



Universiteit Utrecht

Faculteit Geowetenschappen

Elektrische fiets gebruik als gevolg van fietsstimuleringsprogramma B-Riders

**Onderzoek naar verschuivingen in vervoerwijzenkeuze van
deelnemers E-Bike Bonus als gevolg van B-Riders
programma**

Auteurs

Joost de Kruijf

Jos Hopmans

Datum

3 april 2015



Voorwoord

De elektrische fiets maakt de laatste jaren zijn opmars in het dagelijkse verplaatsingsgedrag in Nederland. Ten opzichte van de reguliere fiets biedt de elektrische fiets voordelen als het gaat om bijvoorbeeld hogere snelheid (actieradius) en een lagere fysieke inspanning. Door deze positieve aspecten vormt de elektrische fiets een alternatief voor de auto in het dagelijkse woon-werk verkeer op afstanden tussen de 7,5 en 15 km.

De provincie Noord-Brabant heeft zichzelf ten doel gesteld de fietsprovincie van Nederland te worden in 2020. Om dit doel te bereiken wordt naast de aanleg van fietsinfrastructuur, fietsparkeren, regionale samenwerking en beleid ook ingezet op gedragsverandering. Met het B-Riders programma heeft de provincie Noord-Brabant een fietsstimuleringsprogramma vormgegeven waarin de automobilist verleid wordt om de elektrische fiets te gebruiken in het dagelijkse woon-werkverkeer. Het programma bestaat uit verschillende onderdelen, waar deelnemers zelf vooraf mochten aangegeven in welk programma zij wilden participeren. Fietsstimulering door een financiële vergoeding, door middel van feedback en coaching of een combinatie van beide.

Omdat er nog relatief weinig bekend is over de ervaring en effecten van de overstap van de auto naar de elektrische fiets in het dagelijkse woon-werkverkeer was de universiteit Utrecht reeds gestart met een promotieonderzoek gestart. Uit praktisch en inhoudelijke redenen is in overleg met de provincie Noord-Brabant besloten het B-Riders programma te hanteren als populatie voor het veldwerkonderzoek.

Het onderzoek richt zich op de verwachte en daadwerkelijke ervaring van de overstap van de auto naar de elektrische fiets in het dagelijkse woon-werkverkeer, de verwachte en daadwerkelijke beleving van de ruimtelijke context en de invloed van de persoonlijke waardeoriëntaties van deelnemers hierop. Gezien de grote hoeveelheid variabelen in het programma en het onderzoek is binnen het onderzoek de afbakening gemaakt alleen de deelnemers te volgen die deelnemen aan het onderdeel E-Bike Bonus (fietsstimulering door financiële vergoeding).

Aangezien de looptijd en dynamiek van het promotieonderzoek niet past binnen het Beter Benutten programma van het ministerie van I&M worden in deze rapportage uitsluitend de verschuivingen in de vervoerwijzenkeuzen gepresenteerd die zich gedurende het programma hebben voorgedaan binnen de groep E-Bike Bonus.



Universiteit Utrecht

Faculteit Geowetenschappen

Inhoudsopgave

Voorwoord

Inhoudsopgave

3

H1. Inleiding

4

H2. Onderzoeksopzet

6

H3. Resultaten en conclusies

10



H1. Inleiding

Om de effecten van het B-Riders programma te meten zijn alle deelnemers aan het onderdeel E-Bike Bonus verplicht gesteld mee te werken aan het wetenschappelijke onderzoek. Dit onderzoek bestaat uit twee onderdelen:

- GPS onderzoek
- Vragenlijsten

Om een goed beeld te krijgen van de effecten is naast de deelnemers aan de E-Bike Bonus ook een controlegroep geworven. De deelnemers aan de controlegroep zijn geworven binnen het Brabantpanel, een representatieve groep Brabanders die in theorie ook aan het B-Riders programma hadden kunnen deelnemen gezien de gestelde toelatingseisen maar dit niet hebben gedaan.

GPS onderzoek

Alle deelnemers aan het B-Riders programma hebben de beschikking gekregen over een smartphone applicatie waarmee het totale verplaatsingsgedrag gedurende het programma is gemeten. Deze vorm van registratie vormt de basis voor zowel de financiële als de feedback en coaching binnen het programma.

Daarnaast is deze GPS data als input gebruikt voor Bike PRINT om het gedrag door te vertalen naar beleidsrelevante netwerk prestatie informatie. Door middel van een online GIS toolkit heeft de provincie Noord-Brabant inzicht in het daadwerkelijk netwerkgebruik en -prestatie. Om echter ook uitspraken te kunnen doen over de individuele prestatie van de deelnemers is er vanuit de provincie Noord-Brabant een aanvullend onderzoek vormgegeven in samenwerking met de Universiteit Utrecht en de TU/e om uit de GPS data ook inzicht te krijgen in onder andere de verplaatsingsmotieven, ketenverplaatsingen en de invloeden van weer op het gebruik van de elektrische fiets. De resultaten van dit specifieke onderzoek worden eind april 2015 verwacht.

