



Position Paper Fietsvriendelijk Fiscaal Beleid

Standpunt

ANWB, de Fietzersbond, Natuur & Milieu, BOVAG, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) en RAI Vereniging bepleiten een fietsvriendelijk fiscaal beleid, vooral voor woon-werkverkeer. De filedruk neemt toe, te weinig lichaamsbeweging en luchtvervuiling leiden tot gezondheidsproblemen en de gevolgen van klimaatverandering worden steeds meer merkbaar. Fiscaal stimuleren van de fiets voor woon-werkverkeer leidt tot bereidheid een nieuwe (elektrische) fiets te kopen, en - veel belangrijker - deze nieuwe (elektrische) fiets daadwerkelijk te gebruiken om naar het werk te fietsen en ook vaker privé te fietsen.

Fietsvriendelijk fiscaal beleid betekent voor ANWB, de Fietzersbond, Natuur & Milieu, BOVAG, VNA en RAI Vereniging het aanpassen van de regels voor de leasefiets: vereenvoudigen en aansluiten bij het huidige bijtellingspercentage van de elektrische auto. Daarnaast is het tijd de WKR zodanig aan te passen dat de fiets voor woon-werkverkeer voortaan buiten de zogenaamde vrije ruimte van de Werkkostenregeling (WKR) valt.

Een kosten-baten analyse van een duidelijke leaseregeling toont aan dat een dergelijke regeling voor alle betrokken partijen positief uitvalt en jaarlijks tot € 50 miljoen aan baten kan opleveren; € 6 miljoen aan belastinginkomsten en 44 miljoen aan maatschappelijke baten. Iedere extra fietsforens levert in deze constructie namelijk een jaarlijkse besparing op van maximaal 400 kg CO₂ uitstoot en € 210,- aan ziekte- en verzuimkosten.

De (lease)fiets voor woon-werkverkeer is onder de huidige complexe regelgeving te onaantrekkelijk. Dit belemmert werkgevers en werknemers om over te stappen op woon-werkfietsen. Terwijl met name de e-bike naar de mening van de zes organisaties bij uitstek geschikt is voor woon-werkverkeer. Dit speelt vooral in het MKB, waar werknemers juist vaak op een fietsbare reisafstand wonen. Bovendien bestaat er nog geen speciale bijtellingsregeling voor de (elektrische) leasefiets, waardoor een werknemer - zelfs in absolute zin - duurder uit kan zijn met de leasefiets dan met een (elektrische) leaseauto waarvoor een bijtelling geldt van 4% van de cataloguswaarde. Genoemde partijen pleiten voor een bijtellingsregeling voor een leasefiets die gelijk is aan die van een elektrische auto.

Tegelijkertijd is fietsen goed voor de luchtkwaliteit, verlicht de fietser de filedruk en belasten fietsers de openbare ruimte veel minder met parkeren. Fietsen stimuleert bovendien bewustwording voor het milieu en gezondheid en beïnvloedt anderen in positieve zin door voorbeeldgedrag. Immateriële, maar wel reële baten.

Kortom, alle redenen voor beleidsmakers om de fiscale en andere mogelijkheden die fietsen stimuleren te onderzoeken, vooral voor het woon-werkverkeer. Wij hopen met dit position paper een constructieve bijdrage te leveren aan dit proces.

Baten van een fiscale bijtellingsregeling

Op dit moment worden er vanwege de onduidelijke en onaantrekkelijk bijtellingsregels voor het leasen van een bedrijfsfiets vrijwel geen e-bikes geleased. Opmerkelijk is verder dat de bijtelling veel hoger is dan voor een elektrische auto's, terwijl de maatschappelijke baten veel groter zijn. Invoering van een bijtellingsregeling van 4% over de cataloguswaarde, zoals die ook voor elektrische auto's geldt, zou in het geval van e-bikes, aan directe belastinginkomsten jaarlijks tot 6 miljoen euro opleveren. Voor een berekening zie tabel hieronder.

