



Onderzoek Trappers

rapportage

Opdrachtgever

Nationale Fiets Projecten
Postbus 594
8440 AN Heerenveen

Opdrachtnemer

DTV Consultants B.V.
Ruben van den Hamsvoort en
Alex van Ingen
POM 8267

Breda, maart 2009

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. INLEIDING.....	1
2. ENQUÊTERESULTATEN	2
2.1 Branche	2
2.2 Reisafstand	2
2.3 Aantal werkdagen.....	2
2.4 Fietsgebruik.....	3
2.5 Autogebruik	4
2.6 CO ² -reductie.....	7
2.7 Redenen om met de fiets naar het werk te gaan	7
2.8 Redenen om <u>niet</u> met de fiets naar het werk te gaan	8
2.9 Specifieke belemmeringen.....	9
2.10 Stellingen.....	9

1. INLEIDING

Alle deelnemers aan Trappers hebben vanaf half november tot en met begin december 2008 de mogelijkheid gehad om een vragenlijst in te vullen. Deze vragenlijst is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de omvang van het fiets- en autogebruik van de deelnemers en de wijzigingen daarin ná de start met Trappers.

Ook wordt duidelijk waarom deelnemers met de fiets of auto naar het werk reizen en welke argumenten daarbij een rol spelen. Respondenten konden belemmeringen om te fietsen noemen die ze ervaren bij de werklocatie en werden tenslotte gevraagd te reageren op een aantal stellingen.

In totaal zijn 1.132 vragenlijsten ingevuld. Dit geeft bij 3.349 deelnemers een respons van 34 procent.

In deze rapportage worden de resultaten bondig weergegeven. Bij de presentatie van de gegevens wordt de volgorde van de vragenlijst zoveel mogelijk aangehouden.

Omdat niet iedere respondent een antwoord geeft op elke vraag, is het totaal aan antwoorden niet steeds gelijk aan 1.132.

2. ENQUÊTERESULTATEN

2.1 Branche

Van alle respondenten is het merendeel werkzaam in de gezondheidszorg: dit geldt voor 60,5 procent van de respondenten.

Tabel 2.1 Branche waarin respondenten werkzaam zijn

Branche	Aantal	Percentage
financiële sector (bank, verzekeringen)	117	10,3%
gezondheidszorg (ziekenhuis, GGZ, GGD)	685	60,5%
onderwijs	219	19,3%
andere overheidsorganisatie	24	2,1%
overige branches	87	7,7%
totaal	1.132	100%

2.2 Reisafstand

De meeste respondenten hebben een relatief korte reisafstand. Iets meer dan 80 % van de respondenten (81,8 procent) woont binnen 10 kilometer van de werklocatie. Bijna de helft van de respondenten (46,8 procent) woont binnen 5 kilometer van het werk. Toch fietst nog 3 procent meer dan 20 kilometer naar het werk.

Tabel 2.2 Reisafstand enkele reis

Reisafstand enkele reis	Aantal	Percentage
0 tot 5 kilometer	529	46,8%
5 tot 10 kilometer	396	35,0%
10 tot 15 kilometer	130	11,5%
15 tot 20 kilometer	40	3,5%
meer dan 20 kilometer	35	3,1%
totaal	1.130	100%

2.3 Aantal werkdagen

Meer dan 70 procent van de respondenten (70,8 procent) werkt 4 dagen per week of meer.

Tabel 2.3 Aantal werkdagen

Aantal werkdagen	Aantal	Percentage
1 dag	3	0,3%
2 dagen	59	5,2%
3 dagen	253	22,3%
4 dagen	372	32,9%
5 dagen	429	37,9%
variabel/op afroep	16	1,4%
totaal	1.132	100%

2.4 Fietsgebruik

Vóór de deelname aan Trappers was het fietsgebruik al hoog te noemen. Iets meer dan 50 procent van de respondenten (50,2 procent) gebruikte al minimaal 4 dagen per week de fiets om naar het werk te reizen en bijna een kwart (23,5 procent) alle dagen. Bijna 6 procent van de respondenten (5,7 procent) gebruikte *nooit* de fiets voor het woon-werkverkeer. Ter vergelijking: het aandeel van de fiets in het totale woon-werkverkeer in Nederland is 27 procent.