Vragenlijsten

Om de belevingseffecten van het gebruik van de elektrische fiets in de ruimtelijke context te onderzoeken is een longitudinaal onderzoek opgezet waarbij deelnemers gevraagd is drie vragenlijsten in te vullen. Voorafgaand aan de start van deelname ($t=0$), na een maand na de start ($t=1$) en na circa een half jaar ($t=2$).

Het relevante deel van deze vragenlijsten voor deze rapportage is de rapportage van het dagelijkse woon-werkverkeer. Gedragskeuzen hangen onder andere samen met factoren als voltijd en deeltijd aanstellingen, verschillende werklocaties, begin en eindtijd.



Universiteit Utrecht

Faculteit Geowetenschappen

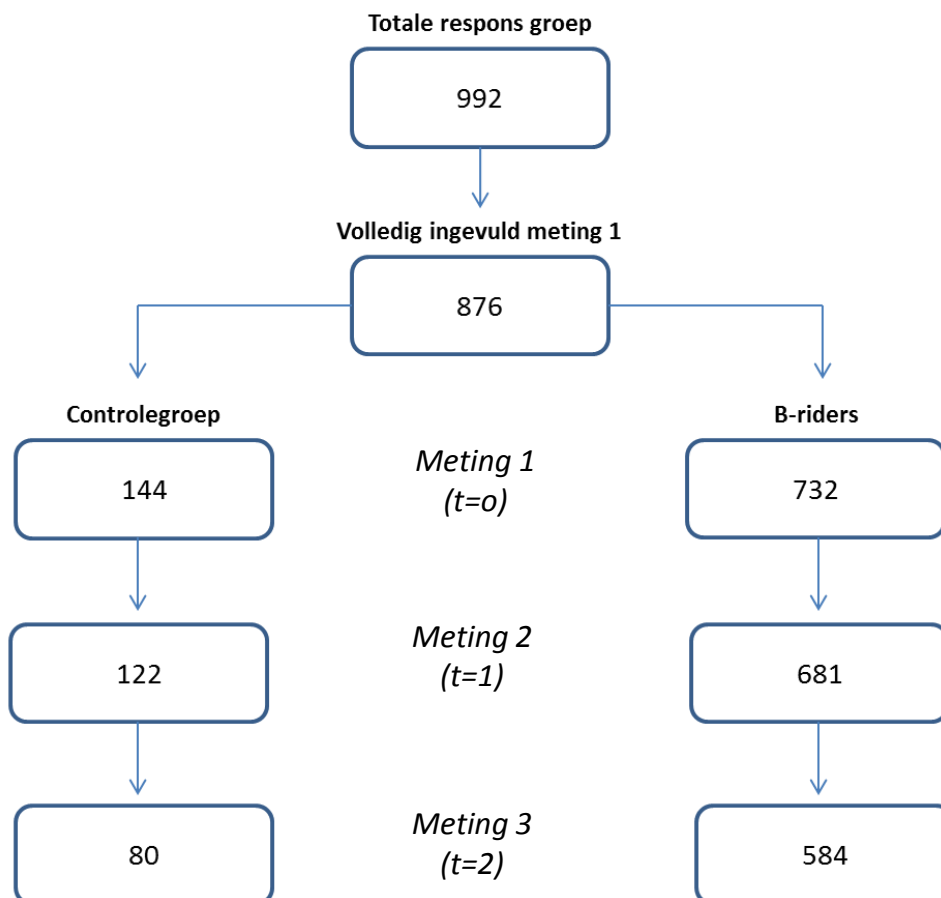
In de volgende hoofdstukken zal na een uitleg van de onderzoeksopzet worden ingegaan op de daadwerkelijke effecten van het programma, gevolgd door de conclusies.



H2. Onderzoeksofzet

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksofzet van de vragenlijsten nader toegelicht. Hierbij wordt ingegaan op de formulering van de vragen naar de reden voor deelname, de invloed van het programma op de aanschaf van de elektrische fiets en het dagelijkse verplaatsingsgedrag.

Omdat de vragenlijsten een doorlooptijd hebben van $t=0$ tot en met $t=2$ bestaat de kans dat deelnemers voortijdig stoppen. In de onderstaande figuur is het verloop weergegeven van de eerste tot en met derde vragenlijst. Voor de analyses van de verschuiving van vervoerwijze keuze zijn alleen de deelnemers meegenomen die de alle drie de vragenlijsten compleet hebben ingevuld. Voor de overige vragen zijn alle deelnemers bij aanvang van het programma ($t=0$) meegenomen.





