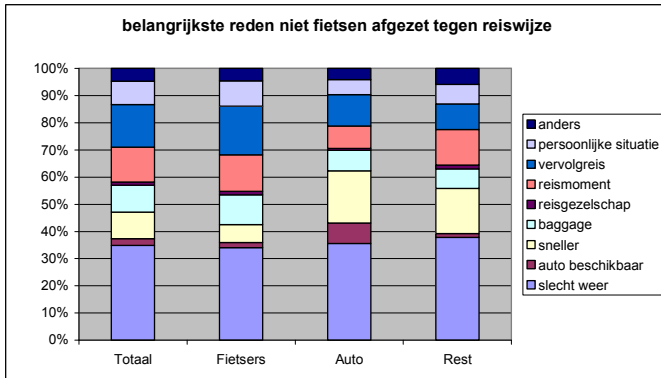
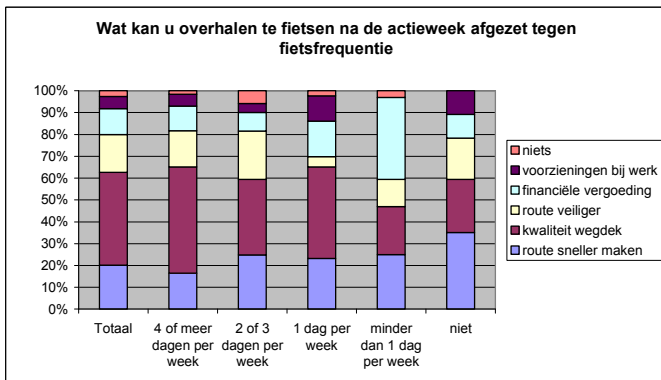
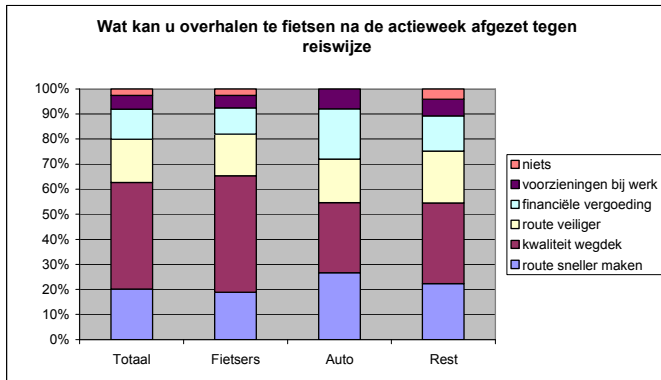
Na actieweek

In totaal 60% van de automobilisten geeft aan zeker of waarschijnlijk vaker met de fiets te zullen gaan reizen na de actieweek. Ongeveer 30% twijfelt hierover en 10% zegt niet vaker te gaan fietsen.

Ook meer dan 50% van de mensen die normaliter weinig fietsen geeft aan na de actieweek zeker of waarschijnlijk vaker te gaan fietsen.

Op de vraag of infrastructurele verbeteringen (zoals meer vrijliggende, roodgeasfalteerde, goed verlichte en sociaal veilige fietspaden, die meer rechtstreeks leiden naar de veerponten) mensen kunnen over te halen om meer te fietsen, geeft de meerderheid van alle respondenten (gemiddeld 80%) aan dat dit zo is. Dit geldt ook voor automobilisten en mensen die minder vaak fietsen.

Overigens geldt voor beide vragen de kanttekening dat er een verschil bestaat tussen dat wat men zegt te gaan doen en wat men daadwerkelijk gaat doen.



Grafiek en tabelblad E2

Belangrijkste reden over te halen om te (blijven) fietsen

Het voorgaande beeld dat respondenten infrastructurele verbeteringen belangrijk vinden komt terug in de antwoorden op deze vraag. De kwaliteit van het wegdek is namelijk voor alle respondenten de belangrijkste reden waarmee ze overgehaald kunnen worden om te (blijven) fietsen. De door de deelnemers achteraf per email aangegeven infrastructurele verbeterpunten zijn doorgegeven aan de betrokken gemeenten.

