

Aan : Acquire Publishing
Van : Dennis van Soest, Juliët van Drumpt, Casper Stelling
CC :
Datum : 30 augustus 2021
Betreft : Structurele effecten van fietsstimuleringsmaatregelen

Introductie

Fietsstimuleringsmaatregelen hebben als doel om gewoontegedrag van automobilisten te doorbreken en hen over te laten stappen op de fiets. Dat bespaart niet alleen autoritten en CO₂, maar draagt ook positief bij aan de vitaliteit. Daarbij is het wenselijk dat de automobilist niet tijdelijk, maar juist structureel overstapt op de fiets. Pas dan is een maatregel echt effectief, ook op de langere termijn. Toch is er weinig zicht op de mate waarin de effecten van zulke maatregelen structureel zijn, aangezien deze vaak alleen bepaald worden voor de korte termijn. Om de effecten op de lange termijn te evalueren moet een specifieke doelgroep langdurig gemonitord worden.

Bij Zuid-Limburg Bereikbaar werd afgelopen jaar de tiende effectmeting uitgevoerd van de werkgeversaanpak. Hierbij wordt onderzocht hoe werknemers hun verplaatsingsgedrag aan hebben gepast als gevolg van regelingen en acties vanuit de overheid en de werkgever. Een groot deel van de respondenten is daarbij lid van een panel. Dit bood de unieke mogelijkheid om data van verschillende metingen aan elkaar te koppelen tot één grote paneldataset.

Met behulp van deze data is onderzocht (1) hoe het autogebruik verandert als medewerkers gebruik maken van fietsstimuleringsmaatregelen en (2) of er verschil zit tussen de effecten op korte en lange termijn.

Gedragsverandering

In de afgelopen jaren zijn er in het land heel wat maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd om het fietsgebruik te stimuleren. Er zijn verschillende soorten maatregelen mogelijk: sommige richten zich bijvoorbeeld vooral op het fietsbezit, andere juist specifiek op het fietsen zelf. Het uiteindelijke doel van al deze maatregelen is om bij te dragen aan een gedragsverandering, waarbij voornamelijk bedoeld wordt op een structurele overstap van de auto naar de fiets als vervoerwijze.

Dit veranderingsproces kan worden ingedeeld in drie fases. De eerste fase is *Overwegen*. De automobilist moet de fiets als een potentieel vervoersalternatief gaan zien. Een groot aantal factoren kan hierop van invloed zijn, zoals kenmerken van de

omgeving en het dagelijkse reispatroon. Als eenmaal wordt overwogen om de fiets te gaan gebruiken komt de fase *Veranderen*. De automobilist besluit daadwerkelijk de fiets te gaan gebruiken voor de reis die normaal per auto wordt afgelegd. Hoewel dan in principe het doel is bereikt, zijn we er nog niet. De fietser kan op termijn weer terugvallen op het oude gedrag en weer vaker de auto nemen. Het is daarom belangrijk om ook aandacht te besteden aan fase 3: *volhouden*.

Fietsstimuleringsmaatregelen

Op basis van dit proces kunnen we ook naar de verschillende typen fietsstimuleringsmaatregelen kijken. Zo zijn er campagnes en probeeracties om te helpen het gewenste gedrag te overwegen, aanschafvergoedingen om de aanschaf van een goede fiets aantrekkelijker te maken en daarmee de gedragsverandering te stimuleren en beloningsmaatregelen om te helpen het gedrag vol te houden.

We onderscheiden zes verschillende typen maatregelen die door de werkgever of een uitvoeringsregio worden genomen.

- ▶ **Werkgeversregelingen**
 - ▷ Aanschafvergoedingen: een eenmalige vergoeding om de aanschaf van een fiets (deels) te bekostigen
 - ▷ Kilometervergoeding voor de fiets: een reiskostenvergoeding per kilometer voor het woon-werkverkeer met de fiets
 - ▷ Fietsvoorzieningen op de werklocatie: speciale voorzieningen voor fietsers bij de werkgever, zoals douches
- ▶ **Regio**
 - ▷ Probeeracties: werknemers kunnen voor één of twee weken een e-bike lenen om uit te proberen voor woon-werkverkeer
 - ▷ Beloningen voor gedrag: een beloning voor fietsgebruik, bijvoorbeeld een klein bedrag of een aantal credits voor cadeaus, per fietsrit of -kilometer
 - ▷ Campagnes: overige campagnes zoals speciale promotie-evenementen, acties en bijvoorbeeld kortingsacties voor e-bikes

Data uit tien effectmetingen

Bij dit onderzoek is gebruik gemaakt van data uit tien effectmetingen van Zuid-Limburg Bereikbaar (voorheen Maastricht Bereikbaar). De effectmeting is een jaarlijks enquête-onderzoek onder forenzen van aangesloten convenantpartners. In dit onderzoek wordt het mobiliteitsgedrag en autobezit van werknemers in kaart gebracht en eventuele veranderingen daarin. Daarbij worden veranderingen in autogebruik verklaard aan de hand van deelname aan maatregelen van Zuid-Limburg Bereikbaar of de werkgever zelf, overige maatregelen of autonome ontwikkelingen.

