



Landelijk Reizigersonderzoek 2020

Eindrapport

Opgesteld in opdracht van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	8
1.1 Achtergrond	8
1.2 Dit onderzoek	8
1.3 Leeswijzer	9
1.4 Definities	10
2. Reisgedrag in het algemeen	11
2.1 Reisdocumenten	11
2.2 Vervoermiddelbezit	12
2.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze	14
3. Woon-werk reizen	19
3.1 Reisafstand	19
3.2 Vervoermiddelkeuze woon-werk	19
3.3 Reisgedrag naar vaste en externe werklocatie	25
3.4 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk	27
3.5 Beoordeling woon-werkreis	31
3.6 Werkomgeving	33
3.7 Het wagenpark	37
4. Thuiswerken	39
4.1 Thuiswerken tijdens COVID-19	39
4.2 Thuiswerken in het algemeen	47
4.3 Thuiswerkpotentie richting de toekomst	50
5. Verklarende factoren woon-werk autogebruik	51
5.1 Veranderingen wonen en werken	51
5.2 Veranderingen in regelingen werkgever	53
5.3 Veranderingen op of rond woon-werkroute	54
5.4 Campagnes, acties en overheidsregelingen	55
5.5 COVID-19	57
6. Veranderingen in woon-werk autogebruik	60
6.1 Totale verandering in autodagen, -ritten en -kilometers	60
6.2 Verklaarde verandering autoritten woon-werk	62

7. Doorrekening effecten	65
7.1 Toelichting indicatoren	65
7.2 Verandering auto- en fietskilometers	65
7.3 Bereikbaarheid	66
7.4 Leefbaarheid	68
7.5 Veiligheid	69
8. Speciale thema's	70
8.1 Reis- en thuiswerkintentie	70
8.2 Voetgangers	71
8.3 Deelmobiliteit	73
8.4 De mobiliteit van mensen met een beperking	75
Bijlage Onderzoeksverantwoording	78
Bijlage vragenlijst	89

Samenvatting

Het Landelijke Reizigersonderzoek 2020 is gebaseerd op een enquête onder 13.000 respondenten en de uitkomsten zijn representatief voor de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. Met dit onderzoek zijn trends in kaart gebracht in de mobiliteit voor verschillende reismotieven, maar met speciale aandacht voor woon-werk verkeer in 2018, 2019 en 2020. Door de COVID-19 pandemie is ook speciale aandacht gegeven aan ontwikkelingen in thuiswerken en de genomen maatregelen door werkgever en overheid. De ontwikkelingen in woon-werk autoverkeer zijn niet alleen beschreven, maar ook verklaard aan de hand van autonome ontwikkelingen, veranderingen in de kwaliteit van de vervoerswijzen, uitgevoerde stimuleringsmaatregelen, werkgevers- en overheidsbeleid. De ontwikkelingen zijn tenslotte doorgerekend naar effecten op de autobereikbaarheid, de leefbaarheid, vitaliteit en de verkeersveiligheid.

Figuur S.1: Tijdlijn meetperiode



Ontwikkeling vervoermiddelbezit en mobiliteitsgedrag.

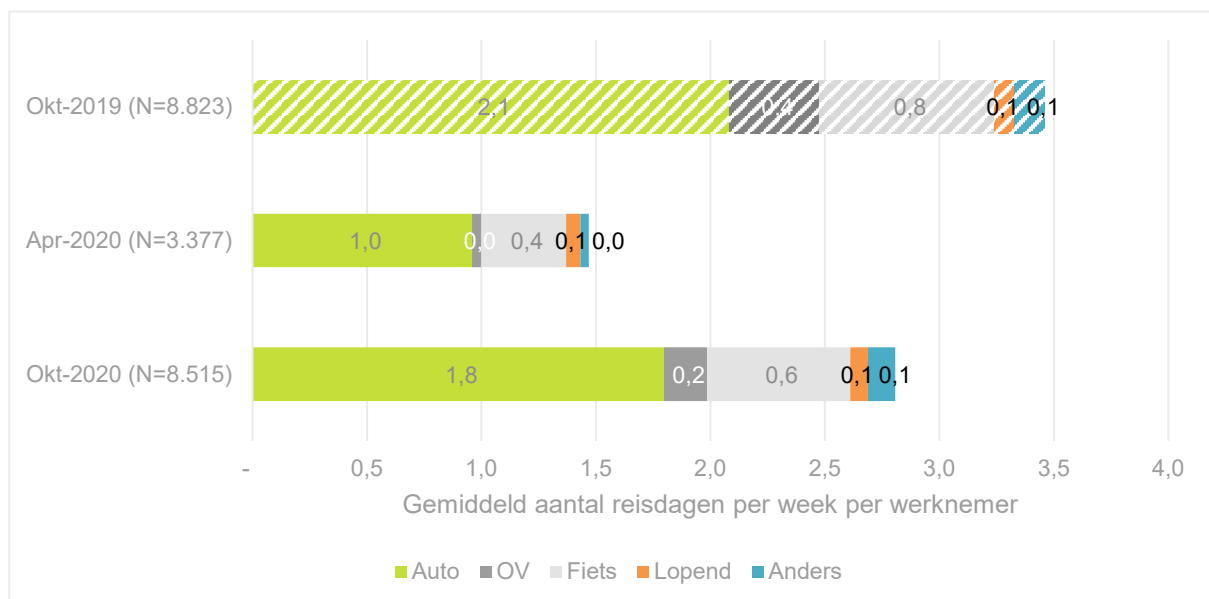
1. Het totaal aantal auto's in Nederland is afgenomen met 1,3% en dit komt zowel door een daling in het aantal huishoudens dat 1 als 2 auto's in bezit heeft.
2. De e-bike/ speed-pedelec is het vaakst in het bezit van ouderen boven de 54 jaar (40%), maar op de tweede plek staan de jongeren onder de 25 jaar die in 27% van de gevallen een e-bike of speed-pedelec bezitten.
3. Het aantal reizigers omwille van een zakelijk motief is toegenomen, maar het aantal reizen dat ze maken is gedaald. Dit komt met name doordat veel zakelijke afspraken zijn vervallen i.v.m. het coronavirus (65%) of doordat de afspraken online plaatsvinden (53%). 5% van de zakelijke reizigers geeft bovendien aan nu minder tot niet meer te werken.
4. Het aandeel dat reist wegens een recreatief motief heeft daarentegen een grote daling laten zien in 2020 in vergelijking met 2019, met als grootste daling 19% minder reizigers voor vrijetijdsbesteding (zoals sporten en uitgaan).

Ontwikkeling reisgedrag woon-werk verkeer

5. In oktober 2020 (2,9 reisdagen) lag het gemiddeld aantal reisdagen voor woon-werkverkeer een stuk lager dan in oktober 2019 (3,8 reisdagen). Ten opzichte van april 2020 (1,7 reisdagen) zijn forensen echter gemiddeld 1,2 dagen meer gaan reizen voor het woon-werkverkeer.
6. Het autogebruik in het woon-werkverkeer ligt in 2020 vele malen lager dan in 2019 – er is een toename van bijna 20% dat geen enkele dag met de auto reist. Toch is er ook een toename van 5% werknemers die één dag per week de auto naar werk pakt (van 8% naar 13%). Mogelijk dat COVID-19 en het advies om niet met het ov te reizen hierop van invloed is geweest.
7. Het gemiddeld aantal autodagen is gedaald t.o.v. 2019 - van 2,1 naar 1,8 dagen per week; het aandeel autogebruik is echter wel hoger. Dit komt doordat de forens over het algemeen minder is gaan reizen en doordat de daling in het aantal ov-dagen (-0,2) en fietsdagen (-0,2) gezamenlijk groter is dan de daling in het aantal autodagen (-0,3).

8. De groep die dagelijks met de trein naar het werk reisde is gedaald van 7% in 2019 naar 3% in 2020. Deze voormalige 'unimodale ov-reiziger' is in 2020 in 16% van de gevallen een unimodale automobilist geworden en 6% reist tegenwoordig altijd met de fiets, e-bike of speed-pedelec naar het werk. Er is daarmee een stijging zichtbaar in de unimodale automobilisten van 60% naar 64% – zij die uitsluitend met de auto naar werk reizen.
9. Bovendien is het aandeel multimodale reizigers toegenomen met 1%. Dat wil zeggen: er zijn meer mensen die verschillende vervoersmiddelen op verschillende dagen gebruiken. Deze toename is significant groter onder hen die voorheen elke werkdag met het ov reisden. Zo is 25% van de voormalig unimodale ov-reizigers verandert in een multimodale reiziger, terwijl dit bijvoorbeeld voor slechts 5% van de unimodale automobilisten geldt. COVID-19 zal ook hier zijn rol hebben gespeeld.

Figuur S.2: Gemiddeld aantal reisdagen per week per werknemer over alle modaliteiten