2.1 De reden voor deelname

Alle deelnemers aan de E-Bike bonus is gevraagd naar de reden voor deelname aan het programma. Uiteindelijk is het doel in het promotieonderzoek om te achterhalen of deze doelen corresponderen met de individuele waardeoriëntatie van de deelnemers. Dit om de kans op sociaal wenselijke antwoorden te kunnen corrigeren/verifiëren.

De deelnemers is de volgende vraag gesteld:

Wat zijn de belangrijkste redenen om deel te nemen aan de E-bike Bonus van het B-Riders programma?

U kunt maximaal 3 antwoorden aankruisen.

- Gezondheid: het is gezond om met de fiets naar het werk te gaan
- Gezondheid: fietsen met een reguliere fiets was vermoeiend
- Prijs: het is nu goedkoper door de subsidieregeling
- Gemak: elektrisch fietsen kost minder kracht
- Snelheid: ik ben sneller op mijn werk
- Actieradius: ik kan een grotere afstand met de fiets overbruggen
- Minder hinder: ik heb minder last van files
- Milieu: de fiets is beter voor het milieu
- Plezier: ik vind fietsen leuk
- Mentale gezondheid: het is lekker om mijn hoofd leeg te maken
- Anders, namelijk:

2.2 De invloed van het programma op aanschaf elektrische fiets

Bij de totstandkoming en opzet van het B-Riders programma is nadrukkelijk de vraag gesteld hoe het gebruik van de elektrische fiets gestimuleerd zou kunnen worden. Het was zeker niet de intentie een fietsstimuleringsprogramma op de te zetten wat met name de aanschaf van de elektrische fiets zou stimuleren.

Om inzicht te verkrijgen in de mate van invloed van het programma op de aanschaf van de elektrische fiets is de volgende vraag gesteld.

Hoeveel invloed heeft de E-Bike Bonus binnen het B-Riders programma gehad op de aanschaf van uw elektrische fiets?

	1	2	3	4	5	6	7	
Heel erg weinig invloed	0	0	0	0	0	0	0	Heel erg veel invloed

2.3 Verplaatsingsgedrag

Om het verplaatsingsgedrag van de deelnemers te beschrijven zijn vragen gesteld naar duur van de werkzaamheden verdeeld naar verschillende werklocaties (1), begin- (2) en eindtijd (3) van de werkzaamheden, de



flexibiliteit ervan (4) en de vervoermiddelkeuzen gerelateerd aan het aantal dagen per week (5) . De deelnemers zijn daarvoor de volgende vragen gesteld.

1. Kunt u per dag van de week aangeven hoeveel uur u over het algemeen werkzaam bent op uw hoofdlocatie, op een andere locatie of thuiswerkt?

Als u een dag niet werkt of de locatie niet op u van toepassing is, dan hoeft u niets in te vullen.

	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Werkzaam op hoofdlocatie (in aantal uren)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Werkzaam op andere locatie (in aantal uren)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Thuiswerk (in aantal uren)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

2. Wat is over het algemeen de meest voorkomende begintijd van uw werkdag?

U kunt het tijdstip invullen als uu.mm (bijvoorbeeld: 09.00). Als u onregelmatig werkt kunt u deze vraag overslaan.

Begintijd

3. Wat is over het algemeen de meest voorkomende eindtijd van uw werkdag?

U kunt het tijdstip invullen als uu.mm (bijvoorbeeld: 09.00). Als u onregelmatig werkt kunt u deze vraag overslaan.

Eindtijd

4. Bent u flexibel in het bepalen van de begin- en/of eindtijd van uw werkdag?

- Ja
- Nee

5. Kunt u aangeven hoeveel dagen in de week u over het algemeen gebruik maakte van de onderstaande hoofdvervoermiddelen voor uw rit naar uw werk? Meerdere antwoorden mogelijk. Mocht u van een bepaald vervoermiddel geen gebruik maken dan dient u het antwoord [nooit] aan te vinken.

Met hoofdvervoermiddel bedoelen we het vervoermiddel waarmee u, in uw totale reis van huis naar werk, de grootste afstand mee aflegt. Indien u op één dag gebruik maakt van meerdere vervoersmiddelen, in uw totale reis van huis naar werk, selecteer dan het vervoersmiddel waarmee u de grootste afstand aflegt.



