

TNO-rapport**TNO 2013 R11363****Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen:
Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en
gebruik van fietsen****Behavioural and Societal
Sciences**Kampweg 5
3769 DE Soesterberg
Postbus 23
3769 ZG Soesterberg

www.tno.nl

T +31 88 866 15 00
F +31 34 635 39 77
infodesk@tno.nl

Datum	oktober 2013
Auteur(s)	dr. R. Wijn drs. T. Hof J.J. Langeveld M.L. Roelofs MSc ing. S. Schultz
Aantal pagina's	27 (exclusief bijlage)
Opdrachtgever	BOVAG
Projectnaam	Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen
Projectnummer	060.05374

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

Managementuittreksel

Titel : Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen
Auteur(s): dr. R. Wijn, drs. T. Hof, J.J. Langeveld, M.L. Roelofs MSc, ing. S. Schultz
Datum : 4 oktober 2013
Opdrachtnr. : 907508
Rapportnr. : TNO 2013 R11363

Met de veranderingen rond de bedrijfsfietsenregeling en de WKR wil BOVAG weten of er een relatie is tussen de aanschaf van een nieuwe fiets en het gebruik ervan voor woon-werkverkeer. Leidt de aanschaf van een fiets tot meer gebruik? Die veronderstelling is een van de pijlers voor stimuleringsmaatregelen voor de aanschaf van fietsen. Immers, als de aanschaf van een nieuwe fiets leidt tot meer gebruik voor woon-werkverkeer en privéverkeer dan draagt dit bij aan de maatschappelijke doelstellingen voor gezonder leven en betere bereikbaarheid, dus minder files en CO2 uitstoot.

TNO heeft in opdracht van BOVAG deze vraag onderzocht bij een willekeurige steekproef van 987 werkende Nederlanders tussen 30 en 65 jaar oud. Het onderzoek geeft ondersteuning voor de aanname dat mensen na aanschaf van een nieuwe fiets meer gebruik maken van deze fiets dan dat ze voorheen deden van hun oude fiets voor zowel woon-werkverkeer als voor privéverkeer.

De belangrijkste conclusies staan hieronder opgesomd:

Leidt de aankoop van een fiets tot meer gebruik van deze fiets ten opzichte van het gebruik van de fiets die men daarvoor had?

- Over het geheel genomen neemt werkelijk fietsgebruik toe nadat men een nieuwe fiets heeft aangeschaft. Deelnemers rapporteren over het jaar vóór de aanschaf van een nieuwe fiets minder gebruik van hun oude fiets dan ze over het jaar ná aanschaf van de nieuwe fiets het gebruik van die nieuwe fiets rapporteren. Dit geldt zowel voor woon-werkverkeer waar een toename van bijna 10% te zien is, als bij privéverkeer waar een toename van 27% te zien is. Vooral de groep die voor aanschaf van de nieuwe fiets hun oude fiets niet gebruikte, veroorzaakt deze effecten. Deelnemers die hun oude fiets niet gebruikten voor woon-werk- of privéverkeer, gebruiken hun nieuwe fiets vaker en maken daardoor ook meer kilometers voor respectievelijk woon-werkverkeer en privéverkeer. Dit effect is minder uitgesproken voor mensen die voor aanschaf van de nieuwe fiets de oude fiets al wel gebruikten voor woon-werk- of privéverkeer.
- Fietsgebruik is gerelateerd aan het bezit en niet aan de wijze van aanschaf. Mensen die een fiets met een fiscaal aantrekkelijke regeling aanschaffen fietsen even veel als mensen die een fiets aanschaffen zonder een fiscaal aantrekkelijke regeling. De toename van fietsgebruik na aanschaf van de nieuwe fiets is ook gelijk voor fietsen die met en zonder fiscaal voordeel zijn aangeschaft.

Verlaagt het fiscale voordeel de drempel om een nieuwe fiets te kopen?

- Stimuleringsmaatregelen verlagen de aankoopdrempel van een nieuwe fiets. Deelnemers geven aan dat de kans dat ze een nieuwe fiets zullen kopen groter is als ze daarbij gebruik kunnen maken van de bedrijfsfietsenregeling of de WKR, dan als ze geen gebruik kunnen maken van deze stimuleringsregelingen.
- Er zijn grote verschillen in de reisafstand tussen respondenten die aangeven te fietsen naar hun werk, respondenten die dat niet doen maar wel willen en respondenten die de mogelijkheid uitsluiten. De eerste groep woont op een gemiddelde afstand van 12 kilometer van het werk. Voor de groep die niet fietst maar dat wel wil doen is dat 20 kilometer en voor de groep die sowieso niet gaat fietsen is dat 35 kilometer.
- Vooral mensen die al fietsen naar hun werk vinden de bedrijfsfietsenregeling of de WKR een stimulans om een nieuwe fiets te *kopen*. Bovendien is de stimulans groter voor deelnemers die op fietsbare afstand wonen van hun werk (<20 kilometer).
- Respondenten die al fietsen naar hun werk geven ook aan de bedrijfsfietsenregeling of de WKR een stimulans te vinden een nieuwe fiets te *gebruiken* om mee naar het werk te fietsen. Ook hier zien we een verschil in woon-werkafstand. De mate waarin de bedrijfsfietsenregeling stimuleert om meer te fietsen naar het werk is groter voor de respondenten die op fietsbare afstand wonen van hun werk.
- Mensen schatten de kans dat ze (meer) gaan fietsen naar hun werk het grootst wanneer zowel een stimuleringsmaatregel voor aanschaf als voor gereden kilometers wordt gebruikt. Worden de maatregelen los beschouwd dan denken deelnemers dat ze net iets (meer) zullen gaan fietsen naar hun werk als ze daarvoor 19 cent per kilometer ontvangen dan als ze met fiscaal voordeel een fiets kunnen aanschaffen.
- Als reden om gebruik te maken van de bedrijfsfietsenregeling of WKR noemen mensen vooral de hoogte van het voordeel. Overige redenen lijken erg ad hoc. Mensen lijken fietsaanschaf over lange termijn niet te plannen (zoals dat met auto's meer gebeurt) maar geven aan dat "het er tijd voor was", dat de oude fiets stuk of gestolen was, brandstof willen besparen of conditie willen verbeteren.
- Als reden om géén gebruik te maken van de bedrijfsfietsenregeling of WKR geeft een substantieel deel van de respondenten aan dat ze gewoonweg te ver van hun werk wonen. Sommige mensen vinden het te veel regelwerk of vinden het voordeel te laag. Andere genoemde redenen zijn dat men al een goede fiets bezit, het bezit van een leaseauto of OV-kaart, of de voorkeur voor een tweedehands fiets (al vallen die ook onder de fiscale regelingen).
- Leeftijd en de tijd die men bij de huidige werkgever werkt zijn niet van invloed op fietsgedrag voor woon-werkverkeer. We zien wel dat mensen die de fiets gebruiken om mee naar hun werk te fietsen gemiddeld een jongere fiets hebben dan mensen die niet fietsen maar dat wel willen gaan doen, en mensen die überhaupt niet willen fietsen.
- Reden om niet naar het werk te fietsen is voor het grootste deel van de respondenten dat ze vinden dat de afstand te groot is. Het kost daardoor te veel tijd en levert ongemakken op zoals bezweet aankomen. Parkeergelegenheid voor de fiets, imago en het ontbreken van een fietsmaatje spelen het minst een rol bij de keuze om niet te fietsen.
- Reden om wel naar het werk te fietsen is voor het grootste deel van de respondenten dat ze vinden dat ze juist op goede fietsafstand wonen.

Bovendien voelt een grote meerderheid zich gestimuleerd door een geschikte fiets en goede en veilige fietsroutes. Het bezit van een (lease) auto, geen plezier beleven aan autorijden of de aanwezigheid van een fietsmaatje speelt voor de fietsers geen rol bij de keuze om te fietsen.

- Een derde van de respondenten denkt dat als ze een elektrische fiets zou hebben, dat ze vaker zouden gaan fietsen. Ruim de helft van de respondenten denkt bovendien dat ze er grotere afstanden mee zouden gaan fietsen. 30 tot 40% van de respondenten ziet in de elektrische fiets een mogelijke vervanging voor openbaar vervoer, auto, brommer of scooter. Stimuleringsmaatregelen voor de aanschaf van een elektrische fiets lijken een sterke invloed te hebben op de aankoopintentie.

Inhoudsopgave

	Managementuittreksel	2
1	Inleiding	6
2	Onderzoeksmethode	8
2.1	Respondenten	8
2.2	Procedure	10
3	Resultaten	12
3.1	Fietsgebruik	12
3.2	Effect van stimuleringsmaatregelen	16
3.3	Voorwaarden voor fietsgebruik voor woon-werkverkeer	23
3.4	Barrières en motieven voor fietsgebruik voor woon-werkverkeer	24
3.5	Elektrische fiets.....	25
4	Conclusie	27
5	Bijlage: Vragenlijst	28

1 Inleiding

Met oog op maatschappelijke voordelen (zoals gezond leven en reductie van files en CO2 uitstoot) stimuleert de Nederlandse overheid het fietsgebruik in Nederland. Het huidige beleid met betrekking tot fiscale regelingen voor de aanschaf van een fiets voor woon-werkverkeer zal in de toekomst veranderen. De overheid heeft aangekondigd te willen stoppen met de huidige bedrijfsfietsenregeling. Met die regeling kunnen werknemers via de werkgever een fiets aanschaffen en deze via het brutoloon terugbetalen aan de werkgever.

De overheid wil fiscale stimulering van het fietsgebruik vanaf 2015 verplicht veranderen in de werkkostenregeling (WKR). Bedrijven zitten nu in de transitiefase en in januari 2015 vervallen oude regelingen en wordt de WKR voor alle bedrijven verplicht gesteld. Via de WKR kan de werknemer nog steeds een fiets aanschaffen en deze fiets met het brutoloon terugbetalen aan de werkgever. Echter, het nadeel van de WKR is dat de werkgever de aanschafprijs van de fiets mee moet gaan tellen in de zogenaamde fiscale ruimte die hij van de belastingdienst krijgt om belastingvrij zaken aan werknemers te verstrekken die (deels) een privé karakter hebben. Het fiscale voordeel voor de aanschaf van een fiets verliest dus zijn status aparte en zal moeten gaan concurreren met personeelsfeestjes, kerstpakketten, reiskostenvergoeding e.d. wat voorheen niet het geval was. BOVAG signaleert nu al een daling van het aantal fietsen dat is aangeschaft met fiscaal voordeel en schrijft dit toe aan deze concurrentie.

Zowel BOVAG als de overheid wil fietsgebruik voor woon-werkverkeer stimuleren. Bewegen is immers gezond en meer fietsgebruik zal leiden tot minder autokilometers, dus minder files en een betere luchtkwaliteit. BOVAG verwacht een daling van het aantal kilometers dat in Nederland voor woon-werkverkeer fietsend wordt afgelegd, als gevolg van het in werking treden van de WKR. De WKR zal namelijk leiden tot een daling van het aantal werknemers dat een fiscaalvoordelige fiets aanschafft. Het Ministerie van Financiën betwijfelt echter of de aanschaf van een fiets samenhangt met daadwerkelijk fietsgebruik en beargumenteert daarmee het verdwijnen van de unieke positie van de stimuleringsregeling voor de aankoop van nieuwe fietsen.

Tot op heden is er geen diepgaand of grootschalig onderzoek gedaan naar de relatie tussen het *bezit* van een fiets en het *gebruik* ervan. Een dergelijk onderzoek zou kunnen uitwijzen of de veronderstelling van BOVAG of van het Ministerie van Financiën juist is met betrekking tot de relatie tussen fietsbezit en fietsgebruik en dus of er voldoende grond is voor het in stand houden van stimuleringsmaatregelen voor fietsbezit. Eerder onderzoek van TNO suggereert dit verband wel. In deze studie¹ werd het verband onderzocht en aangetoond tussen maatregelen waaronder fiscale stimuleringsmaatregelen voor de aanschaf van een fiets en het gebruik van de fiets.

¹ Van der Knaap & Hendriksen (2012). Effectiviteit van fietsstimulerende maatregelen bij SNS REAAL: Effectiviteit van stimulering woon-werk fietsen in Nederland. TNO-rapport (TNO/LS 2012.019).

Deze studie heeft echter een kleine steekproef (n = 69) en is uitgevoerd bij één bedrijf. Wanneer het onderzoek dat centraal staat in dit rapport deze eerder gevonden effecten repliceert, biedt dat een extra robuuste ondersteuning voor aanschaf-gebruiksrelatie.

Deze rapportage beschrijft empirisch onderzoek dat is uitgevoerd naar het verband tussen de (fiscaalvoordelige) aankoop van een fiets en het gebruik ervan. In het onderzoek zijn twee vragen onafhankelijk onderzocht:

- 1 Leidt de aankoop van een fiets tot meer gebruik van deze fiets voor woon-werkverkeer ten opzichte van het gebruik van de fiets die men daarvoor had?
- 2 Verlaagt het fiscale voordeel de drempel om een nieuwe fiets te kopen?

Ad.1: We veronderstellen dat het voor het gebruik van een fiets door de consument uitmaakt *dat* hij of zij een nieuwe fiets heeft, en niet *hoe* die gefinancierd is. De vraagstelling betreft derhalve alle nieuw aangeschafte fietsen.

In de volgende hoofdstukken gaan we in op de onderzoeksmethodologie en bespreken we de resultaten van het onderzoek.

2 Onderzoeksmethode

2.1 Respondenten

De steekproef bestaat hoofdzakelijk uit respondenten die via PanelClix zijn geworven. PanelClix maakt gebruik van de Gouden Standaard voor representatieve steekproeven die door de Nederlandse marktassociatie is vastgelegd en is afgeleid van de demografische verdelingen van de Nederlandse bevolking zoals gepubliceerd door het CBS. Daarnaast werden klanten van bedrijfsfietsennederland.nl benaderd voor deelname.

Voor dit onderzoek werden respondenten tussen de 30 en 65 jaar oud uitgenodigd om deel te nemen. Omdat we deelnemers onder andere vroegen naar hun fietsgebruik in het verleden en we geïnteresseerd zijn in het werkende deel van de populatie, hanteerden we de ondergrens van 30 jaar. Op die manier beoogden we de kans te verkleinen dat respondenten ten tijde van de aanschaf van hun laatste fiets nog studeerden of op school zaten.

In totaal werden 1179 respondenten via PanelClix en 39 respondenten via bedrijfsfietsennederland.nl geworven in augustus 2013. In totaal leidde dat tot 1218 respondenten die begonnen zijn aan de vragenlijst. Van deze 1218 respondenten vielen 231 respondenten af (zie tabel 1). Deze uitsluitingen zijn bedoeld om de kans op oneigenlijke responsen te minimaliseren en om tot een representatieve steekproef te komen. Het totaal aantal respondenten waarvan de gegevens voor deze studie zijn geanalyseerd komt daarmee uit op 987.