Uitzondering op het bovenstaande zijn de mensen die minder dan 1 dag per week fietsen, zij vinden een financiële vergoeding het meest belangrijk. Overigens blijkt uit nevenstaande grafieken ook dat automobilisten gevoeliger zijn voor een financiële vergoeding dan fietsers. Ook zijn automobilisten en mensen die minder vaak fietsen gevoeliger voor snelheid en minder gevoelig voor de kwaliteit van het wegdek.

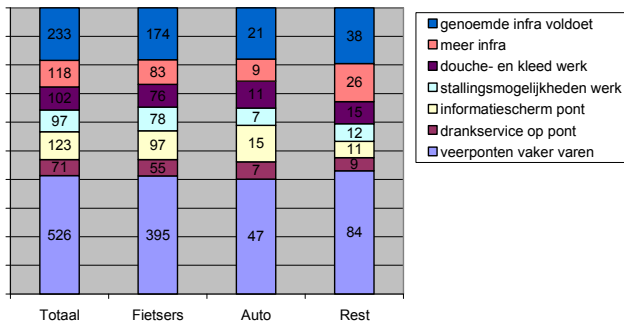
Voor de mensen die gebruik maken van de Hempont is de kwaliteit van het wegdek een belangrijke verbetering die gerealiseerd moet worden om de respondenten op de fiets te houden. Voor de respondenten die via de NSDM-pont reizen is dit ook belangrijk, maar zij noemen veel vaker dan op de Hempont dat de route sneller gemaakt moet worden.

Motivatie niet-fietsen

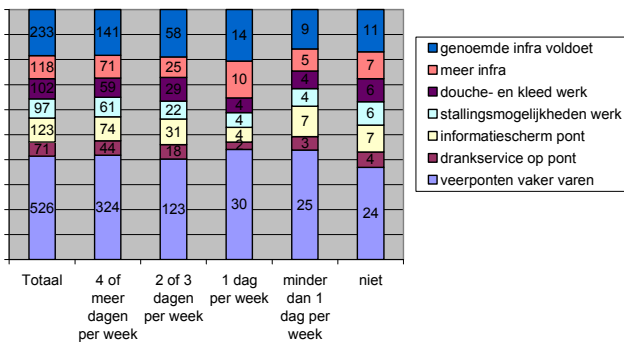
De belangrijkste reden waarom mensen niet met de fiets gaan is vanwege het slechte weer. Voor automobilisten komt ook hier het beeld terug dat ook snelheid een belangrijke motivatie is.

Verder geldt voor alle respondenten dat de eventuele vervolgreis, het reismoment en het meenemen van bagage belangrijke redenen zijn om niet te fietsen. Ook de beschikbaarheid van de auto speelt een rol.

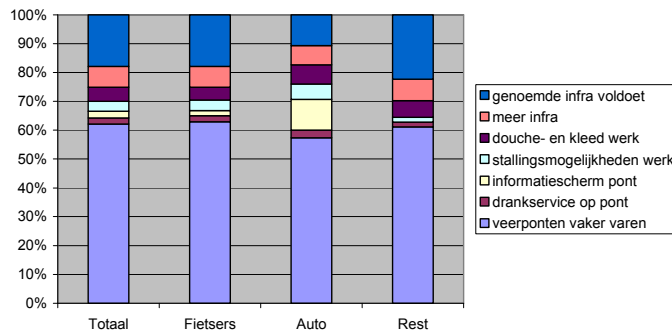
additionele punten van verbetering afgezet tegen reiswijze