Universiteit Utrecht

Faculteit Geowetenschappen

	nooit	1 dag	2 dagen	3 dagen	4 dagen	5 dagen	6 dagen	7 dagen
Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Carpoolen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Motor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Brommer/scooter/snorfiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Te voet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anders	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



H3. Resultaten en conclusies

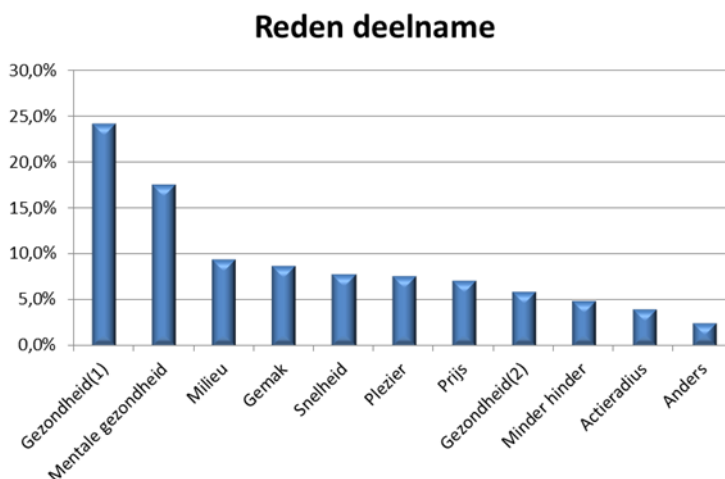
In dit hoofdstuk staan de resultaten gepresenteerd voor de E Bike bonus deelnemers als het gaat om de reden voor deelname, de invloed van het programma op de aanschaf van een elektrische fiets en de verschuivingen in de vervoerwijzenkeuzen.

3.1 De reden voor deelname

Wat zijn de belangrijkste redenen om deel te nemen aan de E-bike Bonus van het B-Riders programma?

Aan de deelnemers aan het B-Riders programma is aan het begin van het programma gevraagd naar de belangrijkste redenen van deelname. Deelnemers konden maximaal drie redenen aangeven. Gezondheid is veruit de meest genoemde reden om deel te nemen. Van het totaal aantal antwoorden is:

- In 24,2% van de gevallen 'gezondheid(1): het is gezond om met de fiets naar het werk te gaan' aangegeven;
- In 17,6% van de gevallen 'mentale gezondheid: het is lekker om mijn hoofd leeg te maken' aangegeven;
- In 5,9% van de gevallen 'gezondheid(2): fietsen met een reguliere fiets was vermoeiend' aangegeven;



Figuur 3.1: Redenen van B-Riders om deel te nemen aan het B-Riders programma (t=0).

Daarnaast is in meer dan 7% van de gevallen milieu, gemak, snelheid, plezier en prijs als reden aangegeven. De financiële factor 'prijs: het is nu goedkoper door de subsidieregeling' is met 7,2% van de antwoorden niet de grootste



drijfveer om deel te nemen aan het programma. De redenen 'minder hinder: ik heb minder last van files' en 'Actieradius: ik kan een grotere afstand met de fiets overbruggen' worden het minst aangegeven als redenen om deel te nemen.

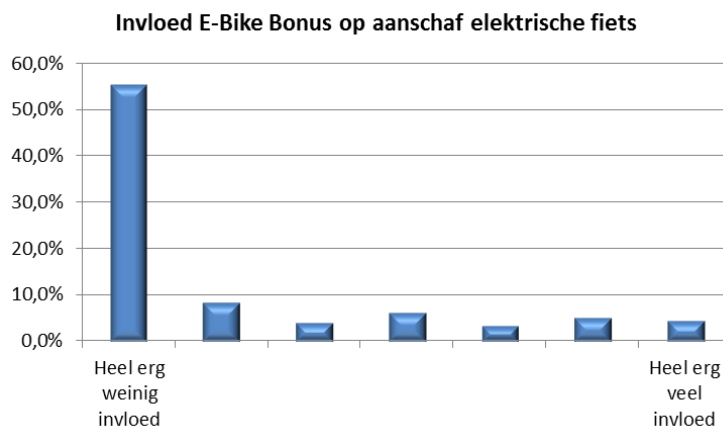
Conclusie

De belangrijkste reden die wordt aangegeven om mee te doen aan het B-Riders programma is gezondheid. Gezondheid in zowel fysieke als in mentale zin. Fysiek: het is gezond om te fietsen. Mentaal: fietsen is lekker om het hoofd leeg te maken.

3.2 De invloed van het programma op aanschaf elektrische fiets

Hoeveel invloed heeft de E-Bike Bonus binnen het B-Riders programma gehad op de aanschaf van uw elektrische fiets?

In figuur 3.2 is zichtbaar dat voor meer dan 50% van de deelnemers de E-bike Bonus heel erg weinig invloed heeft op de aanschaf van de elektrische fiets. Slechts 9,6% van de deelnemers geeft aan dat de E-bike Bonus veel (5,1%) of heel erg veel invloed (4,5%) heeft op de aanschaf van de elektrische fiets. Het fietsstimuleringsprogramma is voor het grootste deel (circa 74%) van de groep geen specifieke stimulans om een elektrische fiets aan te schaffen. Onder geen specifieke stimulans wordt 'heel erg weinig invloed' tot en met 'neutraal (middelste antwoord)' verstaan.