Er is een groot aantal indirecte baten die een dergelijke bijtellingsregeling zouden opleveren. Uitgaande van de ruim 176.000 bedrijfsfietsen die in het recente verleden in het kader van de bedrijfsfietsenregeling jaarlijks werden aangeschaft en een gemiddelde van drie dagen per week dat er naar het werk gefietst wordt in plaats van de auto, zou een duidelijke en aantrekkelijke bijtellingsregeling voor e-bikes circa 44 miljoen euro aan gezondheids- en milieubaten opleveren. In totaal kunnen de baten daarmee oplopen tot 50 miljoen euro per jaar.

In dit scenario waarin de kansen voor elektrische leasefiets voor het woon-werkverkeer optimaal worden benut en automobilisten drie dagen per werk op de fiets naar het werk zouden gaan in plaats van met de auto, worden er ruim 70 ton aan CO₂, 29 ton NOX en ruim 2,4 ton minder fijnstof uitgestoten.

Potentiële belastinginkomsten 4% bijtellingstarief leasefiets	e-bike	stadfiets
Gemiddelde verkoopprijs incl. BTW (2016)	€ 1.974	€ 570
Bijtelling	4%	4%
Gemiddelde belastingdruk	42%	42%
Netto bijtelling	€ 33	€ 10
Aantal nieuw verkochte fietsen (2016)	928.000	928.000
Aandeel bedrijfsfietsenplan (2014)	19%	19%
Aantal potentiële bedrijfsfietsen	176.320	176.320
Extra belastinginkomsten leasefietsregeling	€ 5.847.335	€ 1.688.440
Maatschappelijke baten per jaar, per automobilist		
Aantal dagen op fiets naar werk	3	3
milieubaten per automobilist (CO ₂ , NOX en fijnstof)	€ 39	€ 19
Gezondheidsbaten	€ 210	€ 105
Totaal jaarlijkse mobiliteits- en gezondheidsbaten	€ 249	€ 124
Totaal maatschappelijke baten	€ 43.847.807	€ 21.923.904
Totale jaarlijkse baten fiscale stimulering fiets	€ 49.695.143	€ 23.612.344

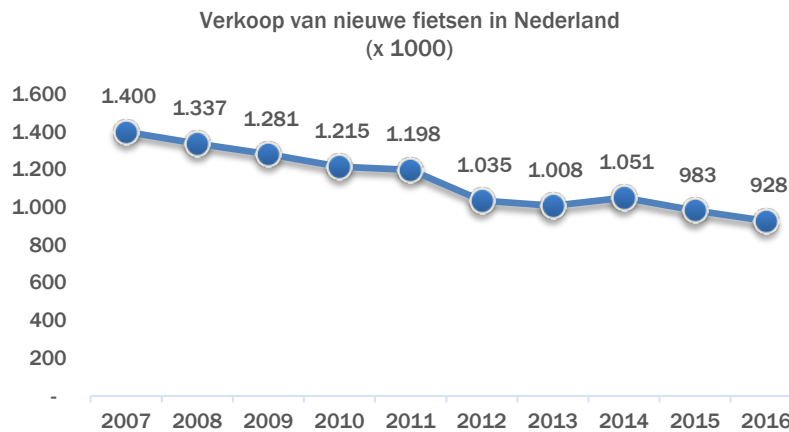
Een verantwoording voor de wijze waarop bovenstaande cijfers tot stand zijn gekomen vindt u in de volgende hoofdstukken.

Potentiële doelgroep bedrijfsfietsen (Bedrijfsfietsenregeling 2007 – 2014)

In de oude bedrijfsfietsenregeling was de btw aftrekbaar voor een fiets die voor een werknemer werd aangeschaft voor woon-werkverkeer. Voor een fiets van maximaal € 749,- was de btw volledig aftrekbaar. De regeling was zeer succesvol en afschaffing van de bedrijfsfietsenregeling eind 2014 heeft een grote invloed gehad op de verkoop van fietsen door de fietsspecialzaken. In 2013 en 2014 werd 17% respectievelijk 19% van de nieuwe fietsen gekocht in het kader van het bedrijfsfietsenplan.¹ Deze verkopen zijn vrijwel geheel weggevallen met het beëindigen van het bedrijfsfietsenplan en opname van de fiets in de werkkostenregeling.