Bruto Steekproef	1218
<i>Uitgesloten deelnemers</i>	
Op de link geklikt maar de vragenlijst niet ingevuld	5
Halverwege de vragenlijst gestopt met invullen	120
Deelnemer werkt niet	12
Bezit geen fiets	58
Is langer in dienst zijn bij werkgever dan gezien de leeftijd mogelijk is	7
Ouder dan 65 jaar	2
Jonger dan 30 jaar ²	17
Meerdere malen per week meer dan 100 km enkele reis op de fiets voor woon-werkverkeer ³	5
Netto steekproef	987

Tabel 1 Aantal uitgesloten deelnemers en redenen van uitsluiting uit data-analyse.

In deze steekproef zitten 524 (53%) mannen en 463 (47%) vrouwen met een gemiddelde leeftijd van 45.61 jaar ($SD = 9.35$). Respondenten zijn over heel Nederland geworven (zie tabel 2).

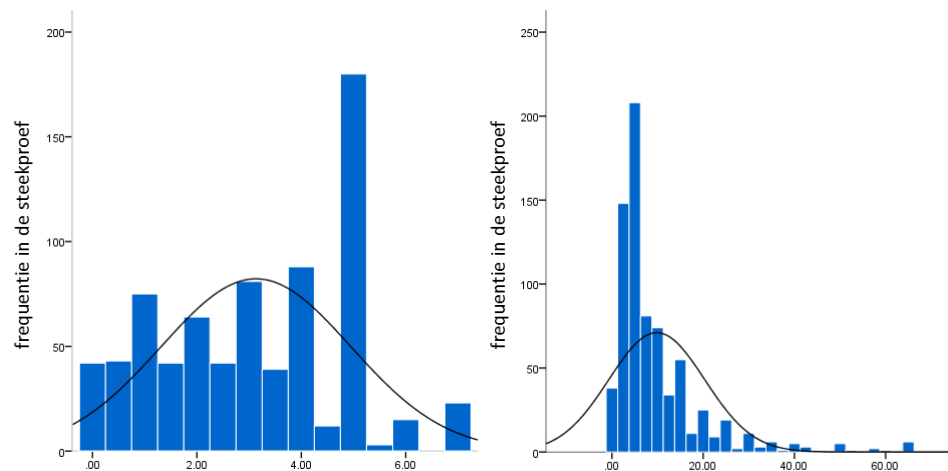
² Omdat dit onderzoek gaat over fietsgebruik voor woon-werkverkeer hanteerden we leeftijdsriteria om er zeker van te zijn dat respondenten minimaal 5 jaar geleden tot nu werkzaam waren.

³ We veronderstellen dat de 8 deelnemers die aangaven op regelmatige basis 100 kilometer per enkele reis te fietsen voor woon-werkverkeer een fout hebben gemaakt in hun respons of zo atypisch zijn voor de populatie dat uitsluiten gerechtvaardigd is.

Nielsen district	Verdeling steekproef	Verdeling Nederland
1 (A'dam, R'dam, Den Haag plus randgemeenten)	11.7%	15%
2 (N-Holland, Z-Holland en Utrecht)	30.7%	29%
3 (Groningen, Friesland en Drenthe)	12.3%	11%
4 (Overijssel, Gelderland en Flevoland)	22.7%	20%
5 (Zeeland, Noord-Brabant en Limburg)	22.7%	25%

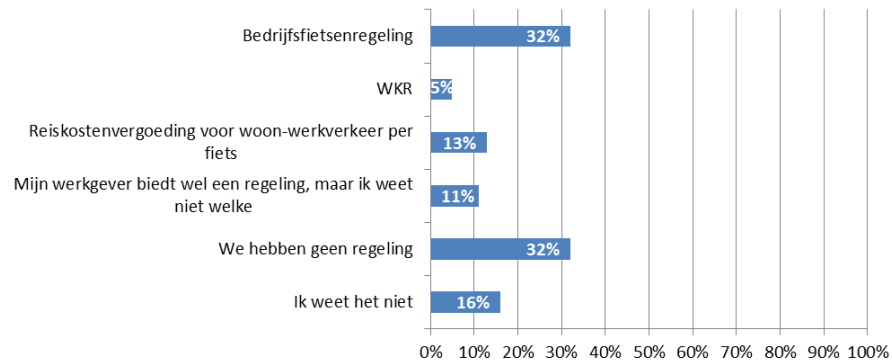
Tabel 2 Verdeling van deelnemers over Nederland.

Van de steekproef geeft 76% aan de fiets (wel eens) te gebruiken voor woon-werkverkeer. Figuur 1 geeft een spreiding weer van het aantal malen per week en de afstand die deze mensen fietsen voor woon-werkverkeer.



Figuur 1 Verdeling van het aantal malen per week en de afstand in kilometers die mensen fietsen voor woon-werkverkeer van de mensen die aangeven dat ze (wel eens) de fiets gebruiken voor woon-werkverkeer.

Van alle respondenten geeft 37% aan dat hun werkgever een bedrijfsfietsenregeling of WKR heeft, 11% geeft aan dat er wel een regeling is maar weet niet welke en 32% geeft aan dat hun werkgever geen regeling heeft om met fiscaal voordeel een fiets aan te schaffen (figuur 2).



Figuur 2 Respons op de vraag welke regeling de werkgever op dit moment biedt (meerdere antwoorden mogelijk).

Van de gehele steekproef heeft 19% een fiets die gekocht is met de bedrijfsfietsenregeling of WKR.

2.2 Procedure

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden hebben we een vragenlijst ontwikkeld. Respondenten kregen van PanelClix of via bedrijfsfietsennederland.nl een e-mail met daarin een hyperlink naar de door TNO ontwikkelde vragenlijst waarin ze werden uitgenodigd om deel te nemen aan het online onderzoek. Respondenten werden geïnformeerd dat ze deelnamen aan een onderzoek naar fietsgebruik voor woon-werkverkeer en voor privédoeleinden. Er werd aangegeven dat de vragen zouden gaan over zowel hun werkelijke gedrag als over meningen die ze over het onderwerp kunnen hebben.

De vragenlijst (zie bijlage) bestond uit verschillende onderdelen die elkaar als volg opvolgden:

1. Eerst stelden we een aantal achtergrondvragen met betrekking tot demografie, dienstbetrekking, afstand tot werk en beschikbare vervoersmiddelen voor woon-werkverkeer.
2. Vervolgens stelden we vragen over *fietsgebruik*. Daarbij vroegen we eerst wanneer de respondent voor het laatst een nieuwe fiets had aangeschaft.
3. Vervolgens definieerden we deze nieuwe fiets als de *huidige* en de fiets die ze ervoor hadden als de *oude* fiets.
4. We vroegen respondenten aan te geven hoe vaak en voor welke afstanden ze hun oude en hun huidige fiets gebruikten in het jaar voor en na aanschaf van de huidige fiets. We lieten respondenten deze vragen beantwoorden voor het gebruik van hun fiets voor woon-werkverkeer en voor overig, privéverkeer zoals voor boodschappen of recreatieve doeleinden.
5. We vroegen respondenten ook een onderscheid te maken tussen de warme, droge maanden (april-september) en de nattere, koude maanden (oktober-maart).
6. Tot slot vroegen we de respondenten om aan te geven hoe vaak zij hun huidige fiets in de afgelopen twee maanden voor woon-werkverkeer en privé gebruikten.

Uit de verkregen informatie berekenden we het totaal aantal fietskilometers per week in het jaar voor en na aanschaf van de nieuwe fiets, voor de twee onderscheiden seizoenen en de afgelopen twee maanden, en voor woon-werkverkeer en privégebruik.

Na deze vragen vroegen we de respondenten

1. Naar hun motieven om al dan niet gebruik te maken van stimuleringsregelingen voor fietsgebruik voor woon-werkverkeer.
2. Vervolgens stelden we respondenten een aantal vragen om aan te geven of verschillende stimuleringsregelingen hun gedrag zouden beïnvloeden.
3. Daarna vroegen we ze om aan te geven of verschillende redenen wel of geen rol speelden bij het wel of niet naar het werk fietsen.
4. Tot slot stelden we enkele vragen over de elektrische fiets.

Na het invullen van de gehele vragenlijst werden de respondenten bedankt voor hun deelname aan het onderzoek en werden de antwoorden opgeslagen in de centrale database.

3 Resultaten

Hieronder beschrijven we de resultaten van het uitgevoerde onderzoek. We beschrijven achtereenvolgens analyses om antwoord te geven op de eerste hoofdvraag of de aankoop van een fiets leidt tot meer gebruik van deze fiets ten opzichte van het gebruik van de fiets die men daarvoor had. Daarna volgen de resultaten van de tweede hoofdvraag of het fiscale voordeel de drempel om een nieuwe fiets te kopen verlaagt. Vervolgens beschrijven we de redenen die respondenten geven om wel of niet naar het werk fietsen. Ten slotte gaan we in op hoe deelnemers denken over de elektrische fiets.

3.1 Fietsgebruik

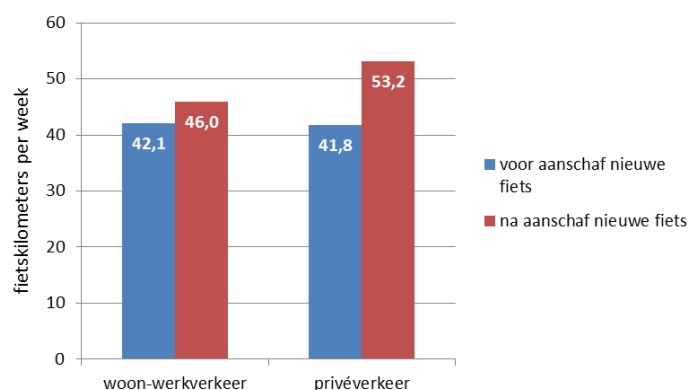
Tenzij anders aangegeven hebben we in de hieronder beschreven analyses gebruik gemaakt van de data van alle deelnemers die niet langer dan 5 jaar geleden een nieuwe fiets hebben gekocht (en zich mogelijk beter kunnen herinneren hoe hun fietsgebruik voor woon-werkverkeer in het jaar voor en na aanschaf van die nieuwe fiets was) en hebben aangegeven dat de afstand tussen huis en werk in het jaar voor en na aanschaf van hun nieuwe fiets niet is veranderd ($n = 518$). Dit is inclusief deelnemers die hebben aangegeven dat ze de fiets voor en/of na aanschaf van de nieuwe fiets niet gebruiken voor woon-werkverkeer.

3.1.1 *Werkelijk fietsgebruik voor woon-werkverkeer en privé: Meer gebruik van fiets na aanschaf van een nieuwe fiets*

We vroegen respondenten te rapporteren hoe vaak per week en hoeveel kilometers per enkele reis ze in de zomer en in de winter fietsten als woon-werkverkeer en als privéverkeer. Het onderscheid tussen de warme, droge maanden en koude, natte maanden diende het schatten door de respondenten van de frequentie te vergemakkelijken en nauwkeuriger te maken. Omdat voor de doelen van dit onderzoek deze opsplitsing op zichzelf niet relevant is, rapporteren we hier de analyses waarbij we het gemiddelde hebben berekend van het gemiddelde aantal fietskilometers in deze twee periodes.

We vonden een significant verschil in fietsgebruik ten aanzien van woon-werkverkeer voor en na aanschaf van een nieuwe fiets, waarbij respondenten meer gebruik rapporteerden na aanschaf ($M = 45.97$ $SD = 70.67$) dan voor aanschaf van hun nieuwe fiets ($M = 42.05$ $SD = 69.65$), $F(1, 520) = 14.804$, $p < .001$, $\mu^2 = .03^4$. Dit effect vonden we ook voor privéverkeer (verkeer ten behoeve van recreatie, boodschappen, et cetera). Respondenten rapporteerden meer gebruik voor privéverkeer na aanschaf ($M = 53.15$, $SD = 79.65$) dan voor aanschaf van hun nieuwe fiets ($M = 41.83$, $SD = 63.83$), $F(1, 520) = 25.09$, $p < .001$, $\mu^2 = .05$. In figuur 3 staan deze gemiddelden weergegeven.

⁴ M = gemiddelde; SD = standaarddeviatie; F = toets om de verschillen tussen twee condities vast te stellen; p = de kans dat condities verschillend zijn, gebaseerd op de F-toets; μ^2 = maat voor de sterkte van het verband



Figuur 3 Gemiddeld aantal kilometers per week die respondenten voor en na aanschaf van de nieuwe fiets voor woon-werkverkeer en privéverkeer gebruiken (gemiddeld over warme, droge maanden en koude, natte maanden voor heen- en terugtocht).

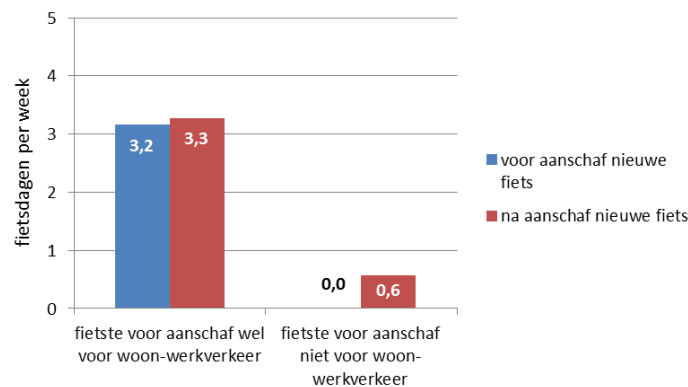
Verschillende effecten van gebruik voor en na aanschaf van een nieuwe fiets voor mensen die de oude fiets geheel niet gebruikten voor woon-werkverkeer en mensen die de oude fiets al wel gebruikten voor woon-werkverkeer.

Bovenstaande resultaten hebben we nader onderzocht om te weten of de effecten (meer fietsen op een nieuwe fiets) worden veroorzaakt door de groep mensen die nog niet fietsten naar hun werk en dat na aanschaf van de nieuwe fiets zijn gaan doen, of door de mensen zijn die al wel fietsten en dat *meer* zijn gaan doen. Hierbij kijken we alleen naar de deelnemers die voor aanschaf van hun nieuwe fiets al wel een oude fiets hadden (zodat we het effect analyseren van het bezitten van een *nieuwe* fiets en niet het effect van het bezitten van een fiets op zich).