Figuur 3.2: Invloed van de E-Bike Bonus op de aanschaf van de elektrische fiets.

Conclusie

Het fietsstimuleringsprogramma is voor het grootste deel (circa 74%) van de groep geen specifieke stimulans om een elektrische fiets aan te schaffen.



3.3 Verplaatsingsgedrag

Kunt u per dag van de week aangeven hoeveel uur u over het algemeen werkzaam bent op uw hoofdlocatie, op een andere locatie of thuiswerkt?

In tabel 3.1 is de werkduur per dag per type locatie weergegeven voor de B-Riders groep. Er is onderscheid gemaakt tussen de hoofdlocatie van het werk, een alternatieve locatie en thuis (thuiswerken). Wanneer op de hoofdlocatie wordt gewerkt dan is dit gemiddeld voor een volle dag. Voor werknemers die op hoofdlocatie werken geldt daarom in principe dat zij zich in of rondom de ochtend- en avondspits verplaatsen. Op een alternatieve locatie wordt gemiddeld slechts enkele uren gewerkt en is de kans dat een verplaatsing buiten de spits plaatsvindt groter. Daarnaast valt op dat op vrijdag onder B-Riders gemiddeld het langst thuis gewerkt wordt. Onder de controlegroep (tabel 3.2) is de werkduur op de hoofdlocatie en thuis vergelijkbaar. De werkduur op een alternatieve locatie is gemiddeld langer.

Tabel 3.1: Gemiddelde werkduur per locatie per dag voor B-Riders.

	Werkduur						
	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Hoofdlocatie	7,6	7,6	7,3	7,5	6,9	2,6	1,9
Alternatieve locatie	1,8	2,1	2,2	2,6	1,9	0,6	0,4
Thuiswerk	1,7	1,3	1,9	1,5	2,3	0,8	0,9

Tabel 3.2: Gemiddelde werkduur per locatie per dag voor controlegroep.

	Werkduur						
	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Hoofdlocatie	7,3	7,2	7,0	7,0	6,9	3,5	2,7
Alternatieve locatie	2,6	3,9	3,4	3,7	3,3	1,3	1,2
Thuiswerk	1,5	1,7	1,9	1,4	1,7	1,1	1,2

In tabel 3.3 is de spreiding van de werklocaties per dag weergegeven voor B-Riders. Zoals in de totaalkolom aan de rechterzijde zichtbaar is werken deelnemers aan het B-Riders programma gemiddeld in 73% van de gevallen op hoofdlocatie, in 13% van de gevallen op een alternatieve locatie en in 14% van de gevallen thuis. Van de doordeweekse dagen wordt op vrijdag het meest thuis gewerkt. Onder de controlegroep (tabel 3.4) wordt frequenter op een alternatieve locatie (21%) of thuis gewerkt (24%).

Tabel 3.3: Spreiding werklocaties per dag onder B-Riders.

	Spreiding locatie per dag							
	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag	Totaal
Hoofdlocatie	76%	76%	74%	76%	73%	50%	45%	73%
Alternatieve locatie	12%	12%	12%	13%	12%	21%	22%	13%
Thuiswerk	12%	11%	14%	11%	15%	29%	33%	14%



Tabel 3.4: Spreiding werklocaties per dag onder controlegroep.

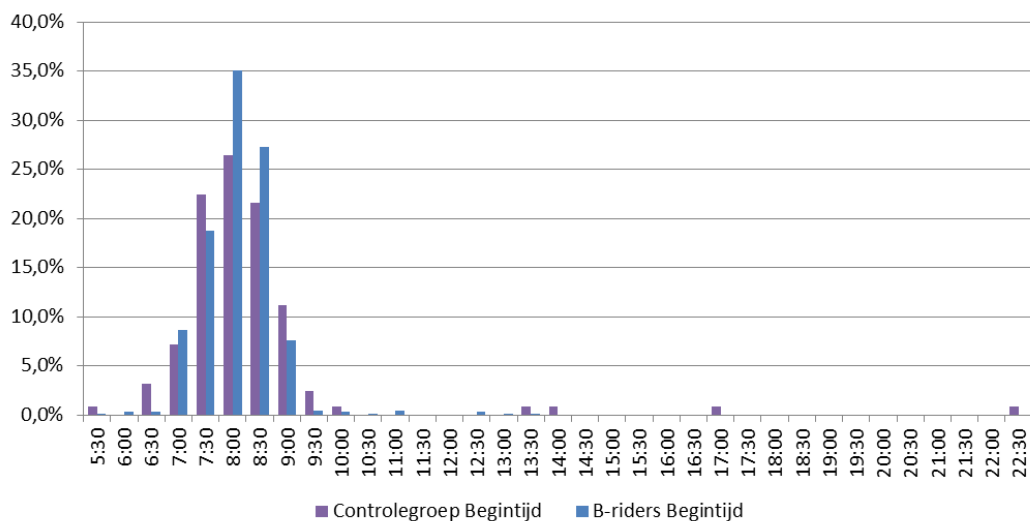
Spreiding locatie per dag								
	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag	Totaal
Hoofdlocatie	61%	58%	55%	60%	53%	42%	40%	55%
Alternatieve locatie	18%	21%	19%	22%	22%	25%	24%	21%
Thuiswerk	21%	21%	26%	18%	25%	33%	35%	24%