Verkoop van nieuwe fietsen	2013	%	2014	%
Totaal fietsen GfK Retailpanel vakhandel	688.000		749.400	
Raming verkopen bedrijfsfietsen	118.600	17%	139.300	19%

Het aantal verkochte nieuwe fietsen in Nederland is in 2015 voor het eerst onder de 1 miljoen gedaald en dat beeld heeft zich versterkt in 2016, ondanks een (sterk) aantrekkende economie.



¹ GfK, retailstudie Bedrijfsfietsen, 2015

“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.”

Bron: TNO, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen

Effect van fiscale stimulering

De fietssector pleit voor een nieuwe vorm van fiscale stimulering van de bedrijfsfiets. De ervaringen in de afgelopen jaren leren dat zonder vorm van fiscale stimulering werknemers minder snel bereid zijn om een nieuwe fiets te kopen. Onderzoek in 2013 uitgevoerd door TNO in opdracht van BOVAG leert echter dat aanschaf van een nieuwe fiets een positieve invloed heeft op het gebruik van de fiets: mensen fietsen gemiddeld 10% meer voor woon-werkverkeer en 27% voor privéverkeer.² Bovendien zijn eigenaren van een nieuwe fiets meer bereid de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer en privéverkeer dan mensen die op een oude fiets moeten blijven doorrijden.³ Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat stimuleringsmaatregelen de aankoopdrempel voor een nieuwe fiets duidelijk verlagen. Mensen geven aan dat ze eerder bereid zijn om een nieuwe fiets te kopen wanneer ze gebruik kunnen maken van een stimuleringsregeling dan wanneer deze mogelijkheid er niet is.⁴ Gezien de hoge aanschafprijs zal dit zeker voor een e-bike gelden.

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. Mensen die een financiële regeling hebben getroffen om met de fiets naar het werk te gaan houden dit bovendien langer vol dan mensen die geen financiële regeling hebben getroffen. De financiële stimulans kan eenmalig zijn en/of een vergoeding per gereden kilometer.⁵

² TNO, TNO R11363, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen, 2013, p. 15

³ TNO, TNO R11363, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen, 2013, p. 15

⁴ TNO, TNO R11363, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen, 2013, p. 17

⁵ TNO, TNO R11363, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen, 2013, p. 21

Ook uit een ander onderzoek dat in 2013 door TNO is uitgevoerd, blijkt dat het feit dat men beloofd wordt per gefietste kilometer en dat in een overeenkomst is vastgelegd dat men bij het niet behalen van het aangegeven aantal kilometers een deel van het aanschafbedrag van de fiets terug zou moeten betalen zeer waarschijnlijk een belangrijke rol heeft gespeeld in het forse en blijvende gebruik van de elektrische fiets voor het woon-werk verkeer, ook in de winter. ⁶

Onderzoek van de universiteit van Leeds laat zien dat mensen aangeven sterk geneigd zijn om de fiets naar het werk te nemen indien zij daar een dagelijks bedrag voor ontvangen. Een vergoeding van £2 per dag leidde tot een verdubbeling van het aantal mensen dat bereid is op de fiets naar het werk te gaan.⁷

Uit recent onderzoek uitgevoerd door Maurice de Hond blijkt dat een fiscale stimuleringsmaatregel zeer effectief kan zijn om mensen die momenteel met de auto naar het werk gaan over te halen naar de fiets als vervoermiddel.⁸ Uit het panelonderzoek blijkt dat gemiddeld 41 procent van de respondenten bij belastingvoordeel gestimuleerd wordt om naar het werk te fietsen. Onder jongere werknemers is het enthousiasme nog hoger.