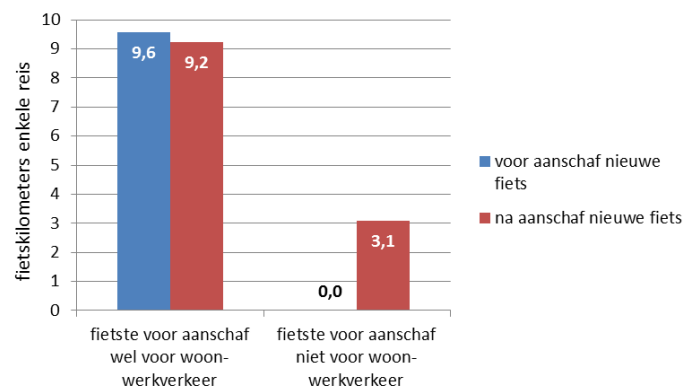
We vinden een interactie-effect⁵ voor zowel het aantal dagen ($F(1, 462) = 13.68, p < .001, \mu^2 = .03$) als het aantal kilometers ($F(1, 462) = 36.97, p < .001, \mu^2 = .07$) die deelnemers afleggen voor woon-werkverkeer per fiets. Dit interactie-effect duidt op verschillende effecten voor deelnemers die hun oude fiets niet gebruikten versus de deelnemers die deze fiets al wel gebruikten voor woon-werkverkeer. Deelnemers die hun oude fiets *niet* gebruiken voor woon-werkverkeer gaan na aanschaf van een nieuwe fiets deze meer dagen per week gebruiken voor woon-werkverkeer ($M = 0.57, SD = 1.25$), $t(89) = 4.35, p < .001$.⁶ In directe samenhang daarmee fietsen zij er ook meer kilometers mee ($M = 3.09, SD = 8.21$), $t(89) = 3.58, p < .001$. Evenals deelnemers die hun oude fiets niet gebruikten voor woon-werkverkeer, gebruiken deelnemers die hun oude fiets *al wel* gebruiken voor woon-werkverkeer hun nieuwe fiets vaker ($M = 3.28, SD = 1.80$) dan hun oude fiets ($M = 3.16, SD = 1.77$), $F(1, 373) = 4.79, p < .03, \mu^2 = .01$ maar dit verschil is een stuk kleiner (maar ook statistisch significant) dan voor de deelnemers die hun oude fiets niet gebruikten voor woon-werkverkeer. Voor de afstand is er geen statistisch significant verschil tussen het gebruik van de nieuwe ($M = 9.22, SD = 9.96$) of de oude fiets ($M = 9.57, SD = 10.20$), $F(1, 373) = 3.47, p > .05$. In figuur 4 en figuur 5 staan deze gemiddelden weergegeven.

⁵ Bij een interactie-effect hangt het effect van een variabele af van de waarde van andere variabele. In dit geval of het effect van fietsgebruik voor en na aankoop van een nieuwe fiets afhangt van of mensen de oude fiets nog geheel niet of al wel wat gebruikten.

⁶ t = Toets om vast te stellen of een waarde statistisch significant van 0 afwijkt.



Figuur 4 Gemiddeld aantal dagen per week die respondenten voor en na aankoop van de nieuwe fiets voor woon-werkverkeer gebruiken, opgesplitst naar wel of geen gebruik voor aankoop van de nieuwe fiets voor woon-werkverkeer.



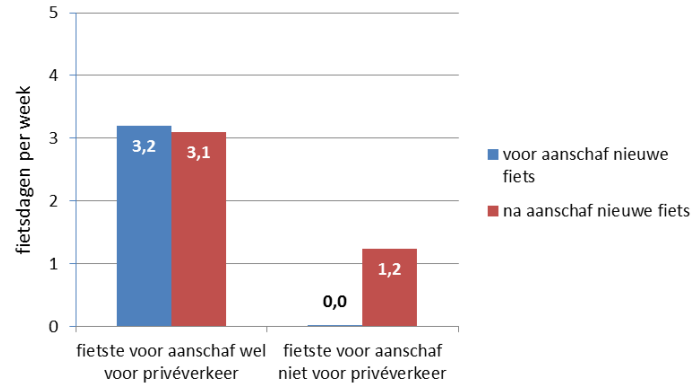
Figuur 5 Gemiddeld aantal kilometers (enkele reis) die respondenten voor en na aankoop van de nieuwe fiets voor woon-werkverkeer gebruiken, opgesplitst naar wel of geen gebruik voor aankoop van de nieuwe fiets voor woon-werkverkeer.

Verschillende effecten van gebruik voor en na aankoop van een nieuwe fiets voor mensen die de oude fiets geheel niet gebruikten voor privéverkeer en mensen die de oude fiets al wel gebruikten voor privéverkeer.

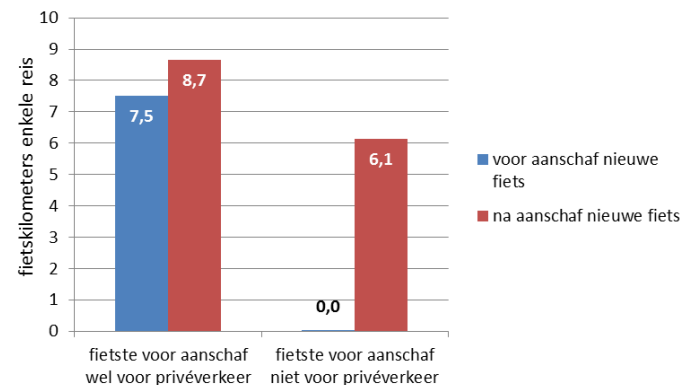
Hetzelfde patroon als hierboven vinden we voor privéverkeer, al zijn er niet veel mensen die hun fiets niet gebruiken voor privédoeleinden ($n = 45$). We vinden een interactie-effect voor zowel het aantal dagen ($F(1, 462) = 35.24, p < .001, \eta^2 = .07$) als het aantal kilometers ($F(1, 462) = 16.46, p < .001, \eta^2 = .03$) die deelnemers afleggen voor privéverkeer per fiets. Hierbij kijken we weer alleen naar de deelnemers die voor aankoop van hun nieuwe fiets al wel een oude fiets hadden (zodat we het effect analyseren van het bezitten van een *nieuwe* fiets en niet het effect van het bezitten van een fiets op zich).

Deelnemers die hun oude fiets *niet* gebruiken voor privéverkeer gaan na aankoop van een nieuwe fiets deze meer dagen per week gebruiken voor privéverkeer ($M = 1.24, SD = 1.89, t(44) = 4.42, p < .001$). In directe samenhang daarmee fietsen zij er ook meer kilometers mee ($M = 6.14, SD = 16.21, t(44) = 2.54, p < .02$). Deelnemers die hun oude fiets *al wel* gebruiken voor privéverkeer, gebruiken hun nieuwe fiets niet vaker ($M = 3.10, SD = 1.84$) dan hun oude fiets ($M = 3.20, SD = 1.85, F(1, 418) = 3.17, p > .05$).

Daarentegen maken deelnemers die hun oude fiets *al wel* gebruiken voor privéverkeer wel meer kilometers op de nieuwe ($M = 8.66$, $SD = 11.16$) dan op de oude fiets ($M = 7.51$, $SD = 9.31$), $F(1, 418) = 13.65$, $p < .001$, $\eta^2 = .03$. In figuur 6 en figuur 7 staan deze gemiddelden weergegeven.



Figuur 6 Gemiddeld aantal dagen per week die respondenten voor en na aanschaf van de nieuwe fiets voor privéverkeer gebruiken, opgesplitst naar wel of geen gebruik voor aanschaf van de nieuwe fiets voor privéverkeer.



Figuur 7 Gemiddeld aantal kilometers (enkele reis) die respondenten voor en na aanschaf van de nieuwe fiets voor privéverkeer gebruiken, opgesplitst naar wel of geen gebruik voor aanschaf van de nieuwe fiets voor privéverkeer.

Over het geheel genomen neemt werkelijk fietsgebruik toe nadat men een nieuwe fiets heeft aangeschaft. Deelnemers rapporteren over het jaar vóór de aanschaf van een nieuwe fiets minder gebruik van hun oude fiets dan ze over het jaar ná aanschaf van de nieuwe fiets het gebruik van die nieuwe fiets rapporteren. Dit geldt zowel voor woon-werkverkeer waar een toename van bijna 10% te zien is, als bij privéverkeer waar een toename van 27% te zien is. Nadere beschouwing laat zien dat vooral de groep die voor aanschaf van de nieuwe fiets hun oude fiets niet gebruikte deze effecten veroorzaakt. Deelnemers die hun oude fiets niet gebruikten voor woon-werk- of privéverkeer doen dat met een nieuwe fiets vaker en maken daardoor ook meer kilometers. Dit effect is ook aanwezig maar minder uitgesproken ten aanzien van mensen die voor aanschaf van de nieuwe fiets de oude fiets al wel gebruikten voor woon-werk- of privéverkeer.

3.1.2 *Interactie tussen gebruik en aanschafwijze fiets*

De wijze van aanschaf (wel of niet gefinancierd met fiscaal voordeel) blijkt geen rol te spelen in de bovengenoemde fietsgebruik-effecten. Voor het hoofdeffect van de wijze van aanschaf op woon-werkverkeer vonden we geen significant verschil, $F(1, 519) = 2.25$, *ns*. Ook vonden we geen interactie-effect tussen de wijze van aanschaf en het gebruik voor woon-werkverkeer voor en na aanschaf van de nieuwe fiets, $F(1, 519) = 1.81$, *ns*. Dit betekent dat de wijze van aanschaf geen verschillend effect heeft op het gebruik voor en na aanschaf van een nieuwe fiets. Voor privéverkeer vonden we evenmin een significant hoofd-effect voor de wijze van aanschaf, $F(1, 519) = 0.03$, *ns*. En we vonden geen interactie-effect tussen de wijze van aanschaf en het gebruik voor privé-verkeer voor en na aanschaf van de nieuwe fiets, $F(1, 519) = .01$, *ns*.

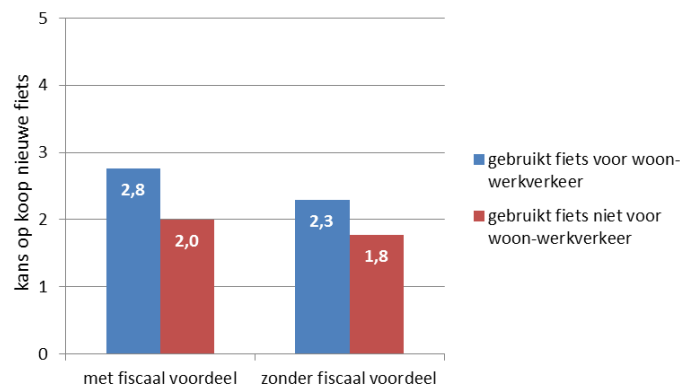
Voor de toename van fietsgebruik na aanschaf van de nieuwe fiets, zien we geen verschil tussen de verschillende wijzen van aanschaf. Mensen die een fiets met een fiscaal aantrekkelijke regeling aanschaffen, fietsen niet meer dan mensen die een fiets aanschaffen zonder een fiscaal aantrekkelijke regeling en de toename na aanschaf van de nieuwe fiets is ook gelijk. Fietsgebruik lijkt dus gerelateerd aan *bezit* en niet aan de *wijze van aanschaf*.

3.2 Effect van stimuleringsmaatregelen

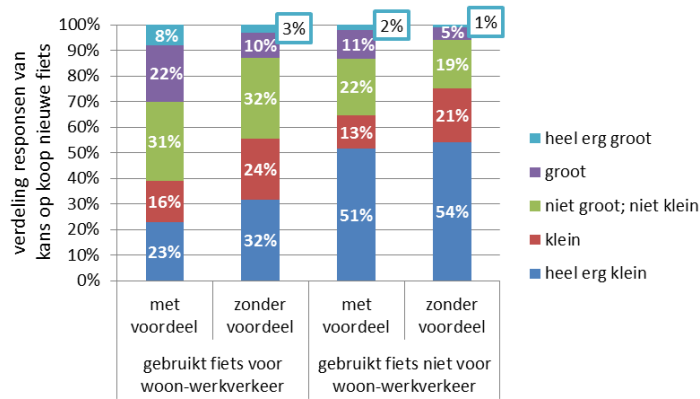
Tenzij anders aangegeven hebben we in de hieronder beschreven analyses gebruik gemaakt van de data van alle deelnemers ($n = 987$). We maken in een aantal analyses een onderscheid tussen mensen die hun fiets al gebruiken om naar hun werk te gaan ($n = 749$) en mensen die niet naar hun werk fietsen ($n = 238$). Anders dan in de vorige paragraaf gaat dat dus om huidig gebruik.

3.2.1 *Verlaagt de bedrijfsfietsenregeling de aankoopdrempel?*

We vroegen respondenten naar de kans dat ze in het komende jaar een fiets zouden kopen als deze wel of niet van het bruto salaris (bedrijfsfietsenregeling of WKR) aangeschaft kan worden. Data laat zien dat respondenten de kans voor zichzelf aanmerkelijk hoger inschatten wanneer ze wel gebruik kunnen maken van fiscaal voordeel ($M = 2.58$, $SD = 1.28$) dan als ze daarvan geen gebruik kunnen maken ($M = 2.16$, $SD = 1.09$), $F(1, 986) = 117.71$, $p < .001$, $\eta^2 = .11$. Dit geldt vooral voor de deelnemers die aangeven al wel te fietsen naar hun werk (figuur 8 en figuur 9).



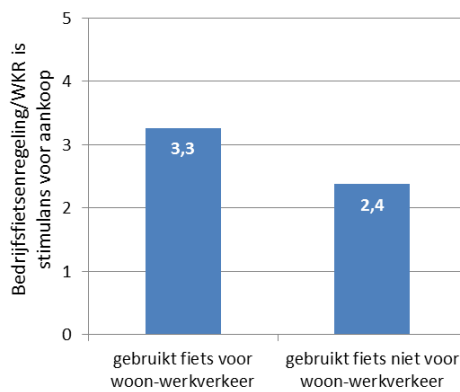
Figuur 8 Gemiddelden van de kans die respondenten inschatten dat ze komend jaar een nieuwe fiets zullen kopen als er wel vs. geen fiscaal voordeel voor aankoop is (gemeten op een 5-punt-schaal; 1 = *heel erg klein* tot 5 = *heel erg groot*).



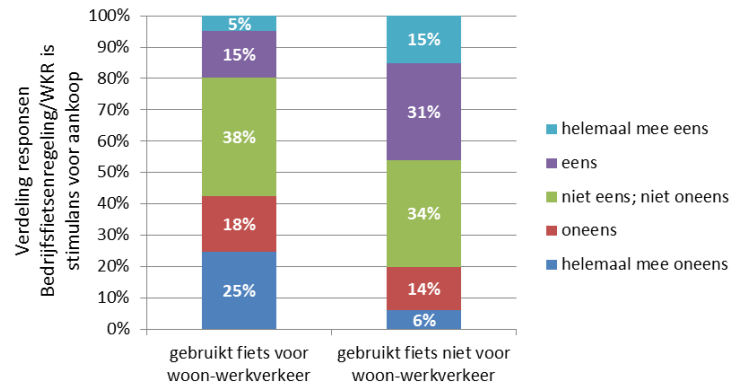
Figuur 9 Verdeling van responsen van de kans die respondenten inschatten dat ze komend jaar een nieuwe fiets zullen kopen als er wel vs. geen fiscaal voordeel voor aankoop is (gemeten op een 5-punt-schaal; 1 = heel erg klein tot 5 = heel erg groot).

Deelnemers geven aan dat de kans dat ze een nieuwe fiets zullen kopen groter is, als ze daarbij gebruik kunnen maken van de bedrijfsfietsenregeling of de WKR, dan als ze van deze stimuleringsregelingen geen gebruik kunnen maken. Dit duidt erop dat de aankoopdrempel verlaagd wordt door deze regelingen.