Tabel 2.4 Fietsgebruik **voor** deelname aan Trappers

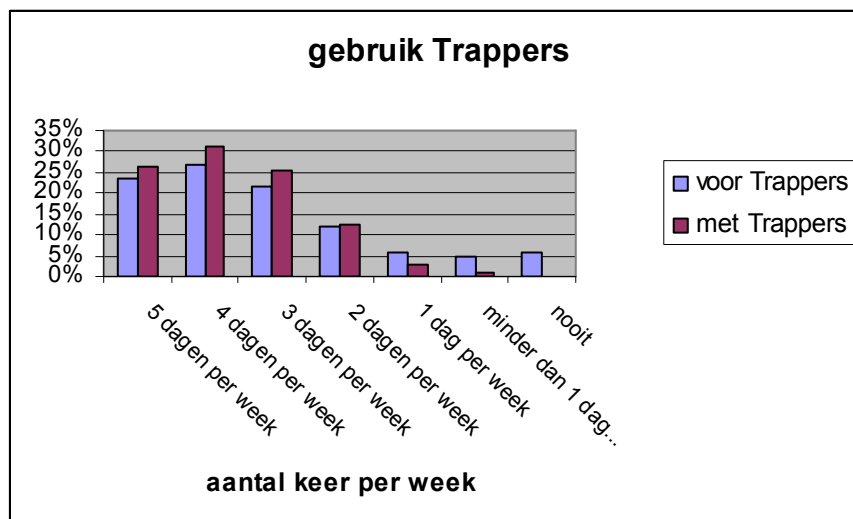
Fietsgebruik	Aantal	Percentage
5 dagen per week	265	23,5%
4 dagen per week	301	26,7%
3 dagen per week	241	21,4%
2 dagen per week	136	12,1%
1 dag per week	67	5,9%
minder dan 1 dag per week	53	4,7%
nooit	64	5,7%
totaal	1.127	100%

Het gemiddelde gebruik van de fiets vóór de deelname aan Trappers is 3,2 keer per week. Na deelname aan Trappers, gebruikt bijna 60 procent van de respondenten (57,7 procent) minimaal 4 keer per week de fiets voor het woon-werkverkeer. Hierboven staat dat dat vóór de deelname aan Trappers 50,2 procent was. Dit is een indicatie voor het stijgende gebruik van de fiets als gevolg van de start met Trappers. Slechts 0,1 procent (1 respondent) gebruikt de fiets na de start met Trappers nooit (was 5,7 procent).

Tabel 2.5 Huidig fietsgebruik

Fietsgebruik	Aantal	Percentage
5 dagen per week	297	26,4%
4 dagen per week	353	31,3%
3 dagen per week	287	25,5%
2 dagen per week	142	12,6%
1 dag per week	35	3,1%
minder dan 1 dag per week	12	1,1%
nooit	1	0,1%
totaal	1.127	100%

Het actuele fietsgebruik is met 0,4 keer gestegen tot gemiddeld 3,6 keer per week vergeleken met de situatie vóór deelname aan Trappers. Het aantal gefietste ritten is met 13 procent toegenomen (van 3.604 naar 4.080 gefietste ritten). Bijna een kwart van de respondenten (24,1 procent) geeft aan dat men na de deelname aan Trappers meer gebruik maakt van de fiets. Zie tabel 2.6 op de volgende pagina. De stijging van het fietsgebruik wordt ook duidelijk in figuur 2.1 op de volgende pagina. Hierin staat de verdeling van het aantal dagen dat de fiets wordt gebruikt voor en na de invoering van Trappers.