Motivaties en belemmeringen vervoermiddelen

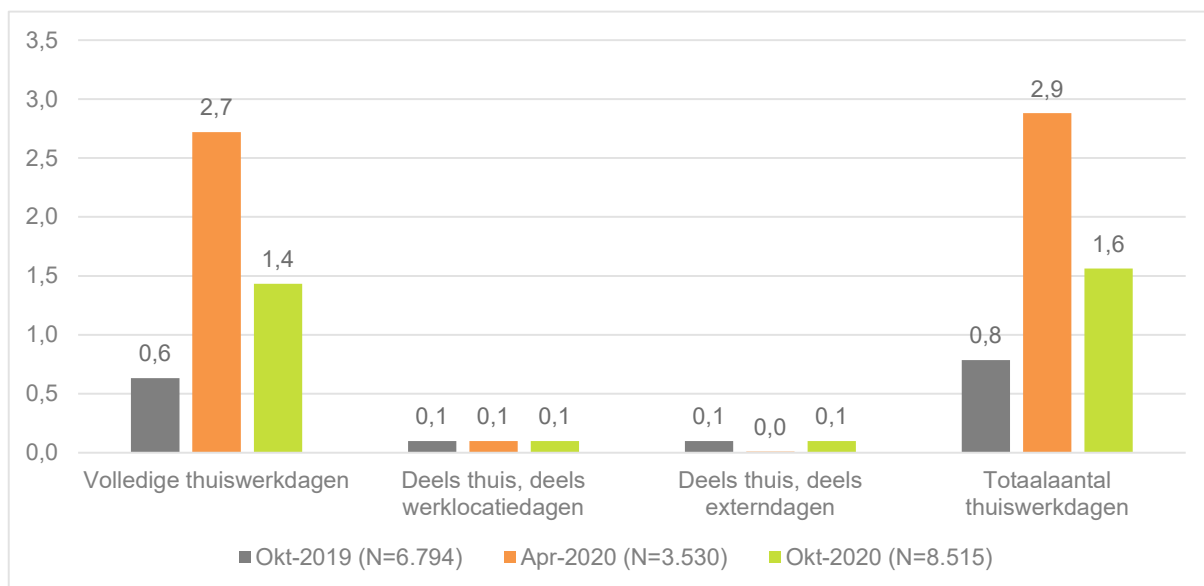
10. Gemak, reistijd, flexibiliteit en comfort blijven belangrijke redenen om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen in het woon-werkverkeer. Het COVID-19 virus speelt voor 14% een doorslaggevende rol in de keuze van vervoermiddel, waar dit voor bovengenoemde factoren in respectievelijk 22%, 21%, 20% en 19% van de gevallen zo is.
11. Automobilisten en ov-reizigers geven daarnaast aan dat faciliteiten op de werklocatie een doorslaggevende rol spelen in de keuze van het vervoermiddel. Zo worden een goede verbinding met het ov of een halte dicht bij de werklocatie door ruim een kwart van de ov-reizigers als doorslaggevende motivaties beschouwt. Veel automobilisten geven ook in 2020 aan dat het gebruik van een leaseauto of auto van de zaak een grote rol speelt in de keuze voor de auto. Gratis en voldoende parkeergelegenheid draagt ook sterk bij aan de keuze voor de auto. Een gebrek hieraan is juist een veel genoemde reden om niet de auto te gebruiken.
12. Fietsers blijven de belangrijkste redenen om op de fiets naar het werk te gaan uit meer intrinsieke motivaties halen, ontspanning is ook in 2020 de belangrijkste factor. Daarna komen fietsenstallingen, het COVID-19 virus en reiskostenvergoeding als motivatie.

Ontwikkeling thuiswerken

13. Ten opzichte van april 2020 zijn forensen weer meer gaan reizen en minder gaan thuiswerken (42% t.o.v. 69%). Dit is minder dan men in eerste instantie als 'intentiegedrag' had aangegeven voor toekomstig thuiswerkgedrag na corona (46%). Ten opzichte van 2019 geven mensen wel vaker aan dat het werk zich leent voor thuiswerken: er is dus een omslag in manier waarop we kijken naar (thuis)werken.

14. Het gemiddeld aantal volledige thuiswerkdagen ligt in oktober 2020 op 1,4. Dit is 0,8 hoger dan een jaar geleden, maar ook 1,3 dagen lager dan een half jaar geleden.
15. Met name de commerciële dienstverlening heeft een grote stijging in het gemiddeld aantal thuiswerkdagen gekend van oktober 2019 naar april 2020 (van 0,5 naar 2,3). Richting het najaar van 2020 zijn het gemiddeld aantal thuiswerkdagen over alle sectoren met ongeveer een gelijke hoeveelheid afgenomen.
16. Het beleid van de overheid en werkgever blijven de belangrijkste redenen om thuis te werken (63% en 50% respectievelijk), hoewel dit minder is in oktober ten opzichte van april (waar dit nog 69% en 71% respectievelijk was). Daarentegen hebben meer mensen het gevoel dat reizen niet meer fijn is (12% in oktober t.o.v. 9% in april 2020).
17. Belangrijkste voordeel van thuiswerken blijft het ontbreken van reistijd (77%), gevolgd door het zelf kunnen indelen van werktijd (38%). Het ontbreken van reistijd wordt logischerwijs vaker genoemd door werknemers die verder van werk wonen. Als nadelen van thuiswerken wordt door 56% het minder vaak zien van collega's genoemd. In april 2020 was dit aandeel nog net iets hoger met 62%. Ook de overige nadelen bleken in april 2020 meer aanwezig dan in oktober 2020 en daarmee is het aandeel dat geen nadelen ervaart van thuiswerken toegenomen met 7%.

Figuur S.3: Gemiddeld aantal thuiswerkdagen van alle werknemers



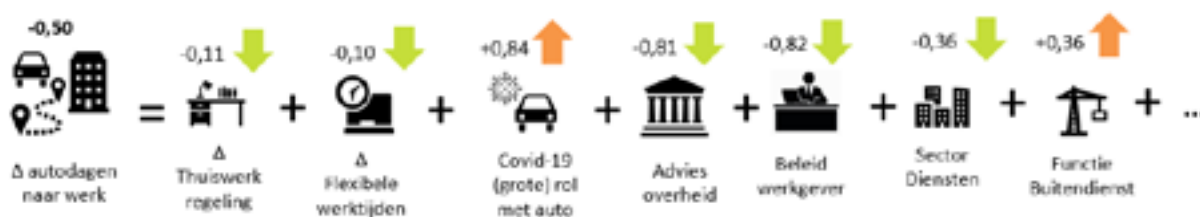
Verklaringen verandering woon-werk autogebruik

18. In totaal is het aantal dagen dat werkenden in Nederland met de auto naar het werk reizen in 2020 gedaald met 15% ten opzichte van 2019. Dit heeft tot een daling van bijna 8 miljard autokilometers geleid (een afname van 18%). Dit komt goed overeen met de gemeten afname in 2020 t.o.v. 2019 van de verkeersprestatie op het HWN van 17%.
19. In de ontwikkeling van autoritten zit:
 1. Een forse afname door COVID-19 beleid, met name doordat mensen meer zijn gaan thuiswerken, zowel door de oproep van de overheid om thuis te werken en de verplichting van sommige werkgevers dit te doen.
 2. Een verdere afname door veranderingen in werkgeversregelingen, met name meer mogelijkheden om thuis te werken en flexibele werktijden,
 3. Een toename van autoritten door mensen die vanwege COVID juist vaker de auto gebruiken (bv omdat ze niet meer met het ov (durven of kunnen) reizen).
 4. Geen duidelijk effect van acties gericht op duurzaam reisgedrag met uitzondering van spitsmijden projecten met financiële beloning (vaak gerelateerd aan werkzaamheden) die tot een afname hebben geleid.

20. De verandering in woon-werk autoritten hebben we doorgerekend naar effecten hiervan op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Hieruit blijkt:

1. Dat de afname in de woon-werkmobiliteit met de auto tot een reductie van 50% tot 70% van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet heeft geleid.
2. De totale uitstoot van alle vervoermiddelen in het woon-werkverkeer samen is afgenomen met 20%. In absolute cijfers is dit een reductie van 1,5 Mton CO₂ per jaar.
3. Doordat de totale woon-werkmobiliteit is afgenomen en daarmee ook het gebruik van de fiets of e-bike in het woon-werkverkeer geldt dat ook het aandeel mensen dat voldoet aan de beweegnorm is afgenomen.
4. Deze afname in woon-werkmobiliteit heeft eveneens geleid tot een (ingeschat) lager aandeel doden en gewonden in het woon-werkverkeer.

Onderstaande figuur geeft een samenvattend overzicht van de belangrijkste factoren (dus niet alle factoren) die de ontwikkeling in het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer verklaren van 2020 t.o.v. 2019. De cijfers geven het effect op het aantal dagen per week weer dat de auto wordt gebruikt. Zo zorgt een verbeterde thuiswerkregeling, zonder andere veranderingen, ervoor dat de forens waarvoor dit geldt gemiddeld 0,11 dagen minder met de auto naar het werk reist per week. In zijn totaliteit is de gemiddelde werknemer van 18 jaar en ouder een halve dag minder gaan reizen met de auto voor zijn/ haar woon-werkverkeer.



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Binnen het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMo) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) wordt dagelijks gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzaamheid in ons land. Het beter benutten van de huidige infrastructuur staat hierbij centraal. Als we het hebben over beter benutten, hebben we het al snel over slimme en duurzame mobiliteit. Verschillende programma's en maatregelen worden ingezet om dit te bewerkstelligen.

Monitoring en Evaluatie (M&E) vormt een belangrijk onderdeel van al deze mobiliteitsprojecten. Aan de hand hiervan is het mogelijk om de effectiviteit van maatregelen vast te stellen, inzicht te krijgen in de voortgang, en ook bij te sturen op beleidsniveau. In het najaar van 2019 is het eerste landelijke reizigersonderzoek uitgevoerd. Huidig onderzoek dient als vervolg hierop, waardoor het mogelijk is de eerste trends van 2018 tot 2020 inzichtelijk te maken.

1.2 Dit onderzoek

Met het landelijk reizigersonderzoek geeft het Ministerie van I&W invulling aan de wens om meer integraal te werken door de trends en effecten van beleidsmaatregelen op reisgedrag op geaggregeerd niveau te monitoren. Bij het huidige onderzoek zal niet alleen het eerste landelijke onderzoek in 2019 aangehaald worden, maar tevens het thuiswerkonderzoek dat in april 2020 is uitgevoerd. Dit biedt een extra punt op de trendlijn waardoor de verschuivingen die in 2020 hebben plaatsgevonden, mede als gevolg van de corona maatregelen, beter te duiden zijn.