We vroegen respondenten of ze de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om een nieuwe fiets te kopen. We zien daarbij een verschil tussen deelnemers die hun fiets niet ($M = 2.37, SD = 1.21$) of al wel ($M = 3.26, SD = 1.11$), gebruiken voor woon-werkverkeer, $F(1, 986) = 109.20, p < .001, \eta^2 = .10$. Figuur 10 en 11 geven de gemiddelden en verdeling van responsen weer op deze vraag. In paragrafen 3.2.3 en 3.2.4 wordt uitgebreider ingegaan op redenen die deelnemers geven om wel of geen gebruik te maken van WKR of bedrijfsfietsenregeling.

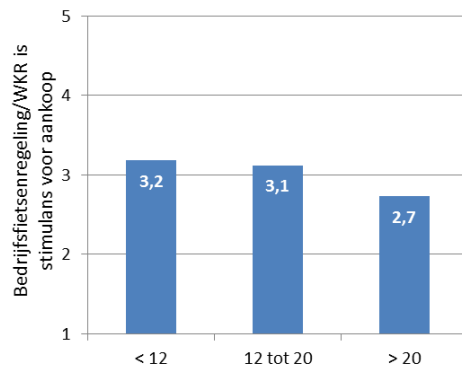


Figuur 10 Gemiddelde mate waarin deelnemers de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om een nieuwe fiets te kopen (gemeten op een 5-punt-schaal; 1 = helemaal mee oneens tot 5 = helemaal mee eens).



Figuur 11 Verdeling van responsen van de mate waarin deelnemers de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om een nieuwe fiets te kopen (gemeten op een 5-punt-schaal; 1 = *helemaal mee oneens* tot 5 = *helemaal mee eens*).

Het maakt voor de sterkte van de stimulans bovendien uit hoe ver respondenten van hun werk wonen (figuur 12), $F(2, 984) = 14.32$, $p < 001$, $\eta^2 = .03$. Post-hoc (LSD)⁷ laat zien dat de mate waarin de bedrijfsfietsenregeling stimuleert om een nieuwe fiets te kopen groter is voor respondenten die 1 tot 12 ($M = 3.18$, $SD = 1.18$), en respondenten die 12 tot en met 20 kilometer van hun werk wonen ($M = 3.12$, $SD = 1.11$), dan voor respondenten die verder dan 20 kilometer van hun werk wonen ($M = 2.73$, $SD = 1.22$). Deze afstanden komen overeen met de gemiddelde woon-werkafstanden van respondenten die respectievelijk naar hun werk fietsen, niet naar hun werk fietsen maar dat wel zouden willen doen, en niet naar hun werk fietsen en dat ook niet van plan zijn (zie ook paragraaf 3.3 voor dit onderscheid).

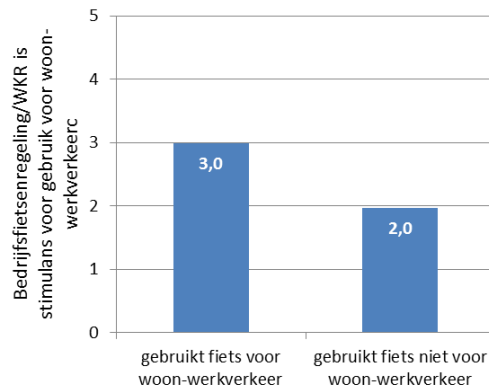


Figuur 12 Mate waarin deelnemers de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om een nieuwe fiets te kopen tegen de woon-werkafstand (12, 12-20 en meer dan 20 kilometer).

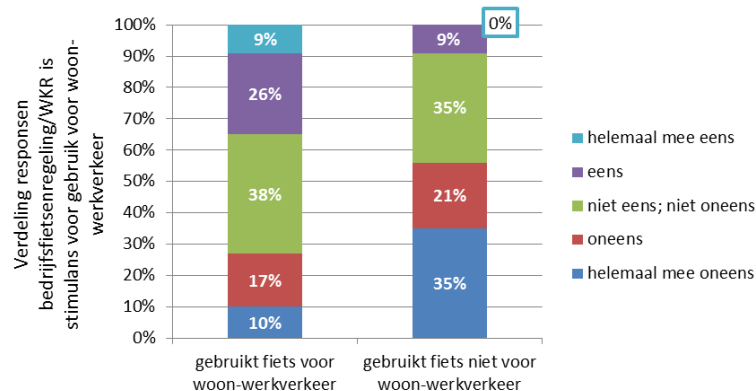
Vooraf mensen die al fietsen naar hun werk vinden de bedrijfsfietsenregeling of de WKR een stimulans om een nieuwe fiets te kopen. Bovendien is de stimulans groter voor deelnemers die op fietsbare afstand wonen van hun werk (<20 kilometer). Voor mensen die te ver weg wonen om te fietsen werken de regelingen minder stimulerend.

⁷ Post-hoc (LSD) is een toets om vast te stellen of verschillen tussen condities statistisch significant zijn.

Vervolgens vroegen we respondenten of ze de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om naar hun werk *te fietsen*. We zien daarbij een verschil tussen deelnemers die hun fiets niet ($M = 1.97$, $SD = 1.07$) of al wel ($M = 2.99$, $SD = 1.13$), gebruiken voor woon-werkverkeer, $F(1, 986) = 149.14$, $p < .001$, $\eta^2 = .13$. Figuur 13 en figuur 14 geven de gemiddelden en de verdeling van responsen weer op deze vraag.

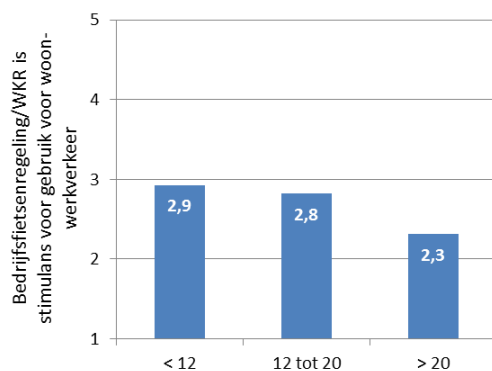


Figuur 13 Gemiddelde mate waarin deelnemers de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om een nieuwe fiets (meer) te gebruiken voor woon-werkverkeer (gemeten op een 5-punt-schaal; 1 = *helemaal mee oneens* tot 5 = *helemaal mee eens*).



Figuur 14 Verdeling van responsen van de mate waarin deelnemers de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulans vinden om een nieuwe fiets (meer) te gebruiken voor woon-werkverkeer (gemeten op een 5-punt-schaal; 1 = *helemaal mee oneens* tot 5 = *helemaal mee eens*).

Het maakt ook hier uit hoe ver respondenten van hun werk wonen, $F(2,984)=25.97$, $p < .001$, $\eta^2 = .05$. Post-hoc (LSD) laat zien dat de mate waarin de bedrijfsfietsenregeling stimuleert om meer te fietsen naar het werk groter is voor respondenten die 1 tot 12 ($M = 2.93$, $SD = 1.18$), en respondenten die 12 tot 20 kilometer van hun werk wonen ($M = 2.82$, $SD = 1.4$), dan voor respondenten die verder dan 20 kilometer van hun werk wonen ($M = 2.31$, $SD = 1.16$). Deze afstanden komen overeen met de gemiddelde woon-werkafstanden van respondenten die respectievelijk naar hun werk fietsen, niet naar hun werk fietsen maar dat wel zouden willen doen, en niet naar hun werk fietsen en dat ook niet van plan zijn (figuur 15; zie ook paragraaf 3.3 voor dit onderscheid).



Figuur 15 Mate waarin deelnemers de bedrijfsfietsenregeling of WKR een stimulanterend vinden om een nieuwe fiets te kopen tegen de woon-werkafstand (12, 12-20 en meer dan 20 kilometer).

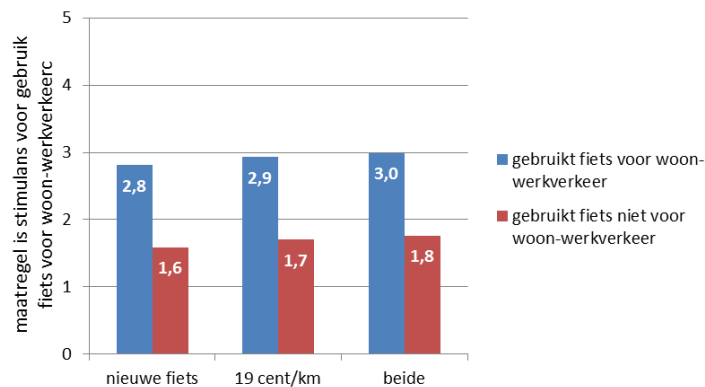
Parallel aan de bevindingen in de vorige analyse geven vooral de respondenten die al fietsen naar hun werk aan de bedrijfsfietsenregeling of de WKR een stimulanterend vinden een nieuwe fiets te gebruiken om mee naar het werk te fietsen. Ook hier zien we een verschil in woon-werkafstand. De mate waarin de bedrijfsfietsenregeling stimuleert om meer te fietsen naar het werk is groter voor de respondenten die op fietsbare afstand wonen van hun werk (<20 kilometer). Voor mensen die te ver weg wonen om te fietsen werken de regelingen minder stimulerend.

3.2.2 *Hypothetisch gebruik na stimuleringsmaatregelen*

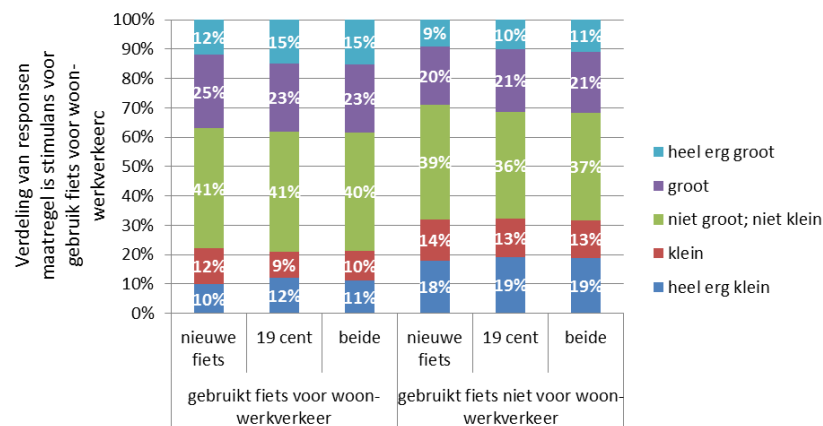
We vroegen mensen verder drie hypothetische vragen om het effect van twee stimuleringsmaatregelen te vergelijken. We vroegen hen:

1. hoe groot ze de kans achtten dat als ze nu een nieuwe fiets zouden hebben ze die meer zouden gaan gebruiken voor woon-werkverkeer;
2. hoe groot ze de kans achtten dat als ze nu 19 cent per gefietste kilometer voor woon-werkverkeer zouden krijgen ze hun huidige fiets meer zouden gaan gebruiken voor woon-werkverkeer;
3. hoe groot ze de kans achtten dat als ze nu een nieuwe fiets zouden hebben én ze 19 cent per gefietste kilometer voor woon-werkverkeer zouden krijgen ze hun fiets meer zouden gaan gebruiken voor woon-werkverkeer.

De data laat zien dat, bij mensen die *niet* naar hun werk fietsen, de nieuwe fiets minder hypothetisch fietsgedrag voor woon-werkverkeer veroorzaakt ($M = 1.59$, $SD = 0.93$) dan het uitkeren van 19 cent per gereden kilometer ($M = 1.70$, $SD = 1.03$) en dat een combinatie leidt tot het meeste hypothetische fietsgedrag ($M = 1.76$, $SD = 1.01$), $F(2, 474) = 7.97$, $p < .001$, $\mu^2 = .03$. Op dezelfde manier laat de data zien dat bij mensen die *wel* naar hun werk fietsen de nieuwe fiets minder hypothetisch fietsgedrag voor woon-werkverkeer veroorzaakt ($M = 2.81$, $SD = 1.12$) dan het uitkeren van 19 cent per gereden kilometer ($M = 2.93$, $SD = 1.26$) en dat een combinatie leidt tot het meeste hypothetische fietsgedrag ($M = 2.99$, $SD = 1.30$), $F(2, 1496) = 18.99$, $p < .001$, $\mu^2 = .03$. Voor alle maatregelen geldt dat ze meer effect hebben op mensen die al fietsen dan op mensen die nog niet fietsen naar hun werk, $F(1, 985) = 216.82$, $p < .001$, $\mu^2 = .18$. Voor privégebruik vonden we geen verschillen tussen de stimuleringsmaatregelen. In figuur 16 en figuur 17 staan de gemiddelden en de verdeling van responsen weergegeven.



Figuur 16 Mate waarin deelnemers zich door een nieuwe fiets, 19 cent per gefietste kilometer voor woon-werkverkeer of allebei tegelijk gestimuleerd voelen om de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer.



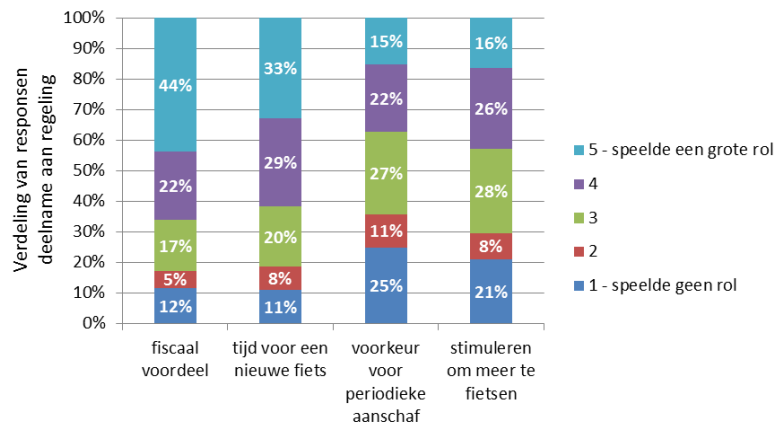
Figuur 17 Verdeling van responsen van de mate waarin deelnemers zich door een nieuwe fiets, 19 cent per gefietste kilometer voor woon-werkverkeer of allebei tegelijk gestimuleerd voelen om de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer.

Stimuleringsmaatregelen hebben het meeste effect op mensen die al naar hun werk fietsen. Deze mensen achten dan de kans groter dat ze een nieuwe fiets zullen kopen en (meer) zullen gaan gebruiken. Mensen schatten de kans dat ze (meer) gaan fietsen naar hun werk het grootst wanneer zowel een stimuleringsmaatregel voor aanschaf als voor gereden kilometers wordt gebruikt. Worden de maatregelen los beschouwd dan denken deelnemers dat ze net iets (meer) zullen gaan fietsen naar hun werk als ze daarvoor 19 cent per kilometer ontvangen dan als ze met fiscaal voordeel een fiets kunnen aanschaffen. Voor privéverkeer zien we deze verschillen niet.