Afbeelding 2.1 Verdeling gebruik fiets voor en met Trappers

Tabel 2.6 Verandering in fietsgebruik (relatief)

Verandering	Aantal	Percentage
Meer fietsgebruik	271	24,1%
Fietsgebruik gelijk	799	71,1%
Minder fietsgebruik	53	4,7%
totaal	1.123	100%

2.5 Autogebruik

Vóór de deelname aan Trappers gebruikte 37,3 procent van de respondenten *nooit* de auto in het woon-werkverkeer. Ruim 15 procent van de respondenten (15,2 procent) gebruikte de auto minimaal 3 dagen per week. Deze resultaten zijn in lijn met de gegevens over de wijzigingen in het gebruik van de fiets in de vorige paragraaf.

Tabel 2.7 Autogebruik **vóór** deelname aan Trappers

Autogebruik	Aantal	Percentage
5 dagen per week	36	3,2%
4 dagen per week	70	6,2%
3 dagen per week	65	5,8%
2 dagen per week	109	9,7%
1 dag per week	141	12,5%
minder dan 1 dag per week	286	25,4%
nooit	421	37,3%
totaal	1.128	100%

Gemiddeld werd vóór de deelname aan Trappers door de respondenten 0,9 keer per week gebruik gemaakt van de auto voor het woon-werkverkeer. Daarbij zijn we er van uitgegaan dat iemand die aangeeft minder dan 1 dag per week de auto of de fiets te gebruiken, 0,25 per week de auto gebruikt. Na deelname aan Trappers gebruikt ruim 45,4 procent van de respondenten de auto *nooit* voor het woon-werkverkeer (was 37,3 procent). Het totale aantal autoritten per week was 1.085.

Tabel 2.8 Huidig autogebruik

Autogebruik	Aantal	Percentage
5 dagen per week	1	0,1%
4 dagen per week	12	1,1%
3 dagen per week	34	3,0%
2 dagen per week	65	5,8%
1 dag per week	157	14,0%
minder dan 1 dag per week	345	30,7%
nooit	511	45,4%
totaal	1.125	100%

Het totale aantal autoritten is nu 528. Het huidige autogebruik is van gemiddeld 0,9 keer per week vóór deelname aan Trappers gedaald naar 0,5 keer per week (oftewel een verschil van 557 ritten). Meer dan een kwart van de respondenten (27,7 procent) geeft aan dat men na de deelname aan Trappers minder van de auto gebruik maakt. Zie tabel 2.9.

Tabel 2.9 Verandering in autogebruik relatief

Verandering	Aantal	Percentage
Meer autogebruik	40	3,6%
Autogebruik gelijk	773	68,8%
Minder autogebruik	311	27,7%
totaal	1.124	100 %

Wanneer de verandering in het autogebruik getotaliseerd wordt voor alle respondenten, dan blijkt dat door de respondenten bijna 557 keer per week minder van de auto gebruik wordt gemaakt. Het verschil met de stijging van het fietsgebruik (zie paragraaf 2.4), kan worden veroorzaakt door een verschuiving naar het gebruik van andere vervoermiddelen (zoals openbaar vervoer of samen rijden) en wijzigingen in het aantal dagen woon-werkverkeer (bijvoorbeeld door de toename van thuiswerken of part-timewerken). Op het totaal aantal ritten per week (en dus de modal-split) is de besparing ongeveer 11 procent.

De respondenten vertegenwoordigen een deel van de medewerkers van de bedrijven en instellingen die met Trappers zijn gestart. Om de invloed van de invoering van Trappers op de bereikbaarheid in algemene termen vast te stellen, moet bekend zijn hoe groot die totale groep medewerkers is.