Het doel van de opdracht blijft tweeledig:

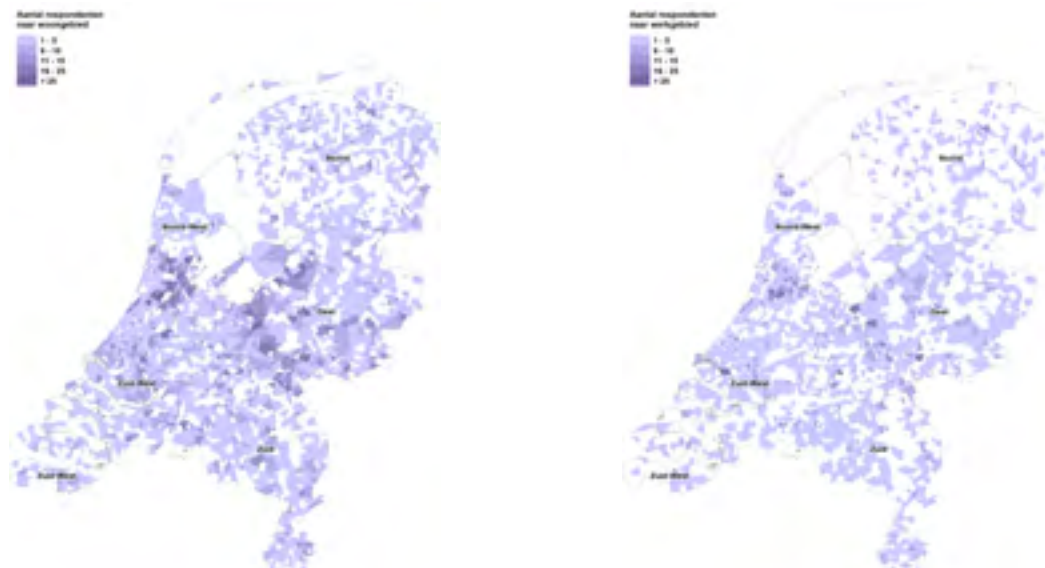
1. Inzicht krijgen in veranderingen in het reisgedrag van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder, de houding en attitude ten opzichte van verschillende maatregelen, en motivaties en belemmeringen om het gewenste reisgedrag wel of niet te vertonen.
2. Het vertalen van veranderingen in het reisgedrag naar de effecten hiervan op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, en de mate waarin verschillende beleidsmaatregelen hieraan een bijdrage hebben geleverd.

De volgende onderzoeksvraag blijft hierin centraal: "Wat zijn de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidseffecten van de genomen beleidsmaatregelen op landelijk niveau?"

Om deze vraag te beantwoorden is een online vragenlijst opgesteld, welke landelijk verspreid is. Dit jaar zijn voor vier regio's (Brabant, Gelderland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Vervoerregio Amsterdam) aanvullend specifieke analyse uitgevoerd. Hiervoor heeft extra werving plaatsgevonden, zoals ook zichtbaar in figuur 1.1. In de vragenlijst is onder andere gevraagd naar persoons- en huishoudenkenmerken, huidig en vorig reis- en thuiswerkgedrag en de bekendheid met mobiliteitsmaatregelen (zie bijlage Vragenlijst). Er is hierbij gebruik gemaakt van retrospectieve vragen waarbij deelnemers zelf aangeven hoe hun reisgedrag er vorig jaar uitzag. Wanneer deze data is gebruikt in de rapportage, wordt dit aangegeven met een R in tabellen of met een schuingedrukt patroon in de figuren (zie bijvoorbeeld figuur 2.4). Het uitgangspunt is daarentegen geweest om zoveel mogelijk de data van het LRO 2019 te gebruiken, tenzij de vraagstelling te veel afweek, zoals bij het vervoermiddelgebruik in het woon-werkverkeer. Door de hoge respons was het mogelijk om

een representatieve verdeling over en binnen landsdelen te maken. De onderzoeksverantwoording in de bijlage gaat hier dieper op in.

Figuur 1.1: Spreiding respondenten naar woon (links) en werk (rechts) locatie



Gezien Nederland zich in een bijzonder jaar bevindt is het handig om de tijdlijn van alle activiteiten inzichtelijk te krijgen (figuur 1.2). Zoals gezegd vond in oktober 2019 de eerste meting plaats waarbij retrospectief naar het jaar ervoor is gevraagd (oktober 2018). Tussen deze 0-meting en huidige 1-meting heeft het coronavirus zijn intrede gedaan met een eerste intelligente lockdown in maart 2020. Een maand later, in april 2020, is het Landelijk Thuiswerkonderzoek uitgevoerd. Deze tussenmeting wordt in huidige rapportage met name in hoofdstuk 4 aangehaald, maar ook de trend in het woon-werkverkeer neemt waar mogelijk deze data mee. Van 16 oktober 2020 tot 9 november 2020 is de 1-meting van het Landelijk Reizigersonderzoek uitgezet. Dit is daarmee precies aaneensluitend geweest op de tweede intelligente lockdown van oktober 2020.

Figuur 1.2: Tijdlijn meetperiode



1.3 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Eerst gaan we in op het algemene reisgedrag van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. Hierbij beschrijven we het mobiliteitsgedrag voor alle motieven exclusief woon-werk en het bezit van verschillende vervoersmiddelen. Daarna zoomt hoofdstuk 3 specifiek in op het woon-werk reisgedrag van de werkzame beroepsbevolking. Dit reisgedrag is een belangrijke verklaring voor de ontwikkeling van de totale mobiliteit. We beschrijven de ontwikkeling in het woon-werk reisgedrag en de

beoordeling van de bereikbaarheid van het werkadres. Hoofdstuk 4 zal specifiek ingaan op het thuiswerkgedrag in oktober 2019, april 2020 en oktober 2020. Bijbehorende ervaringen, wensen en de ervaren flexibiliteit komt hier ook aan bod.

Hoofdstuk 5 gaat in op de verklarende factoren voor veranderingen in het woon-werk reisgedrag. Deze splitsen we uit naar veranderingen in wonen en werken, veranderingen in regelingen van werkgevers, veranderingen op en rond de woon-werk corridor en de meegenomen campagnes en stimuleringsacties van de overheid in samenwerking met de markt. De veranderingen in het woon-werk gedrag worden in hoofdstuk 6 gerelateerd aan publiek en privaat beleid en rekenen we in hoofdstuk 7 door naar effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Ten slotte gaan we in hoofdstuk 8 in op enkele speciale thema's van 2020, namelijk de reis- en thuiswerkintentie, voetgangers, deelmobiliteit en mobiliteit van mensen met een beperking. Hoofdstuk 8 bevat de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek. In de bijlage is een uitgebreide onderzoeksverantwoording opgenomen.

1.4 Definities

In dit rapport hanteren we veel begrippen die enige toelichting behoeven. We hebben zoveel mogelijk de CBS-definities gebruikt, maar er zijn ook begrippen met een specifieke betekenis in het kader van dit onderzoek. Voor de duidelijkheid hebben we hier een beschrijving opgenomen van deze begrippen.

- ▶ Automobilisten: degenen die in 2019 en/of 2020 minimaal 1 dag per week de auto gebruiken.
- ▶ Beroepsbevolking: mensen met betaald werk (werkzame beroepsbevolking) of mensen zonder betaald werk, maar die wel op zoek zijn naar werk (werkloze beroepsbevolking).
- ▶ Werkzame beroepsbevolking: mensen met betaald werk (in loondienst of zelfstandig ondernemer).
- ▶ Werkloze beroepsbevolking: mensen zonder betaald werk, maar wel werkzoekend.
- ▶ Niet-beroepsbevolking: mensen zonder betaald werk, die niet werkzoekend zijn.
- ▶ Representatieve week: week die representatief is voor het reisgedrag van mensen. Dat wil zeggen niet op vakantie of door andere omstandigheden een afwijkend reispatroon, zoals ziekte.
- ▶ Hoofdvervoermiddelen: vervoermiddelen waarmee men binnen één woon-werkrit de grootste afstand aflegt. Bij een ketenreis fiets-trein-lopen is dit normaal gesproken dus de 'trein'.
- ▶ Vaste werklocatie: de locatie waar men het meest werkt (buitenshuis).
- ▶ Externe werklocatie: de locatie waar iemand werkt, anders dan het huisadres of de vaste werklocatie, denk bijv. aan een detachering, een flexwerklocatie, of een bouwplaats.
- ▶ Zakelijke reizen: Een reis die men maakt voor een zakelijke afspraak die niet op de vaste werklocatie plaatsvindt.
- ▶ Regio Noord: provincies Groningen, Friesland en Drenthe.
- ▶ Regio Oost: provincies Overijssel en Gelderland.
- ▶ Regio Zuid: provincies Noord-Brabant en Limburg.
- ▶ Regio Zuidwest: provincies Zeeland en Zuid-Holland.
- ▶ Regio Noordwest: provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland.
- ▶ Sector Bouw/ industrie: samenvoeging van de branches landbouw en visserij, industrie, bouwnijverheid en nutsbedrijven.
- ▶ Sector Commerciële dienstverlening: samenvoeging van de branches handel, horeca, vervoer, ICT, financiële dienstverlening en zakelijke dienstverlening.
- ▶ Sector Niet-commerciële dienstverlening: samenvoeging van de branches openbaar bestuur, onderwijs, gezondheid- en welzijnzorg, cultuur, overige dienstverlening.
- ▶ Functiegroep Binnendienst: samenvoeging van functies zoals baliefunctie, kantoorfunctie, management, directie of onderzoek.
- ▶ Functiegroep Buitendienst: samenvoeging van functies zoals productiewerk, bouw, sales of chauffeur.
- ▶ Voertuigverliesuren: het totaal aantal uren reistijdverlies van alle auto's samen ten opzichte van free flow-snelheden (= gemiddeld gereden snelheid zonder files).

2. Reisgedrag in het algemeen

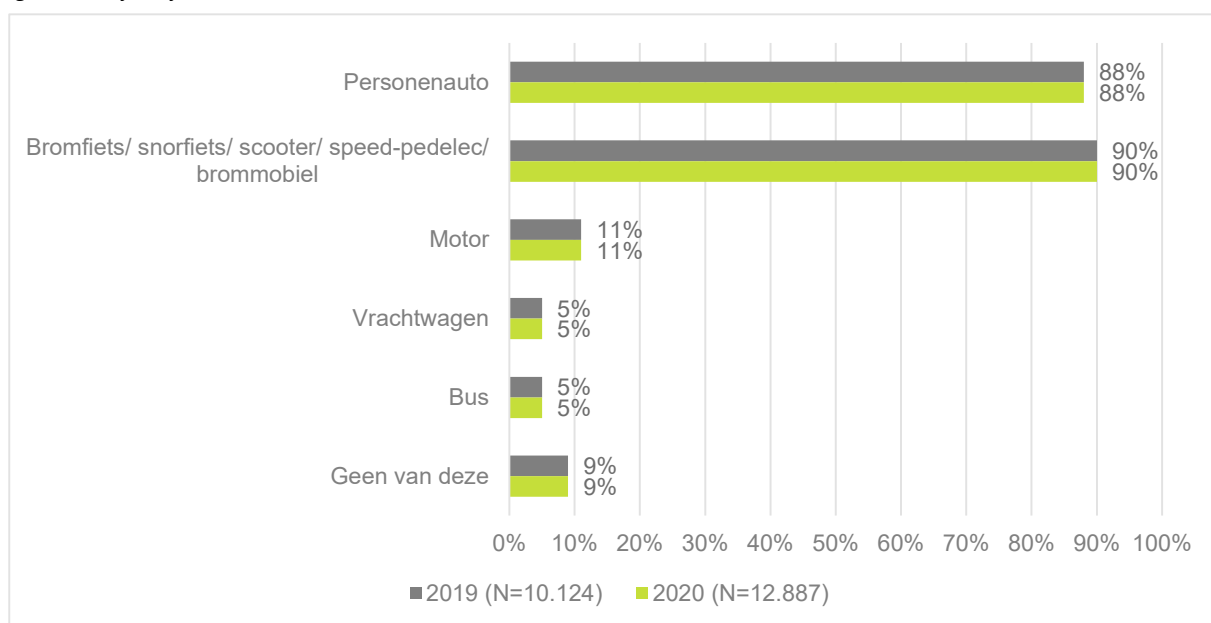
Dit hoofdstuk geeft inzicht in (veranderingen) in het reisgedrag van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder en met name de vervoermiddelkeuze voor reismotieven anders dan het woon-werkverkeer.