Welke van de volgende stimulansen zou voor u interessant kunnen zijn om meer de fiets te nemen om naar uw werk te gaan?	Met auto naar werk	Leeftijd			
	Totaal	<35	35-44	45-54	55+
Een belastingvoordeel	41%	45%	41%	39%	31%
Een gratis e-bike van uw bedrijf	40%	38%	43%	42%	26%
Snellere fietsen	21%	37%	22%	16%	9%
Betere voorzieningen waardoor mijn fiets niet gestolen kan worden	19%	18%	15%	19%	48%
Totaal	121%	138%	121%	116%	113%

Tenslotte biedt de leasefiets het voordeel dat het de fietser ontzorgt doordat reparatie en onderhoud zijn geregeld, net zoals bij de leaseauto. Voordeel voor de werkgever is de continuïteit en betrouwbaarheid van het vervoer van werknemers. Aanschaf van een eigen fiets, eventueel met een lening van de werkgever, biedt die voordelen niet.

⁶ TNO, TNO LS R10462, Elektrisch fietsen in het woon-werkverkeer effecten op mobiliteit en gezondheid, 2013, p.17

⁷ Wardman M, Tight M, Page M. Factors influencing the propensity to cycle to work. Transportation Research, 2007, pp. 21, 24, 35

⁸ Onderzoek Maurice de Hond, 16 januari 2017



“Ruim 40 procent van de e-fietsbezitters geeft aan dat zij als gevolg van het e-fietsen (veel) minder gebruik zijn gaan maken van de auto.”

Bron: KIM, Mobiliteitsbeeld 2016

Elektrische fietsen bijzonder geschikt voor woon-werk verkeer

De elektrische fiets is zeer geschikt voor het gebruik in het woon-werkverkeer. Een derde van de deelnemers aan het TNO onderzoek naar het effect van stimuleringsmaatregelen op de fietsaankoop denkt dat als ze een elektrische fiets zouden 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 procent van de mensen 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.⁹

TNO heeft in 2013 eveneens een onderzoeksproject uitgevoerd naar het specifieke effect van e-bikes op het woon-werkverkeer en de gezondheid. Deelname aan het project leidde tot een aanzienlijk gebruik van de elektrische fiets in het woon-werk verkeer.¹⁰

De meeste mensen die een gewone fiets voor het woon-werkverkeer gebruiken wonen op circa 5 kilometer van het werk. Mensen met een e-bike zijn bereid om langere afstanden af te leggen voor woon-werkverkeer en vaker de fiets te gebruiken voor woon-werkverkeer. Uit onderzoek van het Fietsberaad maken wij op dat de gemiddelde afstand die men bereid is af te leggen voor woon-werkverkeer met een e-bike op circa 10 kilometer ligt.¹¹

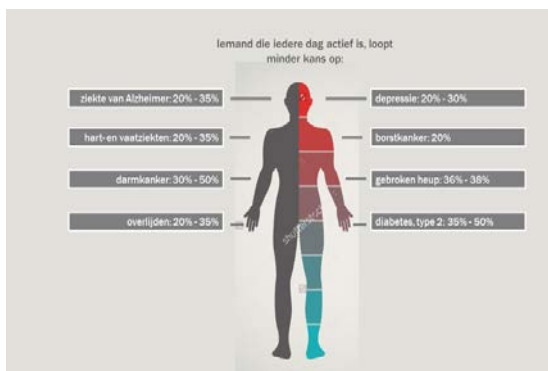
⁹ TNO, TNO R11363, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen, 2013, p. 26

¹⁰ TNO, TNO LS R10462, Elektrisch fietsen in het woon-werkverkeer effecten op mobiliteit en gezondheid, 2013, p.10