Om een voorbeeld te geven: als de deelnemers aan Trappers de helft van het 'personeelsbestand' vormen, is de invloed op de reductie van het autogebruik in de modal-split (de verdeling van de gebruikte vervoermiddelen in het woon-werkverkeer) 5,5 procent (de helft van de 11 % van de vorige pagina). Ter vergelijking: de doelstelling die de Taskforce Mobiliteitsmanagement heeft gesteld is 5 procent reductie van autokilometers in de spits¹. Het zal duidelijk zijn dat Trappers aan de realisatie van deze doelstelling een behoorlijke bijdrage zou kunnen leveren.

¹ De Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM), ingesteld door het kabinet om het aantal filekilometers in de spits te reduceren, bestaat uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, de sociale partners en de rijksoverheid en wordt voorgezeten door Lodewijk de Waal. Zie voor meer informatie www.tfmm.nl

2.6 CO²-reductie

Op basis van de afname van het aantal dagen dat met de auto naar het werk wordt gereisd in combinatie met de reisafstand kan worden berekend wat de besparing in CO²-uitstoot is.

Totaal wordt door de respondenten per week 557 keer minder gebruik gemaakt van de auto voor het woon werkverkeer. Wanneer hierbij de reisafstand wordt betrokken dan blijkt dat er per week 8.711 kilometer minder met de auto wordt gereisd. Indien wordt aangenomen dat de gemiddelde CO²-uitstoot 180 gr/km is dan resulteert dit in een totale CO²-reductie van 1.560.000 gram per week. Dit komt overeen een reductie van ruim 1,5 ton CO² per week.

Uitgaande van een respons op de enquête van 34 % is de werkelijke CO²-reductie hoger. Wanneer wordt aangenomen dat er geen selectieve non-respons is (dan gaan we ervan uit dat mensen die de enquête niet hebben ingevuld dezelfde kenmerken hebben als mensen die de enquête wel hebben ingevuld. Vaak blijken fervente autogebruikers onder de groep non-respondenten relatief meer vertegenwoordigd te zijn), dan is de totale CO²-reductie ruim 4 ton CO² per week.

2.7 Redenen om met de fiets naar het werk te gaan

De belangrijkste redenen om met de fiets naar het werk te gaan zijn de invloed van fietsen op de gezondheid en conditie (94,7 % van de respondenten vindt dit (erg) belangrijk) en het milieu (86,8 % van de respondenten vindt dit (erg) belangrijk). Ook kosten is een belangrijk argument: 73,7 procent van de respondenten vindt dit een belangrijk of erg belangrijk argument. Zie tabel 2.10 op de volgende pagina voor de complete resultaten.

Tabel 2.10 Redenen om met de fiets naar het werk te gaan

Reden fietsgebruik	erg belangrijk	belangrijk	niet zo belangrijk	onbelangrijk	n.v.t.
Ik word er door mijn werkgever voor beloond	6,5%	27,9%	40,7%	19,1%	5,9%
Het is de snelste manier om naar mijn werk te komen	23,0%	36,0%	21,5%	9,6%	9,8%
Het spaart kosten, het is goedkoper	28,2%	45,5%	17,5%	6,2%	2,6%
Het vermijden van files	24,8%	30,2%	13,2%	10,0%	21,8%
Parkeerdruckte bij het werk	27,4%	32,1%	18,8%	9,8%	11,9%
Betaald parkeren bij het werk	22,2%	19,9%	11,3%	8,5%	38,0%
Het is goed voor mijn gezondheid en conditie	58,1%	36,6%	3,8%	0,7%	0,8%
Het is goed voor het milieu	43,5%	43,3%	10,1%	1,7%	1,4%
Ik heb geen alternatief	8,3%	9,4%	14,3%	15,2%	52,9%

2.8 Redenen om niet met de fiets naar het werk te gaan

De belangrijkste reden om niet met de fiets naar het werk te komen is het slechte weer: 43 procent geeft aan dit een (erg) belangrijke reden te vinden. De andere argumenten spelen relatief een veel kleinere rol. Afspraken overdag is voor 21,3 procent van de deelnemers een reden om niet met de fiets naar het werk te gaan. Ook het gemak en comfort van de auto vindt ongeveer een vijfde van de respondenten (19,7 procent) een rol spelen om niet met de fiets naar het werk te gaan. Dit geldt ook voor het gebruik van de auto voor privé-zaken (19,3 procent). Over het algemeen zijn er voor de deelnemers aan Trappers geen zwaarwegende redenen om de fiets niet te gebruiken in het woon-werkverkeer.