3.2.3 Welke redenen geven respondenten die meedoen aan de bedrijfsfietsenregeling?

De 274 personen die aangaven gebruik te hebben gemaakt van de bedrijfsfietsenregeling legden we drie motieven voor waarbij ze konden aangeven of die op hen van toepassing waren. De hoogte van het fiscale voordeel speelde voor 66.1% een rol in hun keuze. De behoefte om regelmatig (bijvoorbeeld elke 3 jaar) een nieuwe fiets aan te schaffen leverde een gemengd resultaat. 37.2% gaf aan dat ze het fijn vonden om regelmatig een nieuwe fiets aan te schaffen terwijl 35.7% aangaf dat dit geen rol speelde in hun keuze.

Voor 61.6% van de respondenten was het op moment van aanschaf gewoon tijd voor een nieuwe fiets. In figuur 18 staan de responsen weergegeven. Naast deze opties konden respondenten 'andere' redenen opgeven. Hier noemen deelnemers het afbouwen van vakantie uren, acute redenen zoals gestolen of kapotte fietsen, kosten besparen aan brandstof en verbeteren van de conditie. Of de noodzaak van de fiets voor het uitvoeren van het werk. Daarnaast werd aangegeven dat het bedrag wat iedere maand betaald moet worden zo klein is dat het te verwaarlozen is en dat men anders een nieuwe fiets niet had kunnen veroorloven.



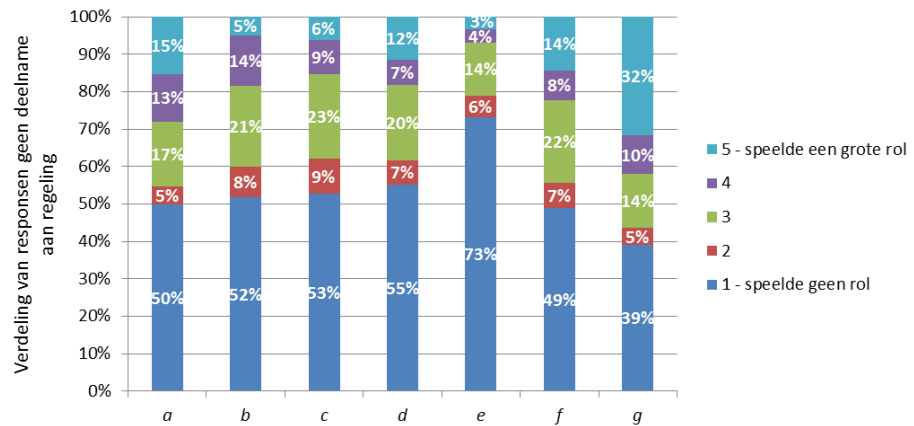
Figuur 18 Verdeling van responsen op redenen waarom deelnemers gebruik maakten van de bedrijfsfietsenregeling.

Als reden om gebruik te maken van de bedrijfsfietsenregeling of WKR noemen mensen vooral de hoogte van het voordeel. Overige redenen lijken erg ad hoc. Mensen lijken fietsaanschaf over lange termijn niet te plannen (zoals dat met auto's meer gebeurt) maar geven aan dat "het er tijd voor was", dat de oude fiets stuk of weg was, brandstof willen besparen of conditie willen verbeteren.

3.2.4 Welke redenen geven respondenten die niet meedoen aan de bedrijfsfietsenregeling?

Deelnemers die aangaven wel mee te kunnen doen aan de bedrijfsfietsenregeling of WKR maar dat bewust niet deden vroegen we waarom ze geen gebruik maakten van deze stimuleringsmaatregelen (n = 243). We legden deze respondenten drie motieven voor waarbij ze konden aangeven of die op hen van toepassing waren. Veel respondenten gaven aan te ver van hun werk wonen om te fietsen (42.1%). Slechts 27% gaf aan zelf een fiets te willen kopen zonder tussenkomst van een werkgever. Te veel regelwerk speelt voor de meeste respondenten (61.1%) geen rol in hun keuze om geen gebruik te maken van de fietsregeling. Voor 18.5% is dat wel een reden. Verder werd gevraagd of de respondenten het fiscaal voordeel te laag vonden. Hierbij gaf 62.2% aan dat dit geen rol speelde terwijl dat voor 15.3% wel een rol speelt. Van de respondenten gaf 18,1% aan mee te wegen dat ze geen reiskostenvergoeding meer kregen bij deelname aan de bedrijfsfietsregeling. In figuur 19 staan de responsen weergegeven. Naast deze mogelijkheden om deel te nemen aan de bedrijfsfietsenregeling of WKR konden de respondenten 'andere' redenen opgeven. Veel mensen gaven aan dat hun huidige fiets nog goed genoeg is en dat ze geen behoefte hadden aan een nieuwe fiets. Daarnaast was een veelgenoemde reden het bezit van een lease auto of de noodzaak van een auto voor de uitvoer van hun werk.

Sommige respondenten gaven aan de voorkeur te geven aan een tweedehands fiets. Voor andere respondenten was het gebruik van een jaartrajectkaart voor de trein een reden om geen fiets met fiscaal voordeel aan te schaffen. Andere genoemde redenen zijn nul-urencontracten, proeftijden en onduidelijkheid van of onbekendheid met de regeling.



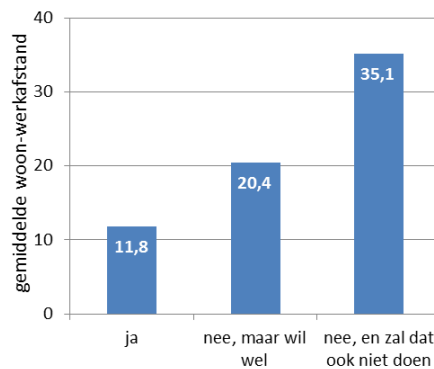
Figuur 19 Verdeling van responsen op redenen waarom deelnemers geen gebruik maakten van de bedrijfsfietsenregeling (a – koopt liever zelf; b - te veel regelwerk; c - te laag voordeel; d - gaat ten koste van reiskostenvergoeding; e - heeft al km-vergoeding; f - geen gunstige regeling; g - woon-werkafstand te groot).

Als reden om géén gebruik te maken van de bedrijfsfietsenregeling of WKR geeft een substantieel deel van de respondenten aan dat ze gewoonweg te ver van hun werk wonen. Sommige mensen vinden het te veel regelwerk of vinden het voordeel te laag. Andere genoemde redenen zijn dat men al een goede fiets bezit, het bezit van een leaseauto of OV-kaart, of de voorkeur voor een tweedehands fiets (al vallen die ook onder de fiscale regelingen).

3.3 Voorwaarden voor fietsgebruik voor woon-werkverkeer

3.3.1 Relatie tussen de keuze voor de fiets voor het woon-werkverkeer en de afstand tot het werk

Om een algemene indruk te krijgen van de afstanden die mensen goed fietsbaar vinden vroegen we mensen of ze doorgaans of wel eens fietsen naar hun werk. Mensen konden aangeven of ze dat deden, dat ze dat niet deden maar wel wilden gaan doen, of in het geheel niet van plan waren. Vervolgens relateerden we deze antwoorden aan de afstand die respondenten moeten afleggen naar hun werk. We vonden een significant verschil in woon-werkafstanden tussen de respondenten die aangaven te fietsen ($M = 11.80$, $SD = 14.19$), respondenten die aangaven dat te willen gaan doen in de toekomst ($M = 20.38$, $SD = 13.86$), en respondenten die niet fietsten en dat ook niet van plan waren ($M = 35.14$, $SD = 30.00$), $F(1, 984) = 129.071$, $p < .001$, $\mu^2 = .21$.



Figuur 17 Gemiddelde woon-werkafstand per categorie fietsgebruikers (fietsen naar werk, niet fietsen maar dat wel willen gaan doen, niet fietsen en niet van plan).

Er zijn grote verschillen in de reisafstand tussen respondenten die aangeven te fietsen naar hun werk, respondenten die dat niet doen maar wel willen en respondenten die de mogelijkheid uitsluiten. De eerste groep woont op een gemiddelde afstand van 12 kilometer van het werk. Voor de groep die niet fietst maar dat wel wil doen is dat 20 kilometer en voor de groep die sowieso niet gaat fietsen is dat 35 kilometer.

3.3.2 *Beïnvloeden andere maatregelen zoals leeftijd, tijd bij de huidige werkgever of de ouderdom van de fiets het fietsgebruik?*

We wilden weten of variabelen zoals de leeftijd van de respondenten (en fysieke fitheid die daaraan gerelateerd is) of de tijd die men bij de huidige werkgever werkzaam is van invloed is op het fietsgedrag. Dit blijkt niet het geval. We vinden in de data geen relatie tussen fietsgedrag voor woon-werkverkeer in de laatste 2 maanden en leeftijd, $r = -.01$, $p < .ns$, of de tijd die men bij de huidige werkgever in dienst is ($r = .02$, $p < .ns$). Wel vinden we een effect van leeftijd van de fiets. Data laat zien dat respondenten die aangeven naar hun werk fietsen gemiddeld een jongere fiets ($M = 5.75$, $SD = 5.28$) hebben dan mensen die niet naar hun werk fietsen en aangeven dat ook niet van plan te zijn ($M = 8.27$, $SD = 7.52$), $F(2,984) = 16.61$, $p < .001$, $\eta^2 = .03$. We vinden geen verschil in leeftijd van de fiets tussen mensen die niet fietsen maar het wel eens willen gaan doen ($M = 7,31$, $SD = 5,18$) en mensen die niet fietsen en aangeven dat ook niet van plan te zijn.

Leeftijd en de tijd die men bij de huidige werkgever werkt zijn niet van invloed op fietsgedrag voor woon-werkverkeer. We zien wel dat mensen die de fiets gebruiken om mee naar hun werk te fietsen gemiddeld een jongere fiets hebben dan mensen die niet fietsen maar dat wel willen, en mensen die überhaupt niet willen fietsen. Hoewel we uit deze gegevens geen causaliteit kunnen afleiden, ondersteunt dit onze eerdere bevindingen dat werkelijk fietsgebruik toeneemt nadat men een nieuwe fiets heeft aangeschaft.

3.4 **Barrières en motieven voor fietsgebruik voor woon-werkverkeer**

We vroegen de respondenten die aangaven nooit op de fiets naar het werk te gaan ($n = 229$) naar de redenen hiervoor. We legden hen 22 redenen voor en vroegen om per reden aan te geven of deze wel of geen rol speelde voor hen om niet op de fiets naar het werk te gaan. Uit de analyses blijkt dat het overgrote deel van deze respondenten (83%) niet naar het werk fietst omdat zij de afstand tussen huis en hun werk te groot vinden.

Meer dan de helft van de respondenten die niet naar het werk fietst, meldt dat zij dit niet doen omdat zij fietsen te veel tijd vinden kosten in vergelijking met andere vervoersmiddelen (60%) en iets meer dan de helft van de respondenten (53%) geeft aan dat bezweet op het werk aankomen voor hen een reden is om niet op de fiets te stappen naar het werk. De drie redenen die het minst vaak een rol spelen bij het niet fietsen naar het werk zijn het niet gemakkelijk kunnen parkeren van de fiets bij het werk (7%), fietsen past niet bij het imago (7%), en het niet hebben van een fietsmaatje (7%).

Reden om niet naar het werk te fietsen is voor het grootste deel van de respondenten dat ze vinden dat het te ver is. Het kost daardoor te veel tijd en levert ongemakken zoals bezweet aankomen. Parkeergelegenheid voor de fiets, imago en het ontbreken van een fietsmaatje spelen het minst een rol bij de keuze om niet te fietsen.

Op vergelijkbare manier als hierboven vroegen we respondenten die aangaven wel op de fiets naar het werk te gaan of dat te willen gaan doen (n = 758) naar hun redenen. We legden hen dezelfde 22 redenen voor en vroegen om per reden aan te geven of deze wel of geen rol speelde voor hen om op de fiets naar het werk te gaan. Uit de analyses blijkt dat 75% van deze respondenten naar het werk fietst omdat de afstand tussen huis en hun werk goed is. Het bezit van een geschikte fiets (73%), aanwezigheid van goede fietsroutes naar het werk (71%), leuk vinden om te fietsen (70%), veilig naar het werk kunnen fietsen (60%), gemakkelijk kunnen parkeren van de fiets bij het werk (56%) en sneller kunnen reizen met de fiets dan met andere modaliteiten (51%) zijn andere redenen die voor een meerderheid een rol speelt bij hun keuze om te fietsen naar hun werk. De drie redenen die het minst vaak een rol spelen bij het fietsen naar het werk zijn het niet bezitten van een (lease) auto (21%), autorijden niet leuk vinden (20%) en hebben van een fietsmaatje (15%).

Reden om wel naar het werk te fietsen is voor het grootste deel van de respondenten dat ze vinden dat juist op goede fietsafstand wonen. Bovendien voelt een grote meerderheid zich gestimuleerd door een geschikte fiets en goede en veilige fietsroutes. Het bezit van een (lease) auto, geen plezier beleven aan autorijden of de aanwezigheid van een fietsmaatje speelt voor de fietsers geen rol bij de keuze om te fietsen.

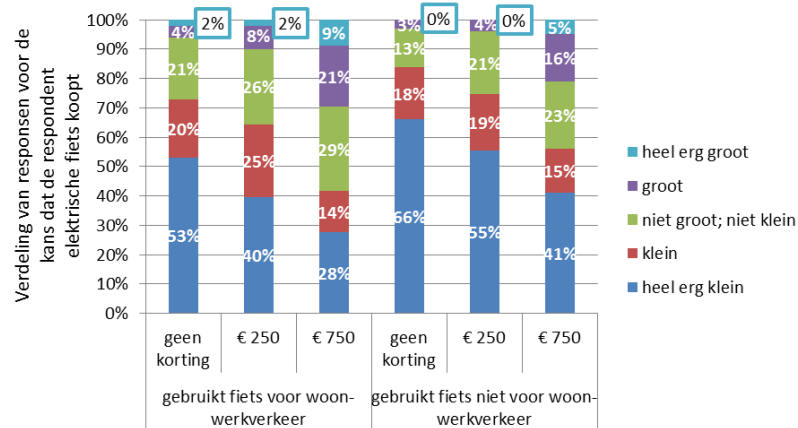
3.5 Elektrische fiets

De elektrische fiets is bezig met een opmars. Van de gehele steekproef geeft 8,6% (n = 85) aan een elektrische fiets te bezitten en 82,4% van deze groep gebruikt die fiets om naar het werk te fietsen.

We vroegen de respondenten aan te geven in hoeverre zij het eens dan wel oneens waren met een aantal stellingen over het bezit van een elektrische fiets. Van de respondenten die geen elektrische fiets hebben (n = 902) denkt 36% dat zij, als zij een elektrische fiets zouden hebben, deze fiets vaker zouden gebruiken voor woon-werkverkeer dan ze nu doen terwijl 39% van de respondenten denkt dat als zij een elektrische fiets zouden hebben ze deze niet vaker zouden gebruiken voor woon-werkverkeer. De overige respondenten (26%) zijn het niet eens maar ook niet oneens met deze stelling. De helft van de respondenten verwacht wel grotere afstanden te gaan fietsen met een elektrische fiets (50%), tegenover 24% van de respondenten die dat niet denkt.