¹¹ Fietsberaad, Feiten over de elektrische fiets, publicatie 24, pag 8

Gezondheidseffecten

Het gebruik van de (elektrische) fiets heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. In het TNO onderzoekproject in 2013 nam het percentage fietsers dat voldeed aan de beweegnormen fors toe van 47% naar 93%. Ook voelde men zich fitter en gezonder dan voordat men ging fietsen naar het werk.¹² Uit recent Brits onderzoek blijkt dat dagelijks bewegen de kans op een aantal belangrijke ziekten aanmerkelijk verkleint.¹³



Nederlandse Norm Gezond Bewegen

Om een goede gezondheid te behouden is het gewenst tenminste vijf dagen per week 30 minuten matig intensieve lichaamsbeweging te hebben. Voor kinderen, jongeren en mensen met overgewicht is het gewenste aantal minuten per dag tenminste 60. Of aan de norm wordt voldaan hangt af van de duur (totaal 30 of 60 minuten in blokjes van minimaal 10 minuten), de frequentie (minimaal vijf dagen per week) en de intensiteit (iets hogere hartslag en ademhaling, dus stevig doorwandelen, iets harder op de pedalen trappen, eens flink achter de hond aanrennen).

Fitnorm

Om een goede conditie van het hartvaatstelsel te bewerkstelligen is drie maal per week tenminste 20 minuten intensieve lichaamsbeweging nodig (door bijvoorbeeld te sporten).

Personen voldoen aan de zogenaamde Combinorm indien zij minimaal één van de genoemde normen halen.

Een tweede Brits onderzoek uit 2017 naar het verband tussen kanker en hart- en vaatziekten toont eveneens de overduidelijke voordelen van fietsen naar het werk aan. Uit het onderzoek onder 263.450 Britten blijkt dat mensen die met de fiets naar het werk gaan 41% minder risico lopen op voortijdig overlijden dan mensen die met de auto of het openbaar vervoer naar het werk gaan. Het risico op overlijden door hartkwalen is 52% minder en het risico op overlijden door kanker ligt 40% lager. De kans dat fietsforensen een hart- of vaatziekte ontwikkelen is 46% lager; voor kanker ligt dit percentage op 45%.¹⁴

Vanuit de Nederlandse overheid is er onder andere het Nationaal Programma Preventie Alles is Gezondheid (www.allesisgezondheid.nl) actief om de gezondheid van Nederlanders werknemers te bevorderen. Een actieve stimulering van het woon-werk verkeer per fiets zou zeer goed in deze programma's passen.

¹² TNO, TNO LS R10462, Elektrisch fietsen in het woon-werkverkeer effecten op mobiliteit en gezondheid, 2013, p.15-16

¹³ Cycling in London, Transport for London, <https://tfl.gov.uk/cycling>

¹⁴ Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, British Medical Journal 2017, 19 April 2017



Meer informatie

ANWB

Jeanette van 't Zelfde	adviseur public affairs	jvtzelfde@anwb.nl	06 53268469
-------------------------------	-------------------------	--	-------------

BOVAG

Marjolein Ruijgrok	manager Fietsbedrijven	marjoleinruijgrok@bovag.nl	06 13914703
---------------------------	------------------------	--	-------------

Michou Kortrink	public affairs adviseur	michoukortrink@bovag.nl	06 12164054
------------------------	-------------------------	--	-------------

Fietsersbond

Wim Bot	medewerker nationale en internationale beleidsbeïnvloeding	w.bot@fietsersbond.nl	06 22459580
----------------	--	--	-------------

Natuur & Milieu

Karin Blaauw	senior projectmanager duurzame mobiliteit en luchtkwaliteit	k.blaauw@natuurenmilieu.nl	030 233 1328
---------------------	---	--	--------------

RAI Vereniging

Sacha Boedijn	manager sectie Fietsen	s.boedijn@raivereniging.nl	06 23720517
----------------------	------------------------	--	-------------

Miranda Maasman	beleidsadviseur public affairs	m.maasman@raivereniging.nl	06 12975042
------------------------	--------------------------------	--	-------------

VNA

Ton Mesker	manager	tonmesker@vna-lease.nl	06 13034033
-------------------	---------	--	-------------

De Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB behartigt de belangen van haar leden op het gebied van recreatie, toerisme, verkeer en vervoer. Hierbij zal zij zich, waar nodig, mede inspannen voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van het milieu, alsmede van landschappelijke en cultuurhistorische waarden. De ANWB maakt het voor iedereen mogelijk in vrijheid en met plezier onderweg te zijn.