Conclusie

Wanneer op de hoofdlocatie wordt gewerkt dan is dit gemiddeld voor een volle dag. Voor werknemers die op hoofdlocatie werken geldt daarom in principe dat zij zich in of rondom de ochtend- en avondspits verplaatsen. Op een alternatieve locatie wordt gemiddeld slechts enkele uren gewerkt en is de kans dat een verplaatsing buiten de spits plaatsvindt groter.

Wat is over het algemeen de meest voorkomende begintijd van uw werkdag?

In figuur 3.3 is de meest voorkomende begintijd weergegeven voor de B-Riders groep en de controlegroep. Voor beide groepen geldt dat rond 8.00 uur de meest voorkomende begintijd. Tussen 7.00 en 9.00 begint 97,3% van de B-Riders groep en 88,8% van de controlegroep met de werkdag. De verplaatsingen naar het werk vinden rond deze tijd plaats, met uitzondering van de het deel van de dagen dat thuis wordt gewerkt.



Figuur 3.3: Begintijd van de werkdag van B-Riders en controlegroep (t=0).

Conclusie

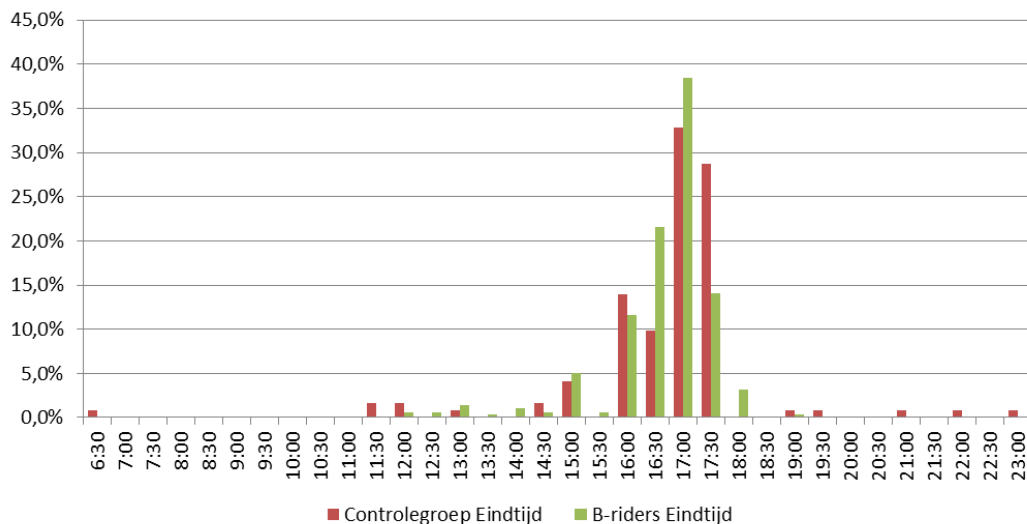
Tussen 7.00 en 9.00 begint 97,3% van de B-Riders groep en 88,8% van de controlegroep met de werkdag en rond deze tijdsperiode vinden dus veruit de meeste verplaatsingen naar het werk plaats.

Wat is over het algemeen de meest voorkomende eindtijd van uw werkdag?

In figuur 3.4 is de meest voorkomende eindtijd weergegeven voor de B-Riders groep en de controlegroep. Voor beide groepen geldt dat rond 17.00 uur de



meest voorkomende begintijd. Tussen 16.00 en 18.00 eindigt 88,9% van de B-Riders groep en 85,2% van de controlegroep met de werkdag. De verplaatsingen van het werk vinden rond deze tijd plaats, met uitzondering van de het deel van de dagen dat thuis wordt gewerkt.



Figuur 3.4: Eindtijd van de werkdag van B-Riders en controlegroep (t=0).

Conclusie

Tussen 16.00 en 18.00 eindigt 88,9% van de B-Riders groep en 85,2% van de controlegroep met de werkdag en rond deze tijdsperiode vinden dus veruit de meeste verplaatsingen van het werk plaats.