2.1 Reisdocumenten

Rijbewijs

Het merendeel van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder is in het bezit van een autorijbewijs (88%) en daarmee ook in het bezit van een bromfietsrijbewijs. Het totale bezit van een bromfietsrijbewijs is 90% (figuur 2.1). Beide percentages, alsmede het rijbewijsbezit voor de motor, vrachtwagen en bus zijn gelijk aan het bezit in 2019. Ook in 2020 heeft 9% geen enkel rijbewijs in zijn/haar bezit.

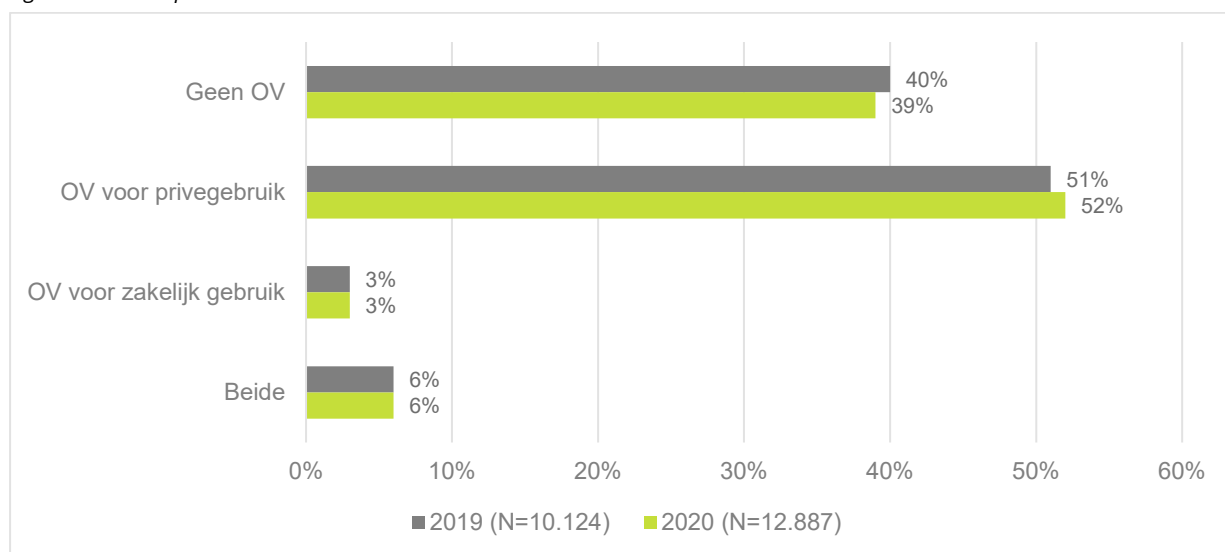
Figuur 2.1: Rijbewijsbezit



OV-chipkaart

Hoewel het OV-gebruik binnen het woon-werkverkeer in oktober 2020 lager ligt dan in oktober 2019 (zie figuur 3.5) is het OV-chipkaartbezit met 1% toegenomen. Deze toename is dan ook volledig toe te schrijven aan het privégebruik, zoals zichtbaar is in figuur 2.2. Het zijn met name de hoger opgeleiden jongeren onder 25 jaar die een OV-chipkaart voor privégebruik bezitten.

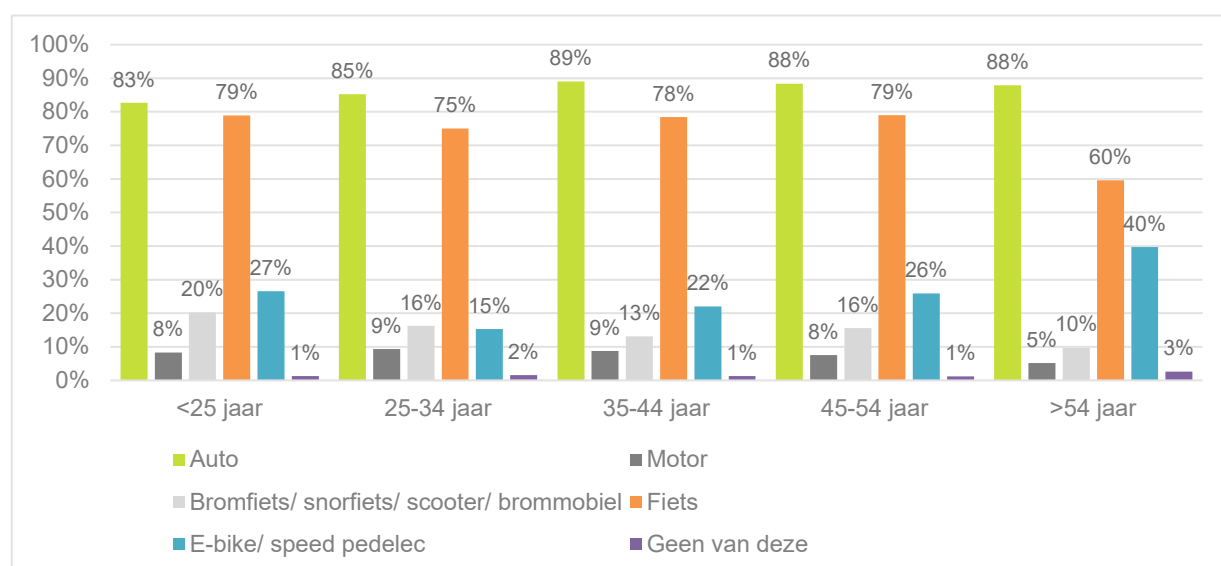
Figuur 2.2: OV-chipkaartbezit



2.2 Vervoermiddelbezit

Figuur 2.3 laat het vervoermiddelbezit zien van de Nederlandse huishoudens in oktober 2020. De meerderheid van 87% gemiddeld bezit een auto, en dit aandeel is het hoogst onder de leeftijden 35 tot 45 jaar (89%). Het bezit van de e-bike of speed pedelec is het hoogst onder de 54-plussers (40%), maar inmiddels bezit ook al 27% van de jongeren onder de 25 jaar een e-bike of speed pedelec. De veranderingen met betrekking tot 2019 zijn, met uitzondering van de auto, niet beschikbaar aangezien er destijds is gevraagd naar de beschikbaarheid van vervoermiddelen in plaats van bezit.

Figuur 2.3: Vervoermiddelbezit naar leeftijdsklasse in 2020 (N=12.887)

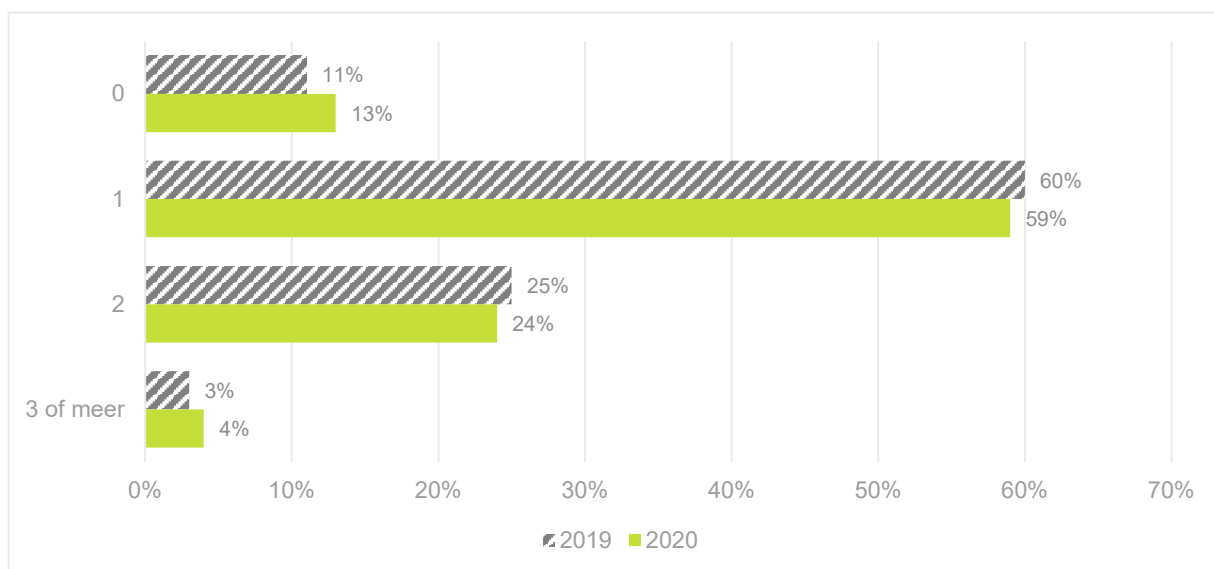


Auto

Zoals figuur 2.4 laat zien is het aandeel huishoudens dat geen auto bezit met 2% toegenomen en het aandeel dat één of twee auto's bezit met 1% afgenomen. Daarentegen is het aandeel dat drie of meer auto's bezit toegenomen met 1%. In het geheel heeft dit ertoe geleid dat gemiddeld gezien het aantal auto's per huishou-

den in 2020 is gedaald t.o.v. 2019 (van 1,22 naar 1,20) en ook de som van het totaal aantal auto's in Nederland is afgenomen met 1,3%. Paragraaf 3.7 vertelt meer over het jaartal van de auto's en daarmee over de aanschaf van tweedehands auto's tijdens corona.