Deze resultaten worden vervolgens gebruikt om het aan het programma toe te schrijven deel van de gedragsverandering te vertalen naar automijdingen, CO₂-reductie en intensiteitsverlagingen op belangrijke wegen. Het onderzoek vormt een belangrijke basis voor de monitoring en evaluatie van de programmaresultaten.

Datafusie 2013-2020

Zuid-Limburg Bereikbaar heeft in 2020 deze meting voor de tiende maal uitgevoerd (acht jaar op rij, de eerste twee jaar werd het halfjaarlijks uitgevoerd). Veel forenzen zijn lid geworden van een panel en hebben aan meerdere (opeenvolgende) metingen meegedaan. Door de data van meerdere jaren op individueel niveau aan elkaar te koppelen ontstaat een completer beeld van de ontwikkeling van het verplaatsingsgedrag. Deze paneldataset maakt het ook mogelijk om de effecten van maatregelen op de langere termijn vast te stellen.

In totaal bevat de dataset bijna 27.500 volledig ingevulde enquêtes van respondenten met minimaal twee meetpunten in de periode 2013-2020. Er is grote continuïteit in de maatregelen en acties waarmee het gedrag van forenzen in Zuid-Limburg wordt beïnvloed. Toch zijn er soms ontwikkelingen in het aanbod door de jaren heen en is deelname niet voor alle maatregelen of acties elk jaar bevestigd, waardoor de effectieve dataset per maatregel verschilt en kleiner is.

Opzet analyse

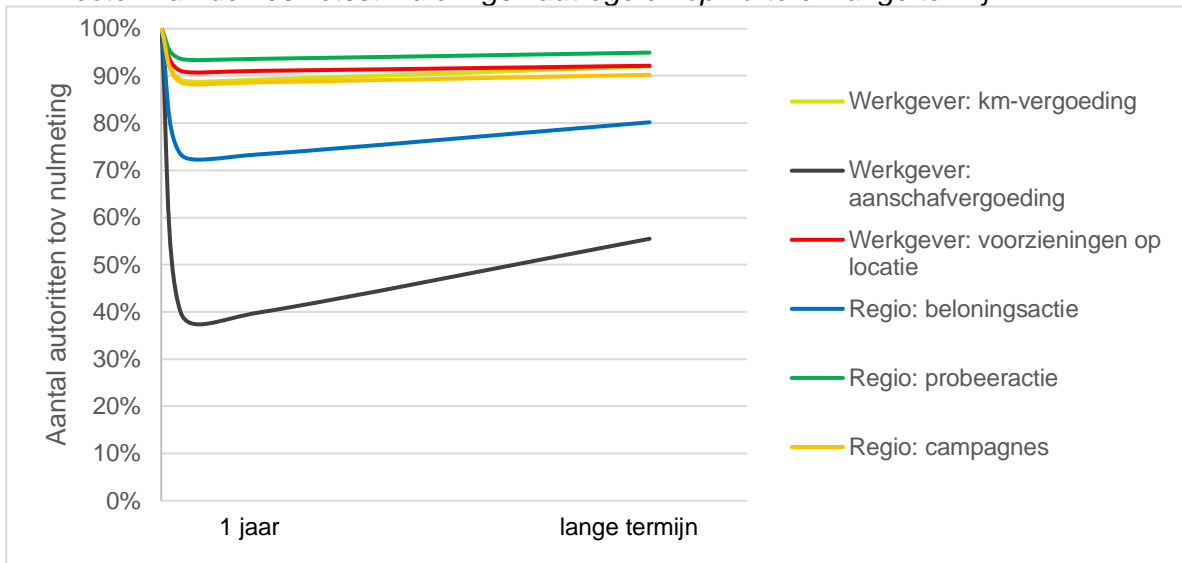
Voor alle respondenten geldt de eerste keer dat iemand meedeelt aan de effectmetingen als nulmeting voor de korte- en lange termijn gedragsverandering. Voor het berekenen van de effecten zijn speciale panelregressiemodellen opgesteld. Hierin is de te verklaren variabele het aantal autoritten in een jaar. De verklarende variabelen zijn de deelname aan een bepaalde fietsstimuleringsmaatregel en het aantal autoritten in de voorgaande meting. De effecten zijn voor elk type maatregel afzonderlijk geschat.

In de modellen wordt voor ieder individu een tijdsafhankelijk vast effect vastgesteld om de effecten in de tijd te kunnen controleren voor individuele verschillen. Daarnaast is er een individu-onafhankelijk vast effect voor elke meting vastgesteld, om te kunnen controleren voor algemene autonome veranderingen in een jaar (bijvoorbeeld de coronacrisis die in 2020 voor een forse gemiddelde afname in autoritten heeft gezorgd).