De overige respondenten (26%) zijn het niet eens maar ook niet oneens met de stelling. Van de respondenten ziet 41% de elektrische fiets als een goede vervanger van openbaar vervoer, 29% vindt dat niet. De overige 30% is het niet eens maar ook niet oneens met de stelling. En 32% van de respondenten vindt de elektrische fiets een goede vervanger van auto, brommer of scooter terwijl 36% van de respondenten dat juist niet vindt. De overige respondenten (32%) zijn het niet eens maar ook niet oneens met de stelling.

Gevraagd naar de kans dat de respondent in het komende jaar een elektrische fiets zal kopen als daarvoor geen kortingsregeling beschikbaar is, geeft gemiddeld 4,9% aan die kans groot of zeer groot te vinden. Met een korting van € 250,= stijgt dit percentage naar 8,6% en bij een korting van € 750,= vindt gemiddeld zelfs 27,7% de kans groot tot zeer groot dat ze in het komende jaar een elektrische fiets zullen aanschaffen. In tabel 16 staat de verdeling van responsen opgesplitst naar huidig fietsgedrag voor woon-werkverkeer.



Figuur 18 Verdeling van responsen voor de kans dat de respondent in het komende jaar een elektrische fiets zal kopen als daarvoor € 0,=, € 250,= of € 750,= korting beschikbaar is.

Een derde van de respondenten denkt dat als ze een elektrische fiets zou hebben, dat ze vaker zouden gaan fietsen. Ruim de helft van de respondenten denkt bovendien dat ze er grotere afstanden mee zouden gaan fietsen. 30 tot 40% van de respondenten ziet in de elektrische fiets een mogelijke vervanging voor openbaar vervoer, auto, brommer of scooter. Stimuleringsmaatregelen voor de aanschaf van een elektrische fiets lijken een sterke invloed te hebben op de aankoopintentie.

4 Conclusie

De belangrijkste resultaten uit dit onderzoek laten zicht vangen in twee stellingen. Ten eerste toont dit onderzoek dat werkelijk fietsgebruik toeneemt nadat men een nieuwe fiets heeft aangeschaft. Deelnemers rapporteren in het jaar vóór de aanschaf van een nieuwe fiets minder gebruik van die fiets dan in het jaar ná aanschaf van die nieuwe fiets. Dit geldt zowel voor woon-werkverkeer waar een toename van bijna 10% te zien is, als voor privéverkeer waar een toename van 27% te zien is. Ten tweede verlagen stimuleringsmaatregelen de aankoopdrempel van een nieuwe fiets. Deelnemers geven aan dat de kans dat ze een nieuwe fiets zullen kopen groter is als ze daarbij gebruik kunnen maken van de bedrijfsfietsenregeling of de WKR, dan als ze geen gebruik kunnen maken van deze stimuleringsregelingen.

Met betrekking tot de eerste stelling, door de onderzoeksmethodologie die gehanteerd is, kunnen we de mogelijkheid uitsluiten van een omgekeerde causaliteit. Meer fietsen leidt niet tot het vroeger aankopen van een nieuwe fiets. Een eenvoudig correlatieel verband zou deze mogelijkheid open laten. Doordat we deelnemers vroegen naar hun fietsgedrag voor en na aanschaf van hun fiets weten we dat de aanschaf leidde tot meer gebruik. Echter, deze methode sluit een derde verklarende variabel niet uit. Het is mogelijk dat mensen zich voornemen meer te gaan fietsen en daarvoor een nieuwe fiets aanschaffen. Zonder de aanschaf van de nieuwe fiets zouden ze dan wellicht ook meer zijn gaan fietsen. Het uitsluiten van een dergelijke verklaring vereist een experimenteel onderzoeksdesign en overstijgt de mogelijkheden binnen deze opdracht.

Met betrekking tot de tweede stelling zien we veel variatie in responsen. Sommige mensen vinden de stimuleringsmaatregel een handig middel, terwijl anderen er minder interesse in tonen. Interessant is te zien dat er een duidelijk definieerbare groep is die nog niet fietst maar aangeeft dat wel te willen gaan doen. Deze groep woont gemiddeld op een wat grotere afstand van het werk dan de regelmatige fietsers. Tegelijkertijd zien we dat een substantieel deel van de mensen de afstand tot het werk en de bijkomende ongemakken zoals reisduur en bezweet aankomen bezwaarlijk vinden. Een focus en zoektocht naar oplossingen en stimulansen voor deze 'fence sitters' en de specifieke problemen die deze groep lijkt te noemen, zouden wel eens het grootste effect kunnen hebben om een groep uit de auto op de fiets te krijgen.

Waar in dit rapport geen onderzoek naar is gedaan, is de vraag of hoeveel bedrijven in Nederland fietsgebruik fiscaal blijven stimuleren wanneer dit in de WKR wordt ondergebracht. Zullen bedrijven de ruimte gebruiken voor de bedrijfsfiets? Een dergelijk onderzoek zou een belangrijke aanvulling zijn op het huidige onderzoek. Het huidige onderzoek laat immers zien dat fietsgebruik toeneemt na aanschaf van een nieuwe fiets. Daarmee lijkt dus bijgedragen te worden aan doelstellingen met betrekking tot gezond leven en een reductie van files en CO₂ uitstoot. Als aanvullend onderzoek laat zien dat bedrijven inderdaad geen ruimte meer zullen bieden aan de bedrijfsfiets dan zal dat gevolgen hebben voor de genoemde maatschappelijke doelstellingen.

5 Bijlage: Vragenlijst

Inhoudsopgave

<u>Beginpagina</u>	1
<u>Hoofdsectie</u>	2
<u>1.0 Achtergrondinformatie</u>	14
<u>2.0 Werkverband</u>	15
<u>3.0 vervoersmiddelen woon-werk</u>	16
<u>4.0 fietsgebruik woon-werkverkeer en prive</u>	19
<u>5.0 Motivatie deelname bedrijfsfietsenregeling</u>	23
<u>6.0 Elektrische fiets</u>	32
<u>Afsluitende pagina</u>	34
<u>Variabelen</u>	35

Beginpagina

Onderzoek Fiets

Hoofdsectie

Dank voor uw medewerking!


Deze vragenlijst gaat over fietsgebruik voor woon–werkverkeer en privé. Veel vragen gaan over uw gedrag nu of in het verleden, zoals hoe vaak u de fiets gebruikt. Andere vragen gaan over uw mening.

Er zijn geen goede of foute antwoorden, maar probeer zo nauwkeurig mogelijk te antwoorden. Zowel voor vragen waarin u zich moet proberen iets te herinneren als de vragen die om uw mening vragen. Dan hebben we het meeste aan uw inbreng.

Uw gegevens zullen door TNO anoniem worden verwerkt. De door TNO gerapporteerde resultaten zullen niet herleidbaar zijn tot individuen.

Via welke organisatie bent u op de hoogte gesteld van deze vragenlijst?

- Panelclix
- anders

 [Achtergrondinformatie](#)

Als quest6 kleiner is dan 3 → Barrieres wel

Redenen om niet de fiets voor woon-werkverkeer te gebruiken

Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef voor elke stelling of deze reden een rol speelt voor u om niet te fietsen.

	Speelt wel een rol	Speelt geen rol/niet van toepassing
De afstand tussen huis en mijn werk is te groot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsen kost teveel tijd in vergelijking met andere vervoersmiddelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan mijn auto gemakkelijk bij mijn werk parkeren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan mijn fiets niet gemakkelijk bij mijn werk parkeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan mijn auto gratis parkeren bij mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn geen voorzieningen op mijn werk (stalling, douches e.d.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik bezit een (lease)auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb veel zakelijke afspraken buiten de deur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het erg om bezweet op mijn werk aan te komen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik draag nette kleding naar mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsen past niet bij mijn imago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind de kans om nat te regenen te groot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb een lichamelijke beperking die mij belemmert te fietsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind fietsen niet leuk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind autorijden leuk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind reizen met het openbaar vervoer leuk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik bezit geen geschikte fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn geen fietsroutes naar mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb geen fietsmaatje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is niet veilig om te fietsen naar mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb bagage bij me	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik moet kinderen vervoeren van/naar school/kinderopvang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vanwege een andere reden; nl.: <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Als quest6 gelijk is aan 3 → EINDE

Redenen om de fiets voor woon-werkverkeer te gebruiken.

Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef voor elke stelling aan of deze reden een rol speelt voor u om te fietsen.

	Speelt wel een rol	Speelt geen rol/niet van toepassing
De afstand tussen huis en mijn werk is goed	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andere vervoersmiddelen kosten teveel tijd in vergelijking met de fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan mijn auto niet gemakkelijk bij mijn werk parkeren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan mijn fiets gemakkelijk bij mijn werk parkeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik moet auto betaald parkeren bij mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn voorzieningen op mijn werk (stalling, douches e.d.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik bezit geen (lease)auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb geen zakelijke afspraken buiten de deur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het niet erg om bezweet op mijn werk aan te komen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik draag geen nette kleding naar mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsen past bij mijn imago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind de kans om nat te regenen niet groot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb geen lichamelijke beperking die mij belemmert te fietsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind fietsen leuk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind autorijden niet leuk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind reizen met het openbaar vervoer niet leuk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik bezit een geschikte fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn goede fietsroutes naar mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb een fietsmaatje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is veilig om te fietsen naar mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik heb geen bagage bij me	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik hoef geen kinderen te vervoeren van/naar school/kinderopvang	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vanwege een andere reden; nl <input type="text"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dit is het einde van de vragenlijst. Als u op 'verstuur' klikt worden uw antwoorden verzonden.

1.0 Achtergrondinformatie

Achtergrondinformatie

Geslacht: Man Vrouw

Wat is uw leeftijd?

jaar

Wat zijn de 4 cijfers van uw postcode?

2.0 Werkverband

Werkverband / werkgever

Hoeveel uur per week verricht u betaald werk?

(indien u geen betaald werk verricht vul dan een 0 in)

Ik werk gemiddeld uur per week dagen per week aantal werkgevers

Sinds wanneer werkt u voor uw huidige werkgever?

jaartal (4 cijfers)

maand

vul jaartal en maand in

<input type="text"/>
januari
februari
maart
april
mei
juni
juli
augustus
september
oktober
november
december

Wat is de afstand van huis naar uw huidige werk? ENKELE REIS

km

NB Als uw meerdere dienstbetrekkingen heeft of als u op wisselende locaties werkt/woont, probeer dan een gemiddelde te schatten.

Biedt uw werkgever u een km-vergoeding voor woon-werkverkeer?

- Nee
- Ja, ongeacht het vervoermiddel
- Ja, maar alleen als ik met de auto kom
- Ja, maar alleen als ik met de fiets kom
- Ja, maar alleen als ik met het OV kom
- Ik weet het niet
- Anders, nl

Als werk(1,1) gelijk is aan 0

EN werk(1,2) gelijk is aan 0 ➡ Beëindig vragenlijst

3.0 vervoersmiddelen woon-werk

Vragen over vervoersmiddelen en woon-werkverkeer

Heeft u een auto tot uw beschikking voor woon-werkverkeer?

- Ja, Prive-auto
- Ja, Lease-auto
- Ja, anders
- Nee

Fietst u of heeft u weleens gefietst naar uw huidige werk?

- Ja
- Nee, maar dat wil ik nog wel eens gaan doen
- Nee, en dat zal ik ook niet gaan doen

Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet voor eventuele kinderen of andere familieleden/leden van uw huishouden)

- Ik bezit geen fiets → *Beëindig vragenlijst*
- Stadsfiets (max 8 versnellingen en dichte kettingkast)
- Hybride (meer dan 8 versnellingen en een derailleur)
- Racefiets
- All terrain bike (ATB) / Mountain bike (MTB)
- Vouwfiets
- Ligfiets
- Elektrische fiets
- Ander soort, namelijk:

Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor welk doeleinde?

Gaat u de ene keer te voet en de andere keer met de fiets, vink dan beide opties aan.

Fietst u bv naar het station om daar de trein te nemen, vink dan ook beide opties aan.

Loopt u bij gebruik van openbaar vervoer meer dan 500 meter, vink dan ook optie 'te voet' aan.

	woon-werkverkeer	zakelijk (bv klantbezoek)	prive (boodschappen, recreatief, visite, etc)
Te voet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fiets (niet elektrisch)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrische fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bromfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Snorfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tram	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Boot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wanneer heeft u voor het laatst een fiets gekocht of gekregen die u kunt gebruiken voor woon–werkverkeer? Als u niet meer precies weet wanneer u de fiets kocht/kreeg kunt u het maand veld openlaten.

jaartal

maand

vul jaartal en maand in

januari
februari
maart
april
mei
juni
juli
augustus
september
oktober
november
december

Hoe hebt u deze fiets in uw bezit gekregen?

- Prive cadeau gekregen
- Prive gekocht
- Gekocht via bedrijfsfietsenregeling van mijn werkgever
- Anders

Was u al in het bezit van een andere fiets voordat u deze fiets tot uw beschikking kreeg?

- Ja
- Nee → [Ga verder met vraag *Motivatie deelname bedrijfsfietsenregeling*](#)

4.0 fietsgebruik woon–werkverkeer en prive

Vragen over fietsgebruik voor woon–werkverkeer en prive

De fiets die u nu gebruikt noemen we vanaf nu uw huidige fiets. De fiets die u had vóórdát u uw huidige fiets in bezit kreeg noemen we vanaf nu uw oude fiets. We willen het gebruik van uw oude fiets vergelijken met het gebruik van uw huidige fiets.

De volgende vragen gaan over uw oude fiets.

We willen weten hoe vaak u uw oude fiets gebruikte voor het woon–werkverkeer en privé in het jaar vóórdát u uw huidige fiets in bezit kreeg. In uw geval is dat de periode van **[!fietsbuy(1,2)!] [!fietsbuy(1,1)*1–1!] tot [!fietsbuy(1,2)!] [!fietsbuy(1,1)*1!] .**

NB Onder het gebruik van de fiets voor woon–werkverkeer valt ook het gebruik van de fiets om van en naar het openbaar vervoer te komen.

Als u in deze periode gewisseld bent van baan schat dan het gemiddelde aantal maal per week dat u de fiets gebruikte bij de baan die u in deze periode het langst had.

Omdat fietsgebruik kan verschillen per seizoen maken we hier een onderscheid tussen de nattere/koudere periode (oktober–maart) en de drogere/warmere periode (april–september). Vul per periode in:

1. het aantal dagen per week dat u gemiddeld genomen uw oude fiets voor woon–werkverkeer gebruikte
2. hoeveel kilometers per enkele rit u gemiddeld fietste naar uw werk

Probeer zo nauwkeurig mogelijk antwoord te geven

	aantal dagen per week oude fiets gebruikt voor woon–werkverkeer	aantal kilometers per rit (enkele reis)
april–september	<input type="text"/>	<input type="text"/>
oktober–april	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Doe nu hetzelfde als u hiervoor heeft gedaan maar dan voor uw huidige fiets voor het eerste jaar dat **u uw huidige fiets** in bezit had. In uw geval is dat de periode van [!fietsbuy(1,2)!] [!fietsbuy(1,1)*1!] tot [!fietsbuy(1,2)!] [!fietsbuy(1,1)*1+1!]. Heeft u korter dan een jaar geleden een nieuwe fiets aangeschaft, geef dan aan hoe vaak en voor hoeveel kilometers u deze fiets in deze periode hebt gebruikt voor het woon–werkverkeer.