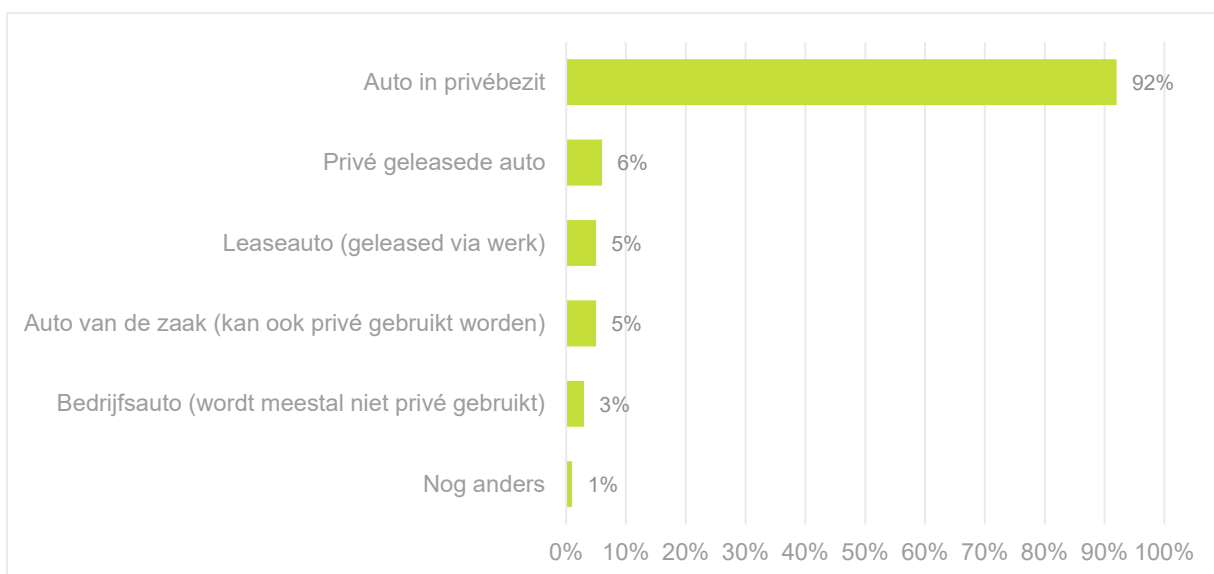
Figuur 2.4: Aantal auto's per huishouden (N=12.887)



Het zijn met name de jongeren onder de 35 jaar die geen auto's in hun bezit hebben (16% vs. 13% gemiddeld) en dit aandeel is met 2% gestegen t.o.v. 2019. Daarnaast hebben alleenstaanden (32%) in de zeer sterk stedelijke gebieden (23%) significant vaker geen auto in het bezit in vergelijking tot andere huishoudsituaties (7%) en in vergelijking tot een lagere stedelijkheidsgraad (9%). Beide percentages zijn in 2020 met 1% à 2% gestegen t.o.v. 2019.

Onder degenen die een auto in bezit hebben, heeft 92% een auto in privébezit (figuur 2.5). Daarnaast heeft 6% een privé geleasede auto en nog 5% een leaseauto (geleased via werk). Dit suggereert dat er een sterkere voorkeur is voor het hebben van een private auto.

Figuur 2.5: Soort auto in bezit in 2020 (N=11.121)

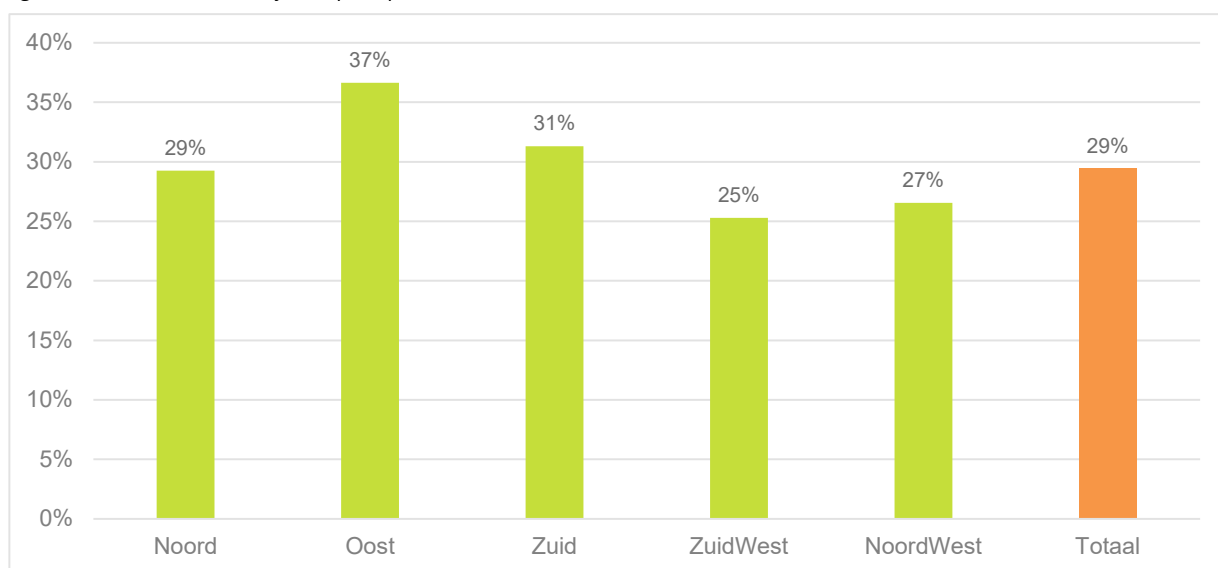


Het parkeren van de auto/motor nabij huis gebeurt meestal d.m.v. vrij parkeren op straat of op een parkeerplaats in de buurt (56%). De op een na meest gekozen optie is het parkeren op eigen terrein (oprit of garage), namelijk 47% van de huishoudens met een auto in hun bezit maakt hier gebruik van. Dit is een afname van 2% t.o.v. 2019 welke uitsluitend geldt voor het (zeer) sterk stedelijk gebied, een trend die vorig jaar ook al zichtbaar was.

Tweewielers

De meerderheid van de Nederlandse huishoudens bezit in 2020 ten minste één fiets, e-bike of speed pedelec, namelijk 81%. Eerder zagen we al dat het e-bike of speed pedelec-bezit het hoogst was vanaf de leeftijdscategorie 54 (figuur 2.3), maar nu zien we ook dat het bezit het hoogst in het oosten van het land (figuur 2.6). Daar bezit namelijk 37% van de huishoudens een e-bike of speed pedelec – 8% hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het zuidwesten zit hier het verst onder met een kwart van de huishoudens dat een e-bike of speed pedelec bezit.

Figuur 2.6: Bezit elektrische fiets/ speed pedelec in 2020 naar landsdeel (N=12.887)



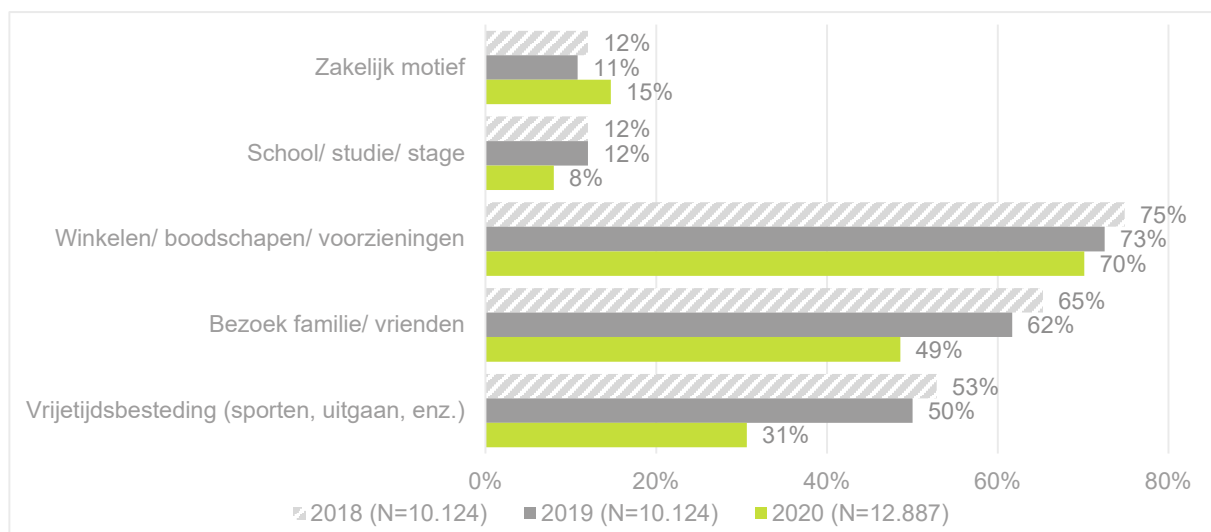
2.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze

Reisdoelen anders dan woon-werkverkeer

Met de komst van het coronavirus in maart 2020 is het reisgedrag van Nederlanders drastisch veranderd. Figuur 2.7 laat zien dat over het algemeen een kleiner aandeel van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder op pad gaat voor reisdoelen anders dan woon-werkverkeer in 2020 t.o.v. 2019. Dit geldt echter niet voor het zakelijk verkeer.

Het aandeel reizigers dat voor zakelijk motief op pad gaat is toegenomen. Deze toename is voornamelijk toe te schrijven aan de werknemers in de bouw-/industriesector. Deze groep had in 2019 al een hoger aandeel zakelijke reizigers (16% vs. 11% gemiddeld), maar dit verschil is in 2020 substantieel toegenomen (25% vs. 15% gemiddeld). Dit is mogelijk te verklaren doordat de vaste werklocatie in de bouw-/industriesector tijdens het coronavirus minder noodzakelijk bleek, dat er veel administratieve taken vanuit huis gedaan konden worden en daarmee meer ruimte was voor zakelijke ritten. Aanvullend zien we dat het aandeel zakelijke reizigers in 2020 significant hoger is onder werknemers in de buitendienst (26%) en huishoudens met kinderen onder de 18 jaar (23%).