Bent u flexibel in het bepalen van de begin- en/of eindtijd van uw werkdag?

Conclusie

58,1% van de B-Riders en 66,2% van de controlegroep is flexibel in het bepalen van begin- en/of eindtijd. Deze groep kan de spits (ten dele) mijden.

Kunt u aangeven hoeveel dagen in de week u over het algemeen gebruik maakte van de onderstaande hoofdvervoermiddelen voor uw rit naar uw werk?

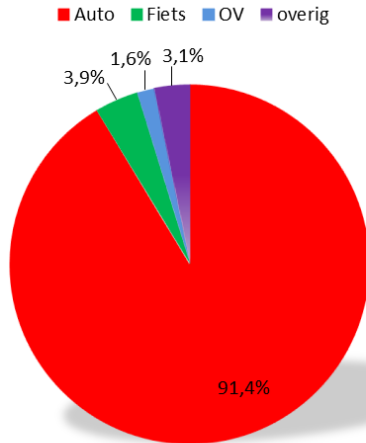
In de drie enquêtes die op verschillende momenten zijn afgenomen is aan beide groepen gevraagd naar het aantal dagen per week dat een deelnemer een bepaald vervoermiddel kiest om van en naar het werk te gaan. Om van de verschuiving van de vervoerwijze keuze een goed beeld te krijgen is de groep geanalyseerd die alle enquêtes heeft ingevuld (80 personen in controlegroep, 584 personen in B-Riders groep).

Het eerste moment dat naar de vervoerwijze keuze is gevraagd is voor aanvang van het programma. In figuur 3.5 is zichtbaar dat 91,4% van de woon-werk ritten van personen uit de controlegroep met de auto wordt afgelegd, en slechts 3,9% met de fiets. Van de ritten van de deelnemers aan

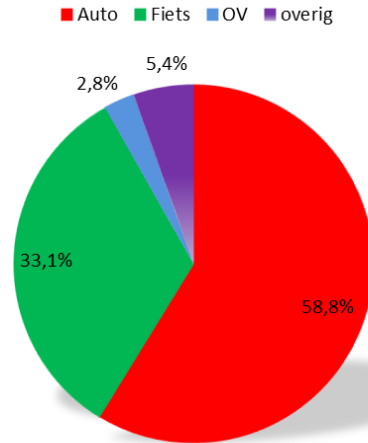


het B-Riders programma (voor aanvang van het programma) wordt 58,8% met de auto afgelegd en 33,1% met de fiets.

Controlegroep



B-Riders

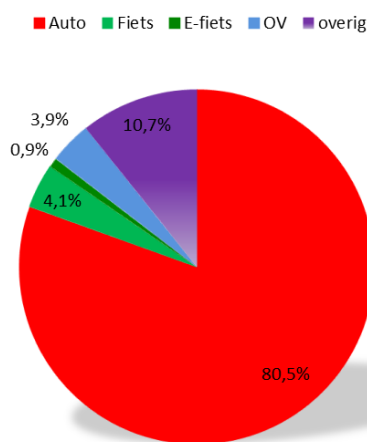


3.5: Vervoerwijze keuze (modal split) voor aanvang van het B-Riders programma voor controlegroep en B-Riders.

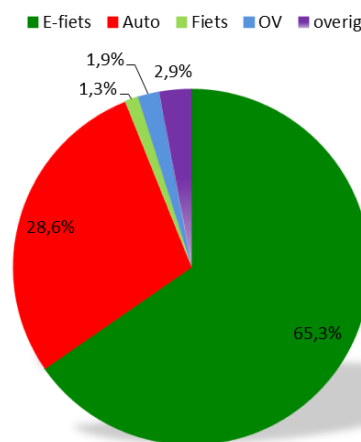
Het tweede moment dat naar de vervoerwijze keuze is gevraagd is één maand na aanvang van het programma. Voor de controlegroep is zichtbaar dat er een lichte afname is van het aantal ritten met de auto. De categorie overig bestaat voornamelijk uit ritten die te voet worden afgelegd.

Bij de B-Riders is het aandeel ritten dat met de elektrische fiets wordt afgelegd gestegen naar 65,3% en het aandeel ritten met de auto afgenomen van 58,8% naar 28,6%. Het aandeel dat met de normale fiets naar het werk gaat is gedaald van 33,1% naar 1,3%. Geconcludeerd kan worden dat een grote verschuiving van autoritten en fietsritten naar ritten op de elektrische fiets heeft plaatsgevonden.