BOVAG is de brancheorganisatie van personenauto- en truckdealers, algemene auto-, tweewieler-, caravan-, aanhangwagen-, motorenrevisie-, autoverhuur-, autoschade, en autowasbedrijven, verkeersopleidingen en tankstations. BOVAG behartigt de belangen van ruim 9.000 ondernemers die een gezamenlijke omzet hebben van circa 50 miljard euro en werk bieden aan ruim 80.000 mensen.

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van de leden. De Fietsersbond heeft 34.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland, een ledenraad, bestuur en een Landelijk Bureau in Utrecht. Daarnaast bestaat er de Stichting Fietsersbond, die activiteiten uitvoert die de doelstellingen van de vereniging ondersteunen.

Natuur en Milieu werkt aan een mooie, gezonde en duurzame wereld. Waarin mensen leven, werken en ondernemen zonder schade aan natuur en milieu. Waar duurzame keuzes aantrekkelijk zijn. Samen met mensen, bedrijven en overheden maken wij onze wereld beter met een stap vooruit

RAI Vereniging, Rijwiel & Automobiel Industrie, behartigt de belangen van ruim 500 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen voor deze voertuigen en van garage-uitrusting zijn bij de vereniging aangesloten.

De VNA, Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen, is dé belangenbehartiger voor de zakelijke automobilititeit. De leden van VNA zorgen samen voor de lease en het wagenparkbeheer van meer dan 700.000 personen- en bestelauto's. Dat is ruim 90% van de autoleasemarkt. Steeds vaker combineren leaseklanten de auto met andere vervoersmodaliteiten zoals het OV en de fiets. Vooral de elektrische fiets blijkt een uitstekend alternatief te zijn voor woon-werkverkeer en zakelijke ritten in de stad. Daarom combineert een groeiend aantal VNA-leden de lease-auto met een leasefiets.



Bijlage

Fietsen in Nederland – feiten en cijfers

Totaal aantal fietsen	22,8 miljoen
Jaarlijks verkochte fietsen	circa 900.000
Omzet fietsindustrie in Nederland	1,6 miljard euro
Werkgelegenheid fietsindustrie (fabrikanten / importeurs)	3.350 fte
Aantal rijwielzaken in Nederland	2.200
Gemiddeld aantal gefietste kilometers per inwoner per jaar	861 kilometer
Aantal Nederlanders op fietsvakantie	1,5 miljoen
Aantal fietsvakanties in Nederland	2,1 miljoen
Bestedingen tijdens fietstochten en vakanties	452 miljoen euro

**Potentiële belastingkomsten 4% bijtellingstarief leasefiets**

	e-bike	stadsfiets
Gemiddelde verkoopprijs incl BTW (2016) ¹⁵	€ 1.974	€ 570
Bijtelling	4%	4%
Gemiddelde belastingdruk	42%	42%
Netto bijtelling	€ 33	€ 10
Aantal nieuw verkochte fietsen (2016)	928.000	928.000
Aandeel bedrijfsfietsenplan (2014)	19%	19%
Aantal potentiële bedrijfsfietsen	176.320	176.320
Extra belastinginkomsten leasefietsregeling	€ 5.847.335	€ 1.688.440

Maatschappelijke baten per jaar, per automobilist

Aantal dagen op fiets naar werk	3	3
milieubaten per automobilist (CO ₂ , NOX en fijnstof)	€ 39	€ 19
Gezondheidsbaten ¹⁶	€ 210	€ 105
Totaal jaarlijkse mobiliteits- en gezondheidsbaten	€ 249	€ 124
Totaal maatschappelijke baten	€ 43.847.807	€ 21.923.904