Figuur 2.7: Aandeel reizigers voor reisdoelen anders dan woon-werkverkeer



Modal split

Voor alle reisdoelen, anders dan woon-werkverkeer, is het aandeel autobestuurder toegenomen van 2019 naar 2020. De sterkste toename heeft plaatsgevonden bij reizen voor zakelijk motief (+6%). Hier is tevens een duidelijke afname van het aandeel treinreizigers op te merken, van 12% naar 6%. In tegenstelling tot het aandeel 'autobestuurder' is carpoolen niet toegenomen. Zo worden ritjes richting familie en vrienden vaker individueel per auto gemaakt dan gezamenlijk, ook hier zal het coronavirus een rol spelen. Het aandeel e-bike/ speed pedelec heeft in 2020 aandeel gewonnen bij reizen omwille van winkelen/ boodschappen/ voorzieningen en vrijetijdsbesteding.

Tabel 2.1: Hoofdvervoermiddelkeuze voor reisdoelen anders dan woon-werk in 2019R en 2020 (N=12.887)*

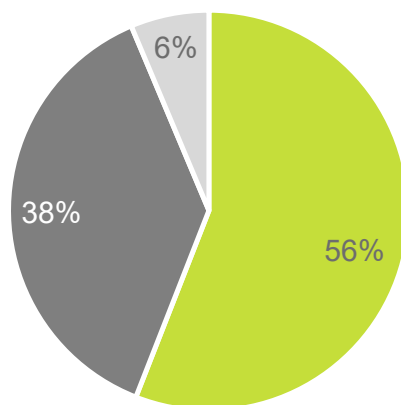
	Zakelijke reizen		School/ studie/ stage		Winkelen/ boodschappen/ voorzieningen		Bezoek familie/ vrienden		Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)	
	2019 ^R	2020	2019 ^R	2020	2019 ^R	2020	2019 ^R	2020	2019 ^R	2020
Autobestuurder	73%	79%	27%	31%	56%	58%	58%	60%	47%	49%
Autopassagier	3%	3%	4%	4%	8%	7%	15%	14%	9%	8%
Motor	1%	1%	1%	2%	0%	0%	0%	1%	1%	1%
Trein	12%	6%	29%	27%	1%	1%	6%	5%	4%	2%
Bus	2%	2%	11%	10%	2%	1%	2%	2%	2%	2%
Tram of metro	1%	1%	4%	4%	1%	1%	1%	1%	2%	1%
Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	1%	1%	2%	2%	2%	2%	1%	1%	2%	2%
Fiets	5%	5%	18%	17%	18%	18%	11%	11%	25%	25%
E-Bike/ speed-pedelec	1%	1%	2%	2%	4%	5%	3%	3%	6%	7%
Lopen	0%	0%	1%	1%	7%	7%	1%	2%	3%	4%
Anders	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Per reisdoel zijn over de totale kolomverdeling (modal split) significante verschillen tussen 2019 en 2020 op 1% significantie niveau ($p < 0,01$).
^R Voor 2019 zijn retrospectieve antwoorden meegenomen aangezien in het LRO 2019 geen duidelijk onderscheidt wordt gemaakt naar voor-, hoofd- en natransport.

Veranderingen in zakelijke reizen

Hoewel het aandeel reizigers voor zakelijk motief is toegenomen, geeft ruim de helft van de werknemers die in 2019 of 2020 zakelijke reizen maakten aan dit nu minder vaak te doen (56%). We hebben het dan over het aantal reizen, niet het aandeel mensen dat voor zakelijk motief reist. 38% maakt evenveel zakelijke reizen en 6% maakt meer reizen in 2020 in vergelijking tot 2019.

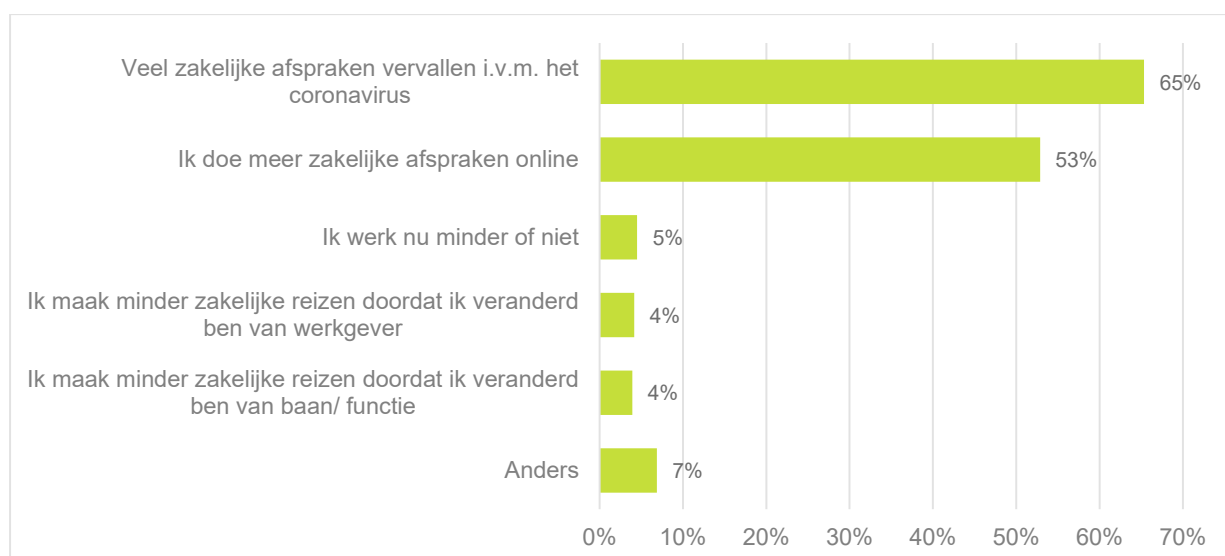
Figuur 2.8: Veranderd aantal zakelijke reizen in vergelijking tot 2019 (N=2.681)



■ Minder ■ Evenveel ■ Meer

Zij die minder zakelijke reizen maken, geven in bijna twee derde van de gevallen aan dat veel afspraken vervallen i.v.m. het coronavirus. Ruim de helft doet meer zakelijke afspraken online en 5% werkt in 2020 minder of niet meer. Het zijn met name werknemers die werkzaam zijn in de commerciële dienstverlening die aangeven dat veel zakelijke afspraken vervallen doordat ze nu minder of niet meer werken.

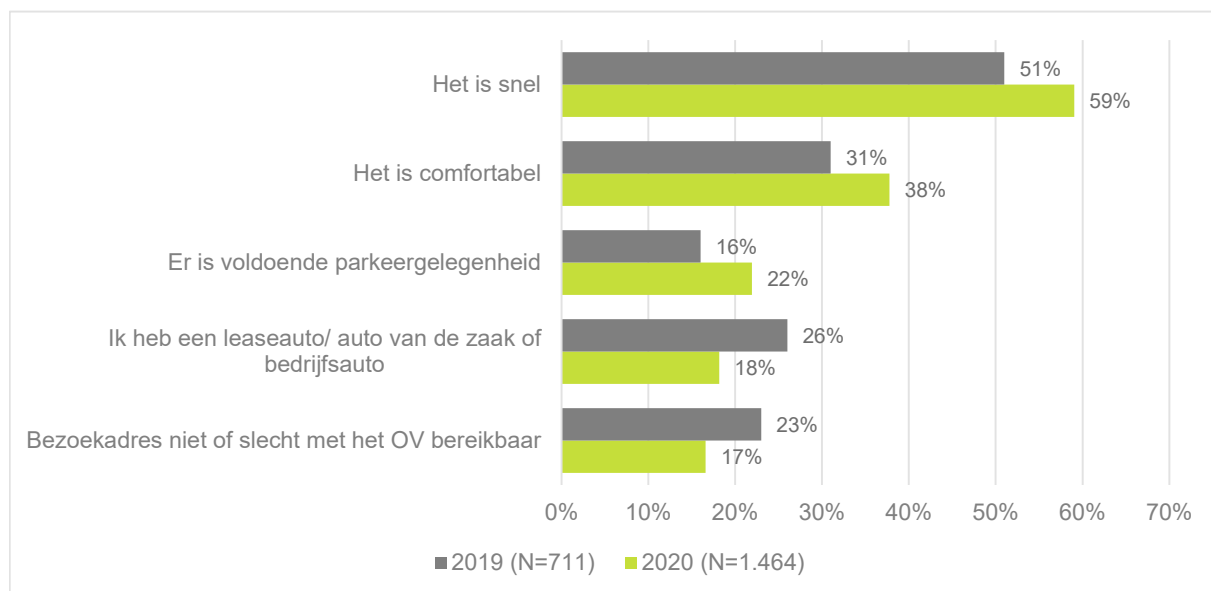
Figuur 2.9: Redenen van afname zakelijk ritten 2020 t.o.v. 2019 (N=1.499)



Redenen vervoermiddelkeuze zakelijke reizen

Zakelijke reizigers kiezen hun vervoermiddel om verschillende redenen en deze redenen verschillen per vervoermiddel. Figuur 2.10 laat de 5 vaakst gekozen redenen zien om de auto te gebruiken voor zakelijke reizen.