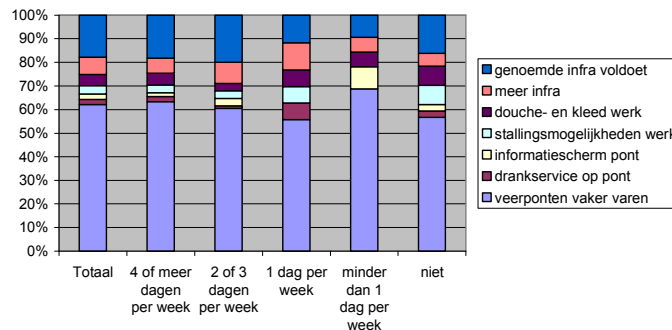
additionele punten van verbetering afgezet tegen fietsfrequentie



belangrijkste punten van verbetering afgezet tegen reiswijze



belangrijkste punten van verbetering afgezet tegen fietsfrequentie



Grafiek en tabelblad F

Blok F: Fietsgebruik

Belangrijkste overige verbeterpunten voor fietsers

Naast de bestaande infrastructurele verbeterpunten kunnen er meer dingen gebeuren om de fietsroute te verbeteren / aantrekkelijker te maken. Op de vraag welke verbetering het meest belangrijk is, geeft de meerderheid van de respondenten (ongeveer 60%) aan dat de veerponten vaker per uur moeten varen. Dit geldt voor zowel fietsers als automobilisten. Overigens vinden de respondenten die gebruik maken van de NDSM-pont (75%) het belangrijker dat de frequentie van het veer wordt verhoogd dan de respondenten van de Hempont (52%). Bij de Hempont wordt meer de nadruk gelegd op infrastructurele verbeteringen dan bij de NDSM-pont.

Daarnaast vindt een belangrijk deel van de respondenten dat de beschreven voorgenomen infrastructurale verbeteringen op zichzelf al voldoende zijn. Dit geldt meer voor fietsers dan voor automobilisten en mensen die minder vaak fietsen. Zij vinden informatieschermen met vertrektijden van het pont, stallingsvoorzieningen en douche- en omkleedvoorzieningen bij het werk relatief belangrijker dan dat fietsers dat vinden.

Hoofdstuk 6 **Analyse en conclusies**

Algemene analyse / conclusies

De kleinschalige beloningsproef ‘actieweek fietsbeloning’ is vooraf kritisch bekeken door verkeerskundigen en politici. Dit in mede relatie tot de landelijke discussie over beprijzen en belonen. Ten aanzien van belonen van gewenst gedrag worden overigens grootschaligere proeven gehouden in het kader van Spitsmijden.

Ondanks de vooraf kritische houding en de kleinschalige opzet van de actieweek bleek de actieweek een succes. Er hebben meer dan 750 fietsers meegedaan aan de actieweek en de tevredenheid over de actie onder de deelnemers is groot. Daarnaast heeft de actieweek geleid tot positieve reacties en discussies in de (landelijke) media.

De tellingen, enquêteresultaten en observaties van mensen langs de route laten zien dat er meer gefietst is dan normaal. Hoeveel mensen er daadwerkelijk meer gefietst hebben dan normaal is niet bekend aangezien er door omstandigheden nauwelijks relevante telresultaten beschikbaar waren. Vanwege de kleinschalige opzet van de actieweek is het effect van de actieweek op de bereikbaarheidsproblematiek van Amsterdam niet te meten.

Uit de enquête blijkt dat ongeveer 10% van de deelnemers gebruikelijk de auto neemt naar het werk en 15% gebruikelijk gebruik maakt van een combinatie van vervoerswijzen, waaronder het OV. Daarmee hebben zij bewust gekozen om niet met de auto in de file te staan. Ook blijkt dat 20% tot 25% van de deelnemers tijdens de actieweek vaker gefietst hebben dan dat zij dit normalerwijze doen.

Verder geeft meer dan 50% van de mensen die gewoonlijk niet of minder vaak fietsen aan dat zij na de actieweek van plan zijn om vaker de fiets naar het werk te pakken dan dat zij dit voorheen deden.

Een andere belangrijke constatering is dat het niet terecht is dat er in Nederland vaak wordt gesproken over ‘de fietser’ en ‘de automobilist’. Veel mensen zijn niet altijd een fietser of een automobilist maar zijn in de praktijk vaak ‘fietsende automobilisten’ of ‘autorijdende fietsers’. Dit betekent dat fietsstimulering vaker specifiek op deze doelgroepen gericht moet worden en minder specifiek op ‘de fietser’ en ‘de automobilist’.