Vul per periode in

	aantal dagen per week huidige fiets gebruikt voor woon–werkverkeer	aantal kilometers per rit (enkele reis)
april–september	<input type="text"/>	<input type="text"/>
oktober–april	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Doe nu hetzelfde als u hiervoor heeft gedaan maar dan voor uw gebruik in de afgelopen twee maanden voor uw woon-werkverkeer (reken daarbij een eventuele vakantieperiode niet mee maar ga uit van normaal gewerkte weken).

aantal dagen per week huidige
fiets gebruikt voor
woon-werkverkeer

aantal kilometers per rit
(enkele reis)

afgelopen 2 maanden

Is in het jaar voor- of nadat u uw nieuwe fiets kreeg de afstand van uw woning tot uw werk veranderd (bijvoorbeeld door verhuizing of wisseling van werk of standplaats)?

Ja, de afstand is toegenomen, nl:

km

Ja, de afstand is afgenomen, nl:

km

Nee

U krijgt nu nog een keer dezelfde vragen, maar dan voor **ander verkeer** dan woon-werkverkeer. Het gaat b.v. om boodschappen, recreatief gebruik, visite, etc.

Gebruik oude fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in het jaar voordat u uw huidige fiets in bezit kreeg.

	aantal dagen per week oude fiets gebruikt recreatief	aantal kilometers per rit (enkele reis)
april-september	<input type="text"/>	<input type="text"/>
oktober-april	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in het jaar nadat u uw huidige fiets in bezit kreeg.

	aantal dagen per week huidige fiets gebruikt recreatief	aantal kilometers per rit (enkele reis)
april-september	<input type="text"/>	<input type="text"/>
oktober-april	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in de afgelopen 2 maanden.

	aantal dagen per week huidige fiets gebruikt recreatief	aantal kilometers per rit (enkele reis)
afgelopen 2 maanden	<input type="text"/>	<input type="text"/>

5.0 Motivatie deelname bedrijfsfietsenregeling

Motivatie deelname bedrijfsfietsenregeling

De volgende vragen gaan over stimuleringsregelingen voor fietsgebruik voor woon–werkverkeer. Via de bedrijfsfietsenregeling en de WKR (werkkostenregeling) kunt u een fiets via uw werkgever aanschaffen met fiscaal voordeel dat – afhankelijk van uw inkomen – kan oplopen tot 52%. Bij de bedrijfsfietsenregeling geldt een maximale vergoeding van €749,00. Bij de WKR wordt het maximale vergoeding vastgesteld door de werkgever.

Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment?

- Bedrijfsfietsenregeling
- WKR (werkkostenregeling)
- Reiskostenvergoeding voor woon–werkverkeer per fiets
- Mijn werkgever biedt wel een regeling, maar ik weet niet welke
- We hebben geen regeling
- Ik weet het niet

Als quest15(5) gelijk is aan 1

OF quest15(6) gelijk is aan 1 → Als u nu een nieuwe fiets zou hebben, hoe groot acht u dan de kans dat u deze meer zou gaan gebruiken dan u nu uw huidige fiets gebruikt?

Heeft u gebruik gemaakt van zo'n regeling die uw werkgever biedt?

(stimuleringsregeling fietsgebruik voor woon–werkverkeer)

- Ja, van de bedrijfsfietsenregeling
- Ja, van de WKR (werkkostenregeling)
- Ja, van de reiskostenvergoeding voor woon–werkverkeer per fiets
- Anders
- Nee

Als quest16(5) gelijk is aan 1 → Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf?

Waarom heeft u mee gedaan aan de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf?

	1 speelde geen rol	2	3	4	5 speelde een grote rol
Het fiscaal voordeel van deze regeling is erg gunstig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het fijn om regelmatig (bv elke 3 jaar) een nieuwe fiets aan te schaffen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vond het tijd voor een nieuwe fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zo stimuleer ik mijzelf om de fiets meer te gebruiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(Evt) Andere, hierboven niet genoemde redenen die voor u een rol heeft gespeeld, nl:

➡ Als u nu een nieuwe fiets zou hebben, hoe groot acht u dan de kans dat u deze meer zou gaan gebruiken dan u nu uw huidige fiets gebruikt?

Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf?

	1 speelde geen rol	2	3	4	5 speelde een grote rol
Ik koop liever zelf een fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Te veel regelwerk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik vind het fiscaal voordeel te laag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als ik gebruik maak van de bedrijfsfietsenregeling dan krijg ik geen reiskostenvergoeding meer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik krijg al een fietskilometervergoeding	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voor mij geen gunstige regeling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik woon te ver van mijn werk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(Evt) Andere, hierboven niet genoemde redenen die voor u een rol heeft gespeeld, nl:

Als u nu een nieuwe fiets zou hebben, hoe groot acht u dan de kans dat u deze meer zou gaan gebruiken dan u nu uw huidige fiets gebruikt?

	heel erg klein	klein	niet klein/niet groot	groot	heel erg groot
Om naar uw werk te fietsen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voor ander gebruik zoals boodschappen, recreatief gebruik, visite, etc?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Als u nu 19 cent zou krijgen per kilometer die u fietst naar uw werk, hoe groot acht u dan de kans dat u uw huidige fiets meer zou gebruiken?

	heel erg klein	klein	niet groot niet klein	groot	heel erg groot
Om naar uw werk te fietsen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voor ander gebruik zoals boodschappen, recreatief gebruik, visite, etc?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Als u nu een nieuwe fiets zou hebben EN 19 cent zou krijgen per kilometer die u fietst naar uw werk, hoe groot acht u dan de kans dat u deze nieuwe fiets meer zou gebruiken?

	heel erg klein	klein	niet groot niet klein	groot	heel erg groot
Om naar uw werk te fietsen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Voor ander gebruik zoals boodschappen, recreatief gebruik, visite, etc?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hoe groot is de kans dat u in het komende jaar een fiets zal kopen als u deze kan kopen met fiscaal voordeel? (bedrijfsfietsenregeling of WKR)?

	heel erg klein	klein	niet groot niet klein	groot	heel erg groot
die kans is:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Geef voor onderstaande stelling aan in hoeverre u het eens dan wel oneens bent met de stelling

WKR = werkkostenregeling

	helemaal mee oneens	oneens	niet eens / niet oneens	eens	helemaal mee eens
De bedrijfsfietsenregeling of WKR regeling is voor mij een stimulans om een nieuwe fiets te kopen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De bedrijfsfietsenregeling of WKR regeling is voor mij een stimulans om naar mijn werk te fietsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Weet u dat de bedrijfsfietsenregeling op zal houden te bestaan?

- Ja
- Nee

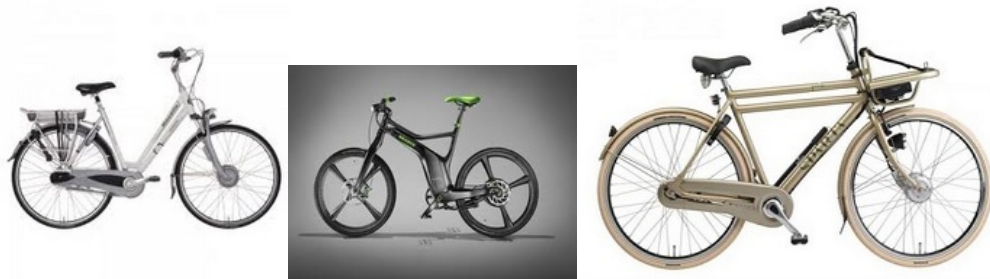
Hoe groot is de kans dat u in het komende jaar een fiets zal kopen als u deze niet kan kopen met fiscaal voordeel? (bedrijfsfietsenregeling of WKR)

	heel erg klein	klein	niet groot niet klein	groot	heel erg groot
die kans is:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.0 Elektrische fiets

Elektrische fiets

De elektrische fiets is een fiets met trapondersteuning. Dit houdt in dat de fietser de pedalen rond moet trappen en dat het elektrische systeem aanvullende kracht geeft. Zo fietst men met minder inspanning lange afstanden, komt men makkelijker een heuvel op of fietst men makkelijker tegen de wind in. Het opladen duurt één à twee uur en de af te leggen afstand met volle accu is gemiddeld 50 tot 100 km. De elektrische fiets heeft een maximumsnelheid van 25 km/u. Elektrische fietsen variëren in prijs van ca. 1000–2500 euro. Er is geen rijbewijs of verzekering nodig om een elektrische fiets te gebruiken. **Een elektrische fiets is dus geen snorfiets (zoals SpartaMet /Saxonette).**



Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben:

	helemaal mee oneens	mee oneens	niet oneens, niet eens	mee eens	helemaal mee eens	NVT ik fiets al maximaal dus vaker kan niet
Zou ik deze fiets vaker voor woon–werkverkeer gebruiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben:

	helemaal mee oneens	mee oneens	niet oneens, niet eens	mee eens	helemaal mee eens
Zou ik grotere afstanden fietsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou ik deze fiets vaker gebruiken voor boodschappen, recreatief gebruik, visitie, etc	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou ik dat een goede vervanger van het Openbaar Vervoer vinden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou ik dat een goede vervanger van mijn auto, brommer of scooter vinden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zou ik dat een goed alternatief (auto, scooter of Openbaar Vervoer) vinden tot een afstand van	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="text" value=""/>					
km					

Er bestaan ook regelingen voor de aankoop van elektrische fietsen waarbij u een korting krijgt op het aankoopbedrag.

	heel erg klein	klein	niet klein niet groot	groot	heel erg groot
Hoe groot is de kans dat u komend jaar een elektrische fiets zal kopen als u daarvoor <u>geen</u> korting krijgt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hoe groot is de kans dat u komend jaar een elektrische fiets zal kopen als u daarvoor 250,- euro korting krijgt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hoe groot is de kans dat u komend jaar een elektrische fiets zal kopen als u daarvoor 750,- euro korting krijgt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Afsluitende pagina

Hartelijk dank voor het invullen van deze vragenlijst!

U kunt de vragenlijst afsluiten door het sluiten van het tabblad in uw internetbrowser.

Variabelen

Variabele	Beschrijving	Waarden
PCJN	Via welke organisatie bent u op de hoogte gesteld van deze vragenlijst?	{1,Panelclix} {2,anders}
v2_A	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – De afstand tussen huis en mijn werk i	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_B	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Fietsen kost teveel tijd in vergelijik	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_C	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik kan mijn auto gemakkelijk bij mijn	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_D	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik kan mijn fiets niet gemakkelijk bi	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_E	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik kan mijn auto gratis parkeren bij	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_F	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Er zijn geen voorzieningen op mijn we	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_G	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik bezit een (lease)auto	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_H	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb veel zakelijke afspraken buite	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_J	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind het erg om bezweet op mijn we	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_K	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik draag nette kleding naar mijn werk	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_L	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Fietsen past niet bij mijn imago	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_M	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind de kans om nat te regenen te	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_N	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb een lichamelijke beperking die	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_O	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind fietsen niet leuk	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_P	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind autorijden leuk	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_Q	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind reizen met het openbaar vervo	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_S	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik bezit geen geschikte fiets	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_T	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Er zijn geen fietsroutes naar mijn we	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_U	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb geen fietsmaatje	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_V		

	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Het is niet veilig om te fietsen naar	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_W	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb bagage bij me	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_X	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik moet kinderen vervoeren van/naar s	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v2_Y	Er kunnen verschillende redenen zijn om niet naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Vanwege een andere reden; nl.: [!FIEL	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_A	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – De afstand tussen huis en mijn werk i	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_B	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Andere vervoersmiddelen kosten teveel	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_C	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik kan mijn auto niet gemakkelijk bij	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_D	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik kan mijn fiets gemakkelijk bij mij	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_E	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik moet auto betaald parkeren bij mij	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_F	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Er zijn voorzieningen op mijn werk (s	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_G	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik bezit geen (lease)auto	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_H	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb geen zakelijke afspraken buite	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_J	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind het niet erg om bezweet op mi	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_K	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik draag geen nette kleding naar mijn	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_L	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Fietsen past bij mijn imago	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_M	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind de kans om nat te regenen nie	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_N	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb geen lichamelijke beperking di	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_O	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind fietsen leuk	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_P	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind autorijden niet leuk	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_Q	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik vind reizen met het openbaar vervo	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_S	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik bezit een geschikte fiets	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_T	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Er zijn goede fietsroutes naar mijn w	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}

v3_U	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb een fietsmaatje	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_V	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Het is veilig om te fietsen naar mijn	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_W	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik heb geen bagage bij me	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_X	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Ik hoef geen kinderen te vervoeren va	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
v3_Y	Er kunnen verschillende redenen zijn om naar uw werk te fietsen. Geef&nbs – Vanwege een andere reden; nl [!FIELD!]	{1,Speelt wel een rol} {2,Speelt geen rol/niet van toepassing}
manvr	Geslacht:	{1,Man} {2,Vrouw}
leeftijd	Wat is uw leeftijd?[!FIELD!]jaar	
postcode	Wat zijn de 4 cijfers van uw postcode?	
werkA1	Hoeveel uur per week verricht u betaald werk? (indien u geen betaald werk ve – Ik werk gemiddeld: uur per week	
werkA2	Hoeveel uur per week verricht u betaald werk? (indien u geen betaald werk ve – Ik werk gemiddeld: dagen per week	
werkA3	Hoeveel uur per week verricht u betaald werk? (indien u geen betaald werk ve – Ik werk gemiddeld: aantal werkgevers	
werkduurA1	Sinds wanneer werkt u voor uw huidige werkgever? – vul jaartal en maand in: jaartal (4 cijfers)	
werkduurA2	Sinds wanneer werkt u voor uw huidige werkgever? – vul jaartal en maand in: maand	{1,januari} {2,februari} {3,maart} {4,april} {5,mei} {6,juni} {7,juli} {8,augustus} {9,september} {10,oktober} {11,november} {12,december}
werkafstand	Wat is de afstand van huis naar uw huidige werk? ENKELE REIS [!FIELD!] km NB Als uw meerdere dienstbetrekkingen heeft	
kmvergoed	Biedt uw werkgever u een km-vergoeding voor woon-werkverkeer?	{1,Nee} {2,Ja, ongeacht het vervoermiddel} {3,Ja, maar alleen als ik met de auto kom} {4,Ja, maar alleen als ik met de fiets kom} {5,Ja, maar alleen als ik met het OV kom} {6,Ik weet het niet} {7,Anders, nl}
kmvergoed7	Biedt uw werkgever u een km-vergoeding voor woon-werkverkeer? – Anders, nl (Open)	
v11_A	Heeft u een auto tot uw beschikking voor woon-werkverkeer? – Ja, Prive-auto	{1,Ja} {0,Nee}
v11_B	Heeft u een auto tot uw beschikking voor woon-werkverkeer? – Ja, Lease-auto	{1,Ja} {0,Nee}
v11_C	Heeft u een auto tot uw beschikking voor woon-werkverkeer? – Ja, anders	{1,Ja} {0,Nee}