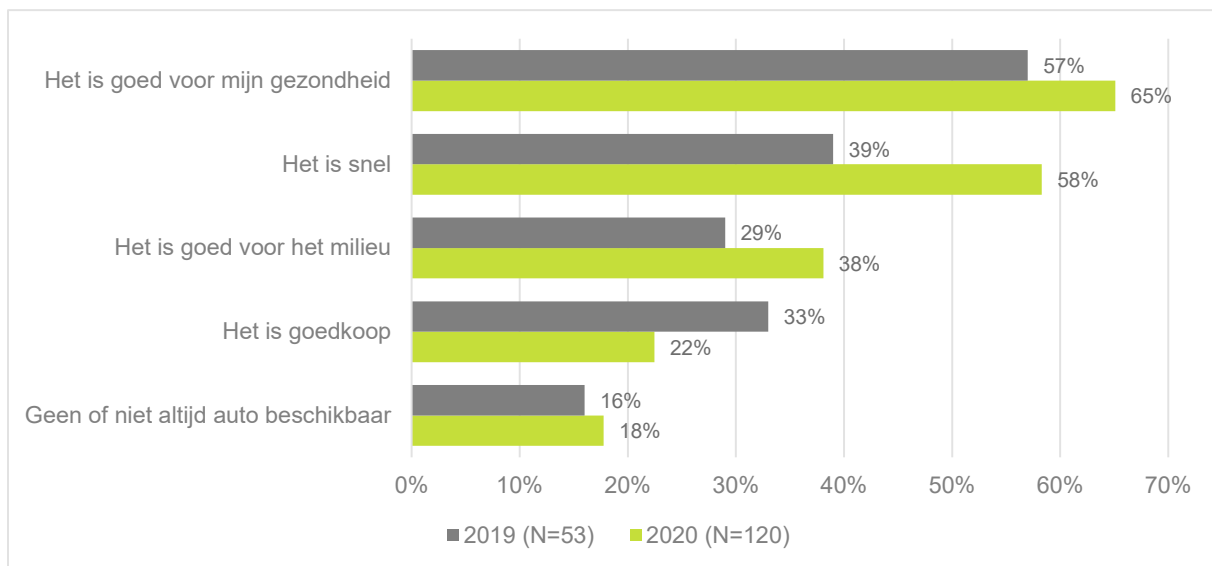
Figuur 2.10: Redenen auto als zakelijk vervoermiddel 2019 en 2020



Bijna 60% van de automobilisten geeft aan dat ze voor zakelijke reizen de auto pakken omdat dit snel is, in 2019 was dit aandeel nog 51%. De stijging van dit aandeel kan mogelijk veroorzaakt worden door een vermindering van files. Daarnaast is comfort wederom de op een na belangrijkste factor, welke ook dit jaar in aandeel is gestegen (38% t.o.v. 31% in 2019). Maar ook is er een derde factor op de kaart gekomen: de hoeveelheid beschikbare parkeerplekken. Deze factor stond in 2019 nog niet in de top 5 met een kleine 16%, maar nu is het aandeel dat de parkeergelegenheid als reden ziet om de auto te pakken gestegen tot 22%. De overige factoren, zoals 'ik heb een leaseauto/ auto van de zaak of bedrijfsauto', blijken in 2020 minder vaak gekozen te worden.

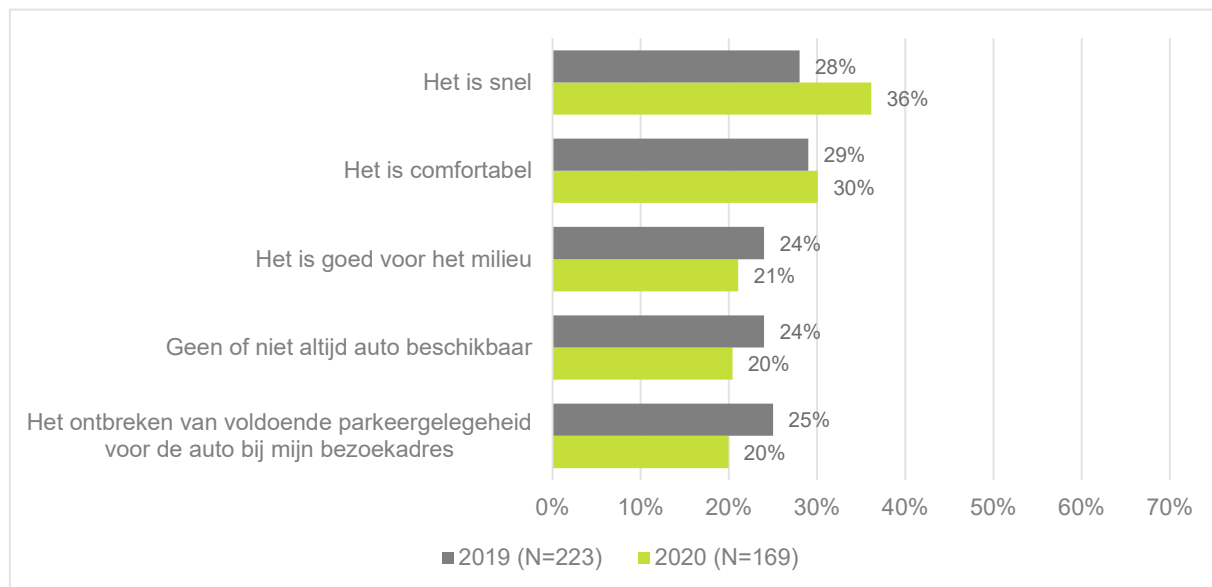
De fiets wordt door bijna twee derde gekozen wegens gezondheidsoverwegingen (65%), maar ook snelheid staat hier op nummer 2 met 58% en is flink in aandeel gestegen (figuur 2.11). Ook blijkt dat een steeds groter aandeel het milieu in acht neemt en er juist minder aandacht is voor de kosten. De overweging van het milieu wordt significant vaker genoemd onder mannelijke werknemers boven de 54 jaar en huishoudens met kinderen (en specifiek met kinderen tussen de 13 en 18 jaar oud).

Figuur 2.11: Redenen fiets als zakelijk vervoermiddel 2019 en 2020



Zij die het ov gebruiken voor hun zakelijke reizen doen dit voornamelijk omdat het snel (36%) en comfortabel is (30%). In 2019 werd het kunnen werken tijdens de reis nog als op een na belangrijkste reden genoemd met 29%, maar in 2020 is dit aandeel teruggelopen tot 14% waardoor deze niet langer in de top 5 van figuur 2.12 te zien is.

Figuur 2.12: Redenen ov als zakelijk vervoermiddel 2019 en 2020



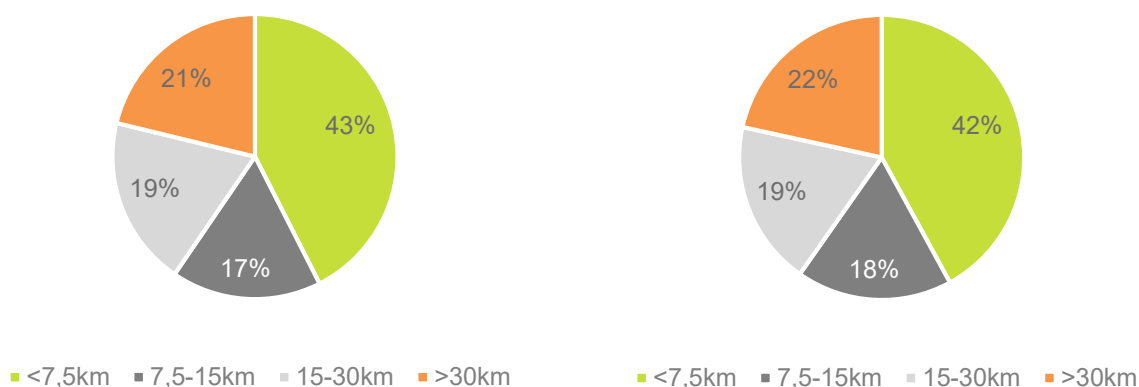
Kortom, over het algemeen kiest men het vervoermiddel waarmee hij/ zij het snelst zijn/ haar zakelijke reis kan afleggen. Enkel zakelijke fietsers verkiezen gezondheid vaker als belangrijkste reden om te gaan fietsen boven de snelheid.

3. Woon-werk reizen

3.1 Reisafstand

De gemiddelde woon-werkafstand van werknemers in 2020 is 21,2 kilometer. Hierbij zijn zowel de afstanden naar de vaste als externe werklocatie meegerekend. In 2019 was de woon-werkafstand naar alleen het vaste werkadres 19,8 kilometer. In 2020 is de gemiddelde woon-werkafstand naar het vaste werkadres reist 20,1 kilometer, een kleine stijging van 0,3 kilometer ten opzichte van 2019.

Figuur 3.1: Afstandsklassen woon-werkverkeer in 2019 (N=5.006) en 2020¹ (N=6.413)



3.2 Vervoermiddelkeuze woon-werk

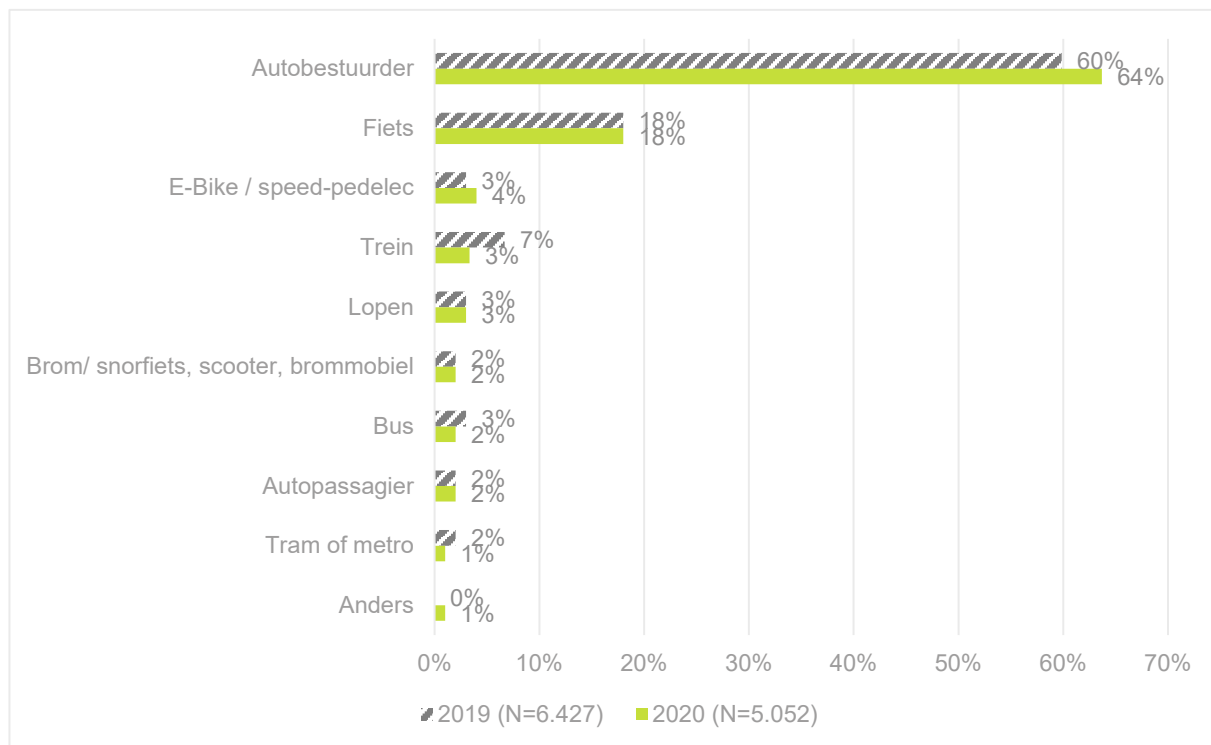
Persoonsniveau

Binnen het woon-werkverkeer in oktober 2020 reist het merendeel van 76% altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel, 24% kiest verschillende vervoermiddelen op verschillende dagen. Zij die altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel reizen noemen we de unimodale reiziger. In 2019 lag het percentage unimodale reizigers net iets hoger op 77%, een significant verschil van 1%.