Totale jaarlijkse baten fiscale stimulering fiets

€ 49.695.143 **€ 23.612.344**

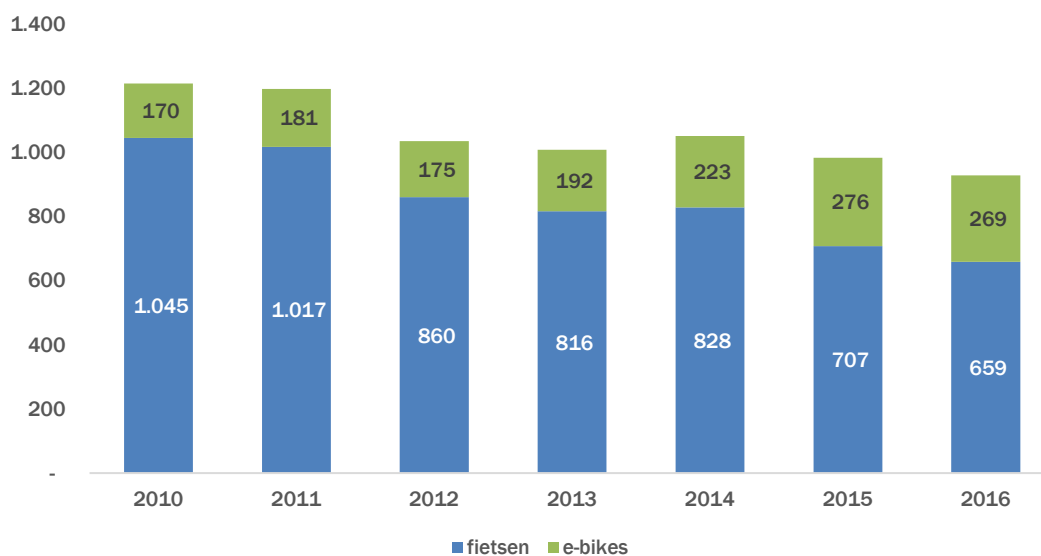
Gemiddelde CO ₂ uitstoot per km	145	145 g/km
Gemiddelde NOX uitstoot per km	0,06	0,06 g/km
Gemiddelde fijnstofuitstoot per km	0,005	0,005 g/km
Aantal kilometers woon-werk	10	5
Aantal kilometers woon-werk (retour):	20	10
Aantal dagen per week op fiets naar werk	3	3
Aantal werkzame weken:	46	46
Totaal aantal dagen:	138	138
Aantal kilometers bespaard per fietsforens	2.760	1.380
Gemiddelde CO ₂ reductie per fietsforens:	400	200 kg
Gemiddelde NOX reductie per fietsforens:	0,2	0,1 kg
Gemiddelde fijnstof reductie per fietsforens:	0,01	0,01 kg
Kosten per kg CO ₂	€ 0,09	€ 0,09
Kosten per gram NOX	€ 11,57	€ 11,57
Kosten per gram fijnstof	€ 71,63	€ 71,63
Totale besparing per fietsforens per jaar	€ 38,92	€ 19,46
CO ₂	€ 36,02	€ 18,01
NOX	€ 1,92	€ 0,96
fijnstof	€ 0,99	€ 0,49