Controlegroep



B-riders



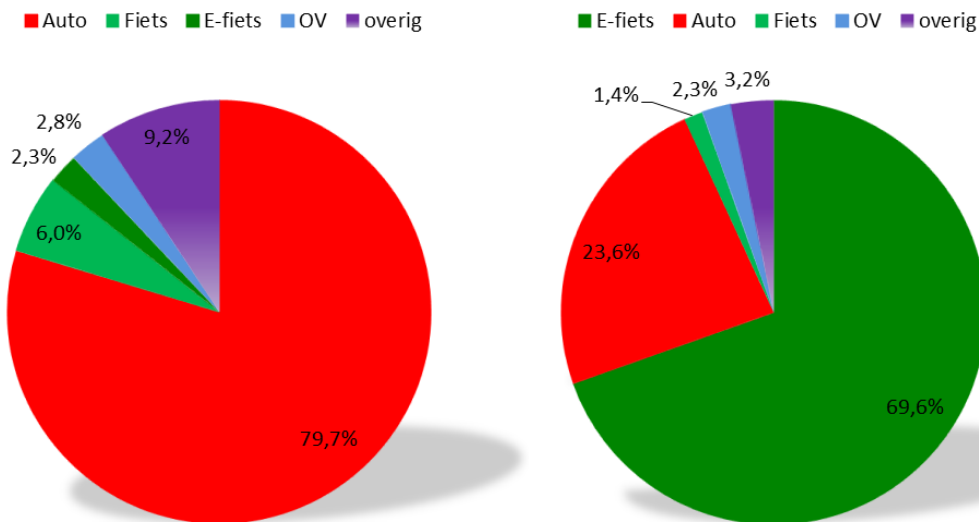
3.6: Vervoerwijze keuze (modal split) op één maand na aanvang van het B-Riders programma voor controlegroep en B-Riders.



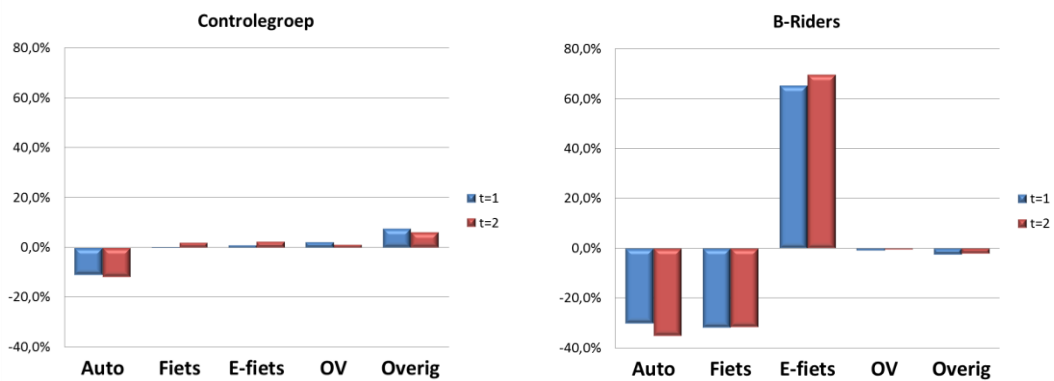
Het derde moment dat naar de vervoerwijze keuze is gevraagd is een half jaar na aanvang van het programma. Uit de resultaten blijkt dat de trend van toename van het aantal ritten met de elektrische fiets en afname van het aantal ritten met de auto onder B-Riders zich voortzet (figuur 3.7). Het gebruik van de normale fiets is gelijke gebleven. Het grootste verschil in vervoerwijze keuze is in de eerste maand ontstaan en nu stabiliseert deze trend zich. Van het aantal woon-werk ritten wordt 69,6% met de elektrische fiets afgelegd en 23,6% met de auto. De verschuivingen in vervoerwijze keuze, de *modal shift*, is gevisualiseerd in figuur 3.8.

Controlegroep

B-Riders



3.7: Vervoerwijze keuze (modal split) op een half jaar na aanvang van het B-Riders programma voor controlegroep en B-Riders.



3.8: Verschuiving in voerwijze keuze (modal shift) vanaf aanvang van het B-Riders programma tot aan een half jaar na aanvang (t=2) van het B-Riders programma (tussentmoment t=1 is na één maand).



Conclusie

Bij de B-Riders is het aandeel ritten dat met de elektrische fiets wordt afgelegd in de eerste maand van het B-Riders programma gestegen naar 65,3% en het aandeel ritten met de auto afgenomen van 58,8% naar 28,6%. Het aandeel dat met de normale fiets naar het werk gaat is gedaald van 33,1% naar 1,3%. Geconcludeerd kan worden dat een grote verschuiving van autoritten en fietsritten naar ritten op de elektrische fiets heeft plaatsgevonden. Deze trend stabiliseert zich gedurende de daaropvolgende maanden. De stimulans van de deelnemers om de elektrische fiets te gebruiken voor woon-werk ritten heeft duidelijke positieve effecten.