Zoals figuur 3.2 laat zien, zijn unimodale reizigers zowel in 2019 als in 2020 voornamelijk automobilisten. In 2020 reist 64% van de werknemers elke werkdag met de auto naar het werk, 18% fiets altijd naar zijn/ haar werk en 3% gaat uitsluitend met de trein. Met name het aandeel unimodale treinreizigers is in 2020 gedaald ten opzichte van 2019. Ook het aandeel dat dagelijks met de bus, tram of metro reist is met 1% afgenomen.

¹ In 2020 zijn de afstandsklassen berekend richting de vaste én externe werklocatie, in 2019 werd enkel de afstand tot de vaste werklocatie meegenomen.

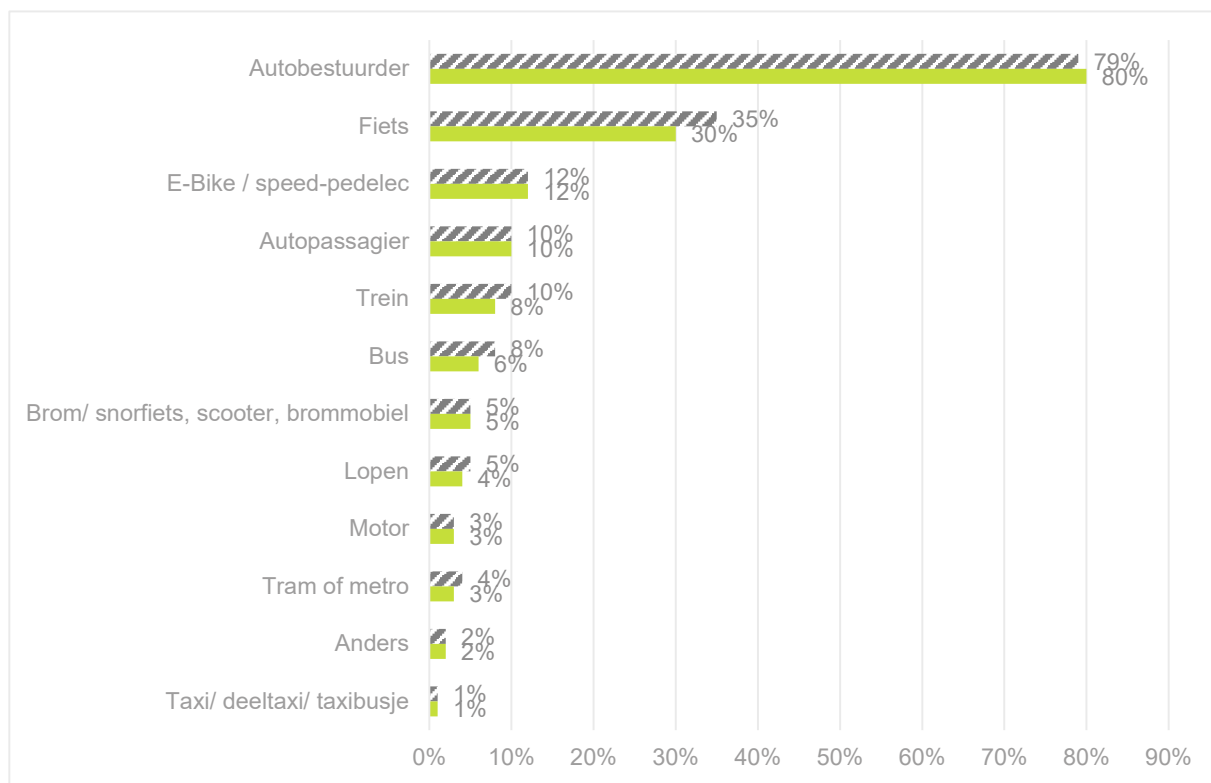
Figuur 3.2: Hoofdvervoermiddelkeuze unimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie



De groep die met verschillende hoofdvervoermiddelen op verschillende dagen reist noemen we ook wel de multimodale reizigers. In 2020 is het aandeel multimodale reizigers gestegen met 1% in vergelijking tot 2019. Ook binnen de multimodale reizigers is het aandeel automobilisten het hoogst met 80% in 2020 (figuur 3.3). Dat wil zeggen dat 80% van de groep die verschillende vervoersmiddelen op verschillende dagen gebruikt, ten minste één dag voor de auto kiest. Daarnaast reist 30% afwisselend met de fiets, 12% af en toe met de e-bike of speed pedelec en 8% pakt op een deel van zijn/haar werkdagen de trein. Wederom zien we dat het aandeel auto is gestegen t.o.v. afgelopen jaar, terwijl het aandeel dat met de trein reist is afgenomen, maar deze afname is kleiner dan onder de unimodale reizigers. De vraag blijft: welk reisgedrag toont de voormalig unimodale OV-reiziger in 2020?

Aanvullende analyse laat zien dat zij die voorheen altijd met de trein naar werk reisden, in oktober 2020 in 75% van de gevallen nog steeds uitsluitend met de trein reizen (maar mogelijk minder dagen per week). 16% van hen is een unimodale automobilist geworden en 6% reist in oktober 2020 altijd met de fiets, e-bike of speed pedelec naar het werk. Ook blijkt dat de groep die voorheen elke werkdag met het ov (trein, bus, tram of metro) naar zijn/haar werk reisde, meer flexibel is gaan reizen en vaker voor verschillende modaliteiten kiest. Dit blijkt uit het feit dat 25% van de voormalig unimodale OV-reiziger is veranderd in een multimodale reiziger. Ter vergelijking: 5% van de voormalige automobilisten die elke werkdag met de auto naar werk reisden, is in 2020 veranderd in een multimodale reiziger. Kortom, ten opzichte van vorig jaar zijn werknemers meer flexibel gaan reizen en dit geldt met name voor de voormalig unimodale OV-reizigers.

Figuur 3.3: Hoofdvervoermiddelkeuze multimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie

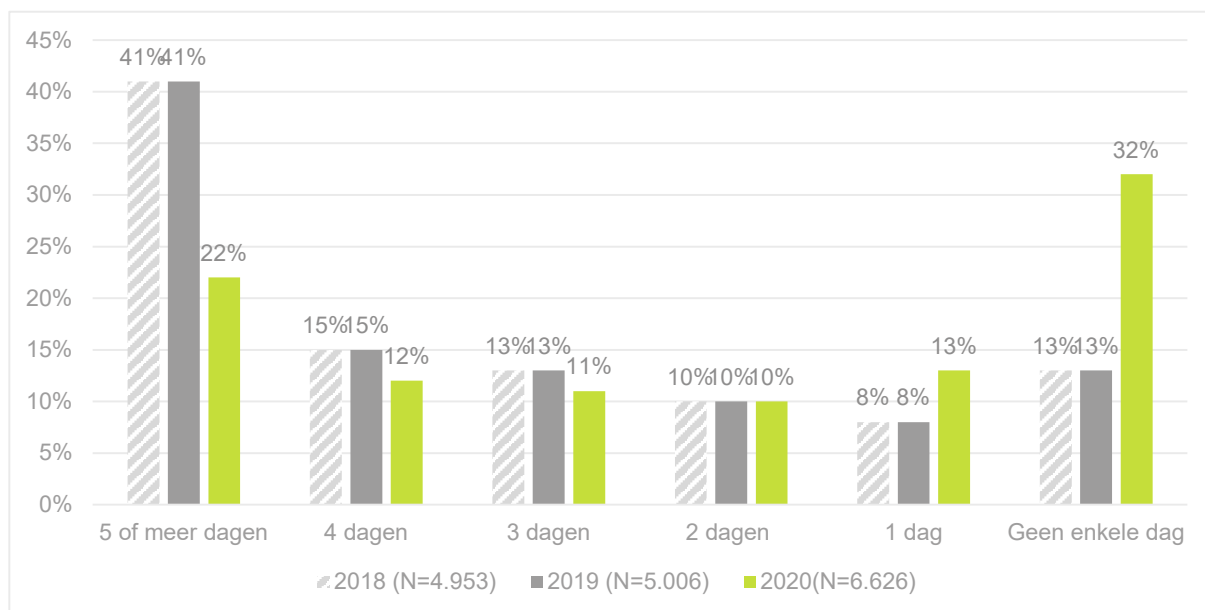


Autogebruik

Het autogebruik per week in het woon-werkverkeer van 2018 en 2019 was zo goed als gelijk aan elkaar, in 2020 is echter een significant verschil op te merken. Het aandeel werknemers dat 5 dagen per week met de auto naar werk reist is sterk afgenomen met bijna 20%². Eveneens is er een afname zichtbaar bij hen die 4 of 3 dagen per week de auto gebruiken voor hun woon-werkverkeer. Vanaf 2 dagen is er een switch zichtbaar, het aandeel werknemers dat 1 of geen dagen met de auto naar werk reizen is toegenomen, met respectievelijk 5% en 19%.

² Hierin is overigens een kleine trendbreuk mogelijk, aangezien in 2018 en 2019 alleen het autogebruik naar de vaste werklocatie wordt meegenomen en in 2020 wordt er gekeken naar ritten zowel richting de vaste als externe werklocatie. Dit verschil wordt naar verwachting echter tenietgedaan door het effect van COVID-19.