v11_D	Heeft u een auto tot uw beschikking voor woon-werkverkeer? – Nee	{1,Ja} {0,Nee}
quest6	Fietst u of heeft u weleens gefietst naar uw huidige werk?	{1,Ja} {2,Nee, maar dat wil ik nog wel eens gaan doen} {3,Nee, en dat zal ik ook niet gaan doen}
v13_A	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Ik bezit geen fiets	{1,Ja} {0,Nee}
v13_B	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Stadsfiets (max 8 versnellingen en di	{1,Ja} {0,Nee}
v13_C	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Hybride (meer dan 8 versnellingen en	{1,Ja} {0,Nee}
v13_D	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Racefiets	{1,Ja} {0,Nee}
v13_E	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – All terrain bike (ATB) / Mountain bik	{1,Ja} {0,Nee}
v13_F	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Vouwfiets	{1,Ja} {0,Nee}
v13_G	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Ligfiets	{1,Ja} {0,Nee}
v13_H	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Elektrische fiets	{1,Ja} {0,Nee}
v13_I	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen gebruik? (dus niet v – Ander soort, namelijk:	{1,Ja} {0,Nee}
v13_I1	Welke soort fiets(en) bezit u op dit moment voor uw eigen – Ander soort, namelijk: (Open)	
v14_A1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Te voet: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_A2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Te voet: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_A3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Te voet: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_B1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Auto: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_B2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Auto: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_B3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Auto: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_C1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Fiets (niet elektrisch): woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_C2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Fiets (niet elektrisch): zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_C3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Fiets (niet elektrisch): prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}

v14_D1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Elektrische fiets: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_D2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Elektrische fiets: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_D3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Elektrische fiets: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_E1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Motor: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_E2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Motor: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_E3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Motor: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_F1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Bromfiets: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_F2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Bromfiets: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_F3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Bromfiets: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_G1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Snorfiets: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_G2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Snorfiets: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_G3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Snorfiets: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_H1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – xxxxxx: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_H2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – xxxxxx: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_H3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – xxxxxx: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_I1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Bus: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_I2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Bus: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_I3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Bus: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_J1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Tram: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_J2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Tram: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_J3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Tram: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_K1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Trein: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}

v14_K2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Trein: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_K3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Trein: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_L1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Metro: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_L2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Metro: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_L3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Metro: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_M1A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Boot: woon-werkverkeer – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_M2A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Boot: zakelijk (bv klantbezoek) – JA	{1,Ja} {0,Nee}
v14_M3A	Wilt u aangeven welk van onderstaande vervoersmiddelen u gebruikt voor we – Boot: prive (boodschappen, recreatief, visite, – JA	{1,Ja} {0,Nee}
fietsbuyA1	Wanneer heeft u voor het laatst een fiets gekocht of gekregen die u kunt gebru – vul jaartal en maand in: jaartal	
fietsbuyA2	Wanneer heeft u voor het laatst een fiets gekocht of gekregen die u kunt gebru – vul jaartal en maand in: maand	{1,januari} {2,februari} {3,maart} {4,april} {5,mei} {6,juni} {7,juli} {8,augustus} {9,september} {10,oktober} {11,november} {12,december}
v16	Hoe hebt u deze fiets in uw bezit gekregen?	{1,Prive cadeau gekregen} {2,Prive gekocht} {3,Gekocht via bedrijfsfietsenregeling van mijn werkgever} {4,Anders}
v17	Was u al in het bezit van een andere fiets voordat u deze fiets tot uw beschikking kreeg?	{1,Ja} {2,Nee}
fietsoudA1	Probeer zo nauwkeurig mogelijk antwoord te geven – april–september: aantal dagen per week oude fiets gebruikt voor woon-werkverkeer	
fietsoudA2	Probeer zo nauwkeurig mogelijk antwoord te geven – april–september: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
fietsoudB1	Probeer zo nauwkeurig mogelijk antwoord te geven – oktober–april: aantal dagen per week oude fiets gebruikt voor woon-werkverkeer	
fietsoudB2	Probeer zo nauwkeurig mogelijk antwoord te geven – oktober–april: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
fietsnewA1	Vul per periode in – april–september: aantal dagen per week huidige fiets gebruikt voor woon-werkverkeer	
fietsnewA2	Vul per periode in – april–september: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
fietsnewB1	Vul per periode in – oktober–april: aantal dagen per week huidige fiets gebruikt voor woon-werkverkeer	
fietsnewB2	Vul per periode in – oktober–april: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
twomonthA1	Doe nu hetzelfde als u hiervoor heeft gedaan maar dan voor uw gebruik in de af – afgelopen 2 maanden: aantal dagen per week huidige fiets gebruikt	

	voor woon-werkverkeer	
twomonthA2	Doe nu hetzelfde als u hiervoor heeft gedaan maar dan voor uw gebruik in de af – afgelopen 2 maanden: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
change	Is in het jaar voor- of nadat u uw nieuwe fiets kreeg de afstand van uw woning tot uw werk veranderd (bijvoorbeeld door verhuizing of wisseling van werk of standplaats)?	{1,Ja, de afstand is toegenomen, nl: [!FIELD!] km} {2,Ja, de afstand is afgenomen, nl: [!FIELD!] km} {3,Nee}
change1	Is in het jaar voor- of nadat u uw nieuwe fiets kreeg de afstand van uw woning – Ja, de afstand is toegenome (Open)	
change2	Is in het jaar voor- of nadat u uw nieuwe fiets kreeg de afstand van uw woning – Ja, de afstand is afgenomen (Open)	
v22_A1	Gebruik oude fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in het jaar – april-september: aantal dagen per week oude fiets gebruikt recreatief	
v22_A2	Gebruik oude fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in het jaar – april-september: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
v22_B1	Gebruik oude fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in het jaar – oktober-april: aantal dagen per week oude fiets gebruikt recreatief	
v22_B2	Gebruik oude fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in het jaar – oktober-april: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
v23_A1	Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in h – april-september: aantal dagen per week huidige fiets gebruikt recreatief	
v23_A2	Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in h – april-september: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
v23_B1	Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in h – oktober-april: aantal dagen per week huidige fiets gebruikt recreatief	
v23_B2	Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in h – oktober-april: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
v24_A1	Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in d – afgelopen 2 maanden: aantal dagen per week huidige fiets gebruikt recreatief	
v24_A2	Gebruik huidige fiets voor boodschappen, recreatief gebruik, visite, in d – afgelopen 2 maanden: aantal kilometers per rit (enkele reis)	
quest15A	Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment? – Bedrijfsfietsenregeling	{1,Ja} {0,Nee}
quest15B	Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment? – WKR (werkkostenregeling)	{1,Ja} {0,Nee}
quest15C	Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment? – Reiskostenvergoeding voor woon-werkve	{1,Ja} {0,Nee}
quest15D	Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment? – Mijn werkgever biedt wel een regeling	{1,Ja} {0,Nee}
quest15E	Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment? – We hebben geen regeling	{1,Ja} {0,Nee}
quest15F	Welke regeling biedt uw werkgever op dit moment? – Ik weet het niet	{1,Ja} {0,Nee}
quest16A	Heeft u gebruik gemaakt van zo'n regeling die uw werkgever biedt? (– Ja, van de bedrijfsfietsenregeling	{1,Ja} {0,Nee}
quest16B	Heeft u gebruik gemaakt van zo'n regeling die uw werkgever biedt? (– Ja, van de WKR (werkkostenregeling)	{1,Ja} {0,Nee}
quest16C	Heeft u gebruik gemaakt van zo'n regeling die uw werkgever biedt? (– Ja, van de reiskostenvergoeding voor	{1,Ja} {0,Nee}
quest16D	Heeft u gebruik gemaakt van zo'n regeling die uw werkgever biedt? (– Anders	{1,Ja} {0,Nee}

quest16E	Heeft u gebruik gemaakt van zo'n regeling die uw werkgever biedt? (– Nee	{1,Ja} {0,Nee}
quest17A	Waarom heeft u mee gedaan aan de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf? – Het fiscaal voordeel van deze regelin	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest17B	Waarom heeft u mee gedaan aan de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf? – Ik vind het fijn om regelmatig (bv el	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest17C	Waarom heeft u mee gedaan aan de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf? – Ik vond het tijd voor een nieuwe fiet	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest17D	Waarom heeft u mee gedaan aan de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf? – Zo stimuleer ik mijzelf om de fiets m	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
welreg	(Evt) Andere, hierboven niet genoemde redenen die voor u een rol heeft gespeeld, nl:	
quest18A	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Ik koop liever zelf een fiets	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest18B	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Te veel regelwerk	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest18C	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Ik vind het fiscaal voordeel te laag	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest18D	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Als ik gebruik maak van de bedrijfsfi	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest18E	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Ik krijg al een fietskilometervergoed	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest18F	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Voor mij geen gunstige regeling	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4} {5,5 speelde een grote rol}
quest18G	Waarom maakt u geen gebruik van de bedrijfsfietsenregeling van uw bedrijf – Ik woon te ver van mijn werk	{1,1 speelde geen rol} {2,2} {3,3} {4,4}

		{5,5 speelde een grote rol}
geenreg	(Evt) Andere, hierboven niet genoemde redenen die voor u een rol heeft gespeeld, nl:	
Quest19A	Als u nu een nieuwe fiets zou hebben, hoe groot acht u dan de kans dat u deze – Om naar uw werk te fietsen?	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet klein/niet groot} {4,groot} {5,heel erg groot}
Quest19B	Als u nu een nieuwe fiets zou hebben, hoe groot acht u dan de kans dat u deze – Voor ander gebruik zoals boodschappen	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet klein/niet groot} {4,groot} {5,heel erg groot}
quest20A	Als u nu 19 cent zou krijgen per kilometer die u fietst naar uw werk, hoe – Om naar uw werk te fietsen?	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet groot niet klein} {4,groot} {5,heel erg groot}
quest20B	Als u nu 19 cent zou krijgen per kilometer die u fietst naar uw werk, hoe – Voor ander gebruik zoals boodschappen	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet groot niet klein} {4,groot} {5,heel erg groot}
quest21A	Als u nu een nieuwe fiets zou hebben EN 19 cent zou krijgen per kilometer – Om naar uw werk te fietsen?	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet groot niet klein} {4,groot} {5,heel erg groot}
quest21B	Als u nu een nieuwe fiets zou hebben EN 19 cent zou krijgen per kilometer – Voor ander gebruik zoals boodschappen	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet groot niet klein} {4,groot} {5,heel erg groot}
quest22A	Hoe groot is de kans dat u in het komende jaar een fiets zal kopen als u deze – die kans is:	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet groot niet klein} {4,groot} {5,heel erg groot}
quest23A	Geef voor onderstaande stelling aan in hoeverre u het eens dan wel oneens bent – De bedrijfsfietsenregeling of WKR&nbs	{1,helemaal mee oneens} {2,oneens} {3,niet eens / niet oneens} {4,eens} {5,helemaal mee eens}
quest23B	Geef voor onderstaande stelling aan in hoeverre u het eens dan wel oneens bent – De bedrijfsfietsenregeling of WKR reg	{1,helemaal mee oneens} {2,oneens} {3,niet eens / niet oneens} {4,eens} {5,helemaal mee eens}
quest25	Weet u dat de bedrijfsfietsenregeling op zal houden te bestaan?	{1,Ja} {2,Nee}
quest26A	Hoe groot is de kans dat u in het komende jaar een fiets zal kopen als u deze – die kans is:	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet groot niet klein} {4,groot} {5,heel erg groot}
v38_A	Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben: – Zou ik deze fiets vaker voor woon-wer	{1,helemaal mee oneens} {2,meë oneens} {3,niet oneens, niet eens}

		{4,mee eens} {5,helemaal mee eens} {6,NVT ik fiets al maximaal dus vaker kan niet}
v39_A	Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben: – Zou ik grotere afstanden fietsen	{1,helemaal mee oneens} {2,mee oneens} {3,niet oneens, niet eens} {4,mee eens} {5,helemaal mee eens}
v39_B	Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben: – Zou ik deze fiets vaker gebruiken voor	{1,helemaal mee oneens} {2,mee oneens} {3,niet oneens, niet eens} {4,mee eens} {5,helemaal mee eens}
v39_C	Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben: – Zou ik dat een goede vervanger van he	{1,helemaal mee oneens} {2,mee oneens} {3,niet oneens, niet eens} {4,mee eens} {5,helemaal mee eens}
v39_D	Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben: – Zou ik dat een goede vervanger van mi	{1,helemaal mee oneens} {2,mee oneens} {3,niet oneens, niet eens} {4,mee eens} {5,helemaal mee eens}
v39_E	Als ik een elektrische fiets tot mijn beschikking zou hebben: – Zou ik dat een goed alternatief	{1,helemaal mee oneens} {2,mee oneens} {3,niet oneens, niet eens} {4,mee eens} {5,helemaal mee eens}
v40_A	Er bestaan ook regelingen voor de aankoop van elektrische fietsen waarbij – Hoe groot is de kans dat u komend jaar	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet klein niet groot} {4,groot} {5,heel erg groot}
v40_B	Er bestaan ook regelingen voor de aankoop van elektrische fietsen waarbij – Hoe groot is de kans dat u komend jaar	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet klein niet groot} {4,groot} {5,heel erg groot}
v40_C	Er bestaan ook regelingen voor de aankoop van elektrische fietsen waarbij – Hoe groot is de kans dat u komend jaar	{1,heel erg klein} {2,klein} {3,niet klein niet groot} {4,groot} {5,heel erg groot}
nqid	Persoonsgegevens: Identificatienummer	
nqlastn	Persoonsgegevens: Achternaam	
nqfirstn	Persoonsgegevens: Voornaam	
nqinit	Persoonsgegevens: Voorletters	
nqinsert	Persoonsgegevens: Tussenvoegsel	
nqgender	Persoonsgegevens: Geslacht	{M,Man} {F,Vrouw} {X,Onbekend}
nqemail	Persoonsgegevens: E-mailadres	
nqusern	Persoonsgegevens: Gebruikersnaam	
nqpwd	Persoonsgegevens: Wachtwoord	
nqstart	Persoonsgegevens: Begonnen	{1,Ja} {0,Nee}

nqcompl	Persoonsgegevens: Afgerond	{1,Ja} {0,Nee}
nqsess	Persoonsgegevens: Aantal sessies	
nqdurat	Persoonsgegevens: Tijdsduur	
nqdatsta	Persoonsgegevens: Datum begonnen	
nqdatcom	Persoonsgegevens: Datum afgerond	
nqdatcre	Persoonsgegevens: Datum aangemaakt	
nqipaddr	Persoonsgegevens: IP adres	
nqcid	panelclixvariabelen: panelclix campaign nummer	
nqpid	panelclixvariabelen: panelclix id-nummer	