Daarbij moet geaccepteerd worden dat fietsers ook in meer of mindere mate autorijders zijn. Dit betekent tevens dat zij, in vergelijking met de ‘die-hard’ fietser gevoeliger zijn voor zaken als:

- Financiële vergoedingen
- Snelheid
- Fietsvoorzieningen op het werk

Om deze mensen meer te laten fietsen kan dankbaar gebruik worden gemaakt van de mensen die nu wel al vaak fietsen. Gebleken is namelijk dat deze mensen prima ambassadeurs zijn om mensen te wijzen op fietsmogelijkheden.

Het onderzoek laat zien dat het belonen van fietsen een zinvol initiatief is om mensen meer of vaker te laten fietsen. Belangrijk om daarbij te vermelden is, dat dit niet kan zonder goede infrastructuur. Continue aandacht voor en verbetering van de infrastructuur is de basis, waarna communicatie hierover en (belonings)acties het fietsgebruik verder kunnen laten toenemen.

Conclusies per onderzoeksvraag

Voorgaand aan de actieweek / het praktijkonderzoek naar de effecten van fietsbeloning voor werknemers zijn een aantal onderzoeksvragen benoemd. Hieronder staan de belangrijkste conclusies per onderzoeksvraag.

Kan de actieweek fietsbeloning bijdragen aan een positieve beeldvorming / attitude, o.a. via positieve publiciteit, ten aanzien van de fiets?

De actieweek fietsbeloning heeft geleid tot veel positieve reacties, zowel van deelnemers als in de (landelijke) media. Het beloningsaspect leidt enerzijds tot discussie maar anderzijds spreekt het een grote groep mensen aan. Naast het feit dat mensen zijn verleid om de auto te laten staan en te gaan fietsen en het feit dat mensen zijn verleid om vaker te gaan fietsen, heeft het gevoel dat reguliere fietsers tijdens de actieweek in het zonnetje gezet zijn nadrukkelijk bijgedragen aan de positieve beeldvorming.

Levert de actieweek fietsbeloning een modal-shift van auto naar fiets op? En zo ja, hoe groot is de modal-shift?

Aangezien er geen onderzoek is gedaan naar de totale vervoersstroom tussen Zaanstad / Amsterdam-Noord en Amsterdam Centrum / westelijk havengebied kunnen hierover geen harde uitspraken worden gedaan.

Wel blijkt uit de enquête dat ongeveer 10% van de deelnemers gebruikelijk de auto neemt naar het werk. Ook blijkt dat de deelnemers aan het onderzoek vaker gefietst hebben dan dat zij dit gewoonlijk doen én dat zij aangegeven hebben dit te willen blijven doen.

Zijn bedrijven en werknemers geïnteresseerd in deelname aan een onderzoek naar fietsstimulering en werkt fietsbeloning daarbij stimulerend?

Uit de contacten met de o.a. de bedrijvenvertegenwoordiging Westpoort en de Taskforce Mobiliteitsmanagement blijkt dat deze vraag positief beantwoord kan worden. Het belang van de fiets om een bijdrage te leveren aan de lokale en regionale bereikbaarheid wordt steeds meer onderschreven. Namens de bedrijven in het Westelijk havengebied heeft de Stichting Westpoort ook een kleine financiële bijdrage geleverd aan de actieweek fietsbeloning.

Zijn er specifieke bedrijfstakken meer kansrijk dan andere? Welke zijn dit dan?

Overheden en bedrijven uit de zakelijke en financiële dienstverlening zijn de meest kansrijke bedrijfstakken.

In het onderzoek is echter ook een grote groep die zich niet herkent in de, op basis van de CBS-gegevens, in de enquête opgenomen branche-indeling en waarvan dus onbekend is in welke branche zij werkzaam zijn.

Bijlagen

1. Poster en flyer Actieweek Fietsbeloning
2. Memo MuConsult over de tellingen
3. Telgegevens MuConsult
4. Grafieken enquêteresultaten Nedmatic
5. Basistabellen enquête fiets-auto
6. Basistabellen enquête naar fietsfrequentie