Tabel 2.11 Redenen om **niet** met de fiets naar het werk te gaan

Reden geen fietsgebruik	erg belangrijk	belangrijk	niet zo belangrijk	onbelangrijk	n.v.t.
Ik word er door mijn werkgever niet voldoende beloond	1,5%	7,1%	25,8%	35,0%	30,5%
Slecht weer	17,8%	25,2%	21,9%	19,8%	15,2%
Het is te ver	2,7%	10,0%	19,5%	34,8%	33,1%
Anders kom ik te laat op mijn werk	2,0%	10,5%	17,8%	34,9%	34,8%
Het gemak/comfort van de auto	2,3%	17,4%	26,9%	31,9%	21,5%
Ik heb afspraken overdag	7,0%	14,8%	15,7%	23,3%	39,1%
Ik heb late dienst en wil niet in het donker fietsen	6,6%	10,7%	19,3%	42,7%	20,7%
Ik moet met representatieve kleding op mijn werk komen	2,7%	10,7%	20,5%	29,5%	36,6%
Ik moet veel spullen meenemen	3,0%	12,0%	21,5%	27,2%	36,2%
Ik combineer de rit met privé-zaken	5,2%	14,1%	15,2%	23,6%	41,9%

2.9 Specifieke belemmeringen

Slecht een beperkt aantal respondenten geeft aan specifieke belemmeringen te hebben om de fiets niet te gebruiken. Vijf procent van de respondenten noemt de onveiligheid van de fietsroute een belemmering. Bijna 9 procent van de respondenten (8,6 procent) geeft overige belemmeringen aan. Te denken valt dan aan onvoldoende capaciteit van de fietsenstalling, de verkeerssituatie onderweg of de werksituatie die het niet altijd mogelijk maakt om te fietsen.

Tabel 2.12 Specifieke belemmeringen

Specifieke belemmering	Aantal	Percentage
Er is geen afgesloten fietsenstalling	14	1,2%
Er is geen mogelijkheid om me op te frissen/om te kleden	37	3,3%
De aanfietsroute is niet veilig	58	5,1%
Overig	97	8,6%

2.10 Stellingen

Tenslotte zijn de respondenten in de vragenlijst een viertal stellingen voorgelegd. Over het algemeen wordt Trappers door de respondenten enigszins ervaren als een vergoeding van de reiskosten: bijna 60 procent van de respondenten (59,4 procent) is het helemaal of enigszins eens met deze stelling. Men ervaart Trappers vaker als een extra vergoeding van de werkgever: dit geldt voor 87 procent van de deelnemers. Bijna 60 procent van de respondenten (58,6 procent) wordt helemaal of in enige mate door Trappers gestimuleerd om vaker met de fiets naar het werk te gaan. De overgrote meerderheid voelt zich fitter als men op de fiets naar het werk gaat. Ruim zes van de tien respondenten (63,3 procent) is het helemaal eens met deze stelling en 92,4 procent enigszins of helemaal eens.

Tabel 2.13 Stellingen

	helemaal van toepassing	enigszins van toepassing	niet erg van toepassing	helemaal niet van toepassing
Trappers ervaar ik als een vergoeding van mijn reiskosten	15,1%	44,3%	21,3%	19,3%
Trappers ervaar ik als een extra vergoeding van mijn werkgever	51,8%	35,3%	9,1%	3,8%
Trappers stimuleert mij vaker op de fiets naar het werk te gaan	22,6%	36,0%	18,6%	22,8%
Wanneer ik op de fiets naar het werk ga voel ik me fitter	63,3%	29,1%	6,6%	1,1%