Resultaten

Voor elk type maatregel is het effect geschat op de korte termijn (na minder dan één jaar na deelname/gebruik) en waar dit effect op de langere termijn naartoe groeit (in de praktijk ongeveer 5 jaar). Bij alle typen maatregelen is het effect op de lange termijn lager dan het effect op de korte termijn. Er lijkt dus gemiddeld een terugval plaats te vinden in de gedragsverandering.

Effecten van de zes fietsstimuleringsmaatregelen op korte en lange termijn



De meest effectieve maatregel (op individueel niveau) is de aanschafvergoeding voor de fiets. Hiermee kan een werknemer een nieuwe fiets aanschaffen, wat direct tot een forse vermindering in het aantal autoritten per week leidt (-60%). Dat suggereert dat het hebben van een goede fiets van grote waarde is om fietsgedrag te stimuleren. Op termijn gaan werknemers weer iets vaker met de auto, maar ligt het aantal autoritten nog altijd 45% lager dan voor het gebruik van de aanschafvergoeding.

Na de aanschafvergoeding zijn de gebruiksvergoedingen het meest effectief. Hieronder vallen zowel de kilometervergoeding betaald door de werkgever als de beloningsacties georganiseerd door regio's. De beloningsacties leiden maar liefst tot 27% minder autoritten op korte termijn en ook hiervan blijft een groot deel bestendig op de langere termijn (-20%). De kilometervergoedingen van de werkgever hebben een minder groot effect op het aantal autoritten per week dan de beloningsacties, -11% op korte termijn en -8% op de lange termijn.

Conclusies en aanbevelingen

Door de structurele uitvoering van een geclusterde effectmeting onder werknemers in Zuid-Limburg was het mogelijk om het verplaatsingsgedrag ook over een langere termijn te volgen. Hoewel er bij alle onderzochte maatregelen voor fietsstimulering sprake was van een terugval in het effect, bleven ze ook op langere termijn effectief. Dit is positief voor de kosteneffectiviteit van de maatregelen.

Het aanschaffen van een nieuwe fiets heeft de hoogste drempel, maar maatregelen gericht hierop bleken dan op individueel niveau ook het meest effectief. Als iemand eenmaal over de drempel heen is vindt er een forse verandering in het verplaatsingsgedrag plaats. Het aantal wekelijkse autoritten naar het werk wordt meer dan gehalveerd. Na een tijdje wordt er gemiddeld weer iets vaker met de auto gereden.

Na de aanschafvergoedingen waren beloningen of vergoedingen per rit of kilometer het meest effectief en ten slotte overige fietsmaatregelen zoals voorzieningen of campagnes. Dit suggereert dat het hebben van een goede fiets van groot belang is om fietsgedrag te stimuleren.

De grootste effecten worden behaald door de maatregelen van werkgevers. Toch bleken de maatregelen vanuit de regio ook effectief en kunnen regio's indirect veel bijdragen door werkgevers te stimuleren passende maatregelen te nemen die fietsgedrag van medewerkers stimuleren.

Deze studie geeft een eerste inzicht in de structurele effecten van fietsstimulering. Om robuustere uitspraken te doen over de effectiviteit van verschillende maatregelen zouden vergelijkbare analyses in meerdere regio's moeten worden uitgevoerd. Een continue monitoring van het reisgedrag van werknemers of inwoners in een regio levert niet alleen voordeel op de korte, maar ook op de lange termijn. De beperkte middelen kunnen namelijk beter worden ingezet als de inspanningen ook op termijn hun vruchten afwerpen. Daarnaast kunnen fijnmazigere analyses inzichten bieden in bijvoorbeeld de effectiviteit van maatregelen bij verschillende doelgroepen, zoals werknemers in verschillende sectoren of met verschillende woon-werkafstanden.

Over de auteurs

Dennis van Soest, Juliët van Drumpt en Casper Stelling zijn onderzoekers en adviseurs bij MuConsult. Ze zijn betrokken bij de monitoring en evaluatie van mobiliteitsprogramma's en de uitvoering van effectmetingen en beleidsevaluaties in diverse regio's.

Bronnen

Beenker, J. (2018) Eindevaluatie van 6 jaar fietsstimulering in Zuid-Limburg 2012-2017. Rapport in opdracht van Programmabureau Maastricht Bereikbaar. Goudappel Coffeng.

MuConsult (2019) Financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren – een studie naar de effecten. Rapport in opdracht van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ton, D., Duives, D.C., Cats, O., Hoogendoorn-Lanser, S., & Hoogendoorn, S.P. (2019) Cycling or walking? Determinants of mode choice in the Netherlands. *Transportation research part A: policy and practice*, 123, 7-23.

Van der Aa, M., Haaijer, R., De Gijt, L. (2019) Het effect van fiets kilometervergoedingen op fietsgebruik. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Leuven.

Van Soest, D., Stelling, C., Meurs, H. (2020) Structurele Effecten van Mobiliteitsmanagement Zuid-Limburg Bereikbaar. Eindrapportage.