¹⁵ Bron: GfK retailpanel, 2017

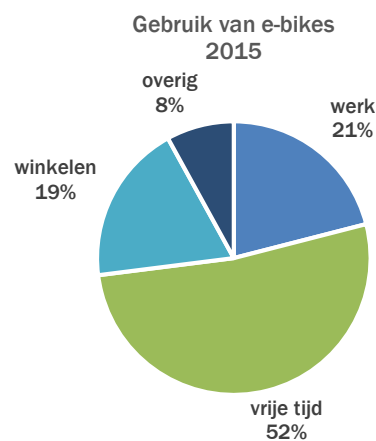
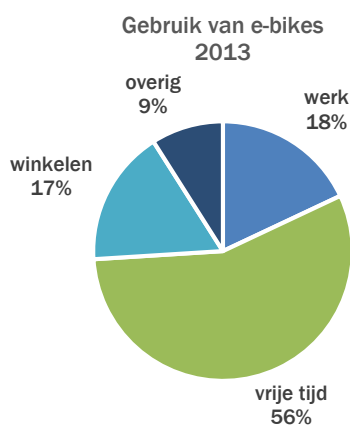
¹⁶ Bron: Decisio, Bikenomics Amsterdam, 2017 pag. 8



Aantal nieuw verkochte fietsen en e-bikes in Nederland
(x 1.000)

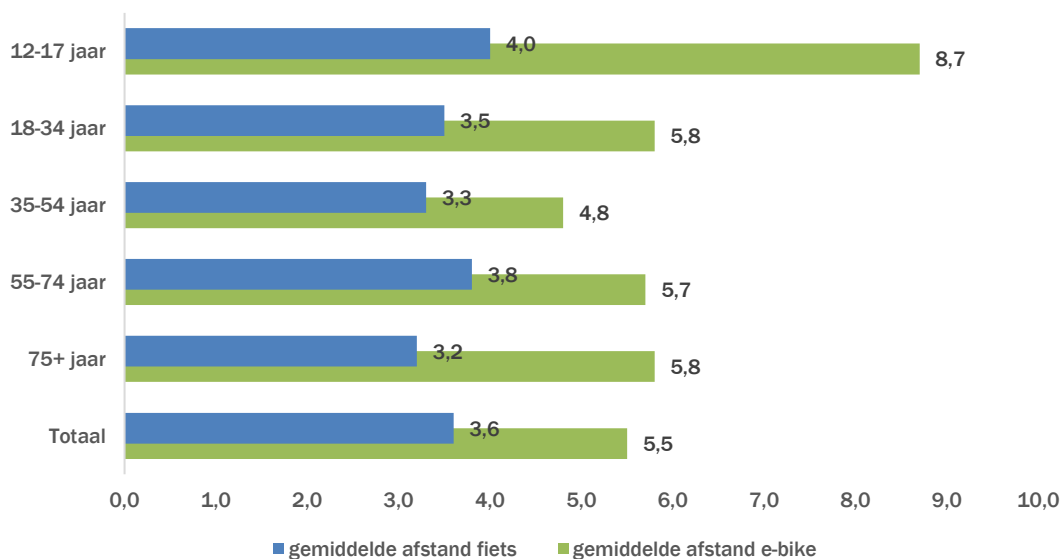


Bron: GfK Retailpanel



Bron: KiM, Mobiliteitsbeeld 2016, p. 17

Gemiddeld fietst men 1,5 keer verder op een e-bike dan op een gewone fiets



Bron: KiM, Mobiliteitsbeeld 2016, p. 17

Rapporten:

1. TNO, TNO LS R10462, Elektrisch fietsen in het woon-werkverkeer effecten op mobiliteit en gezondheid, 2013
2. TNO, TNO R11363, Fietsaankopen en stimuleringsmaatregelen: Onderzoek naar de relatie tussen aankoop en gebruik van fietsen, 2013
3. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Fietsen en lopen: de smeeroilie van onze mobiliteit, 2015
4. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbeeld 2016, 2016
5. Wardman M., Tight M., Page M. Factors influencing the propensity to cycle to work. Transportation Research, 2007
6. Natuur & Milieu, Fietsbeleid bij werkgevers, 2017
7. Decisio, Bikenomics Amsterdam, 2017
8. Decisio, Bruto Utrechts Fietsproduct, 2017
9. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, British Medical Journal 2017, 19 April 2017
10. Fietsberaad, Feiten over de elektrische fiets, publicatie 24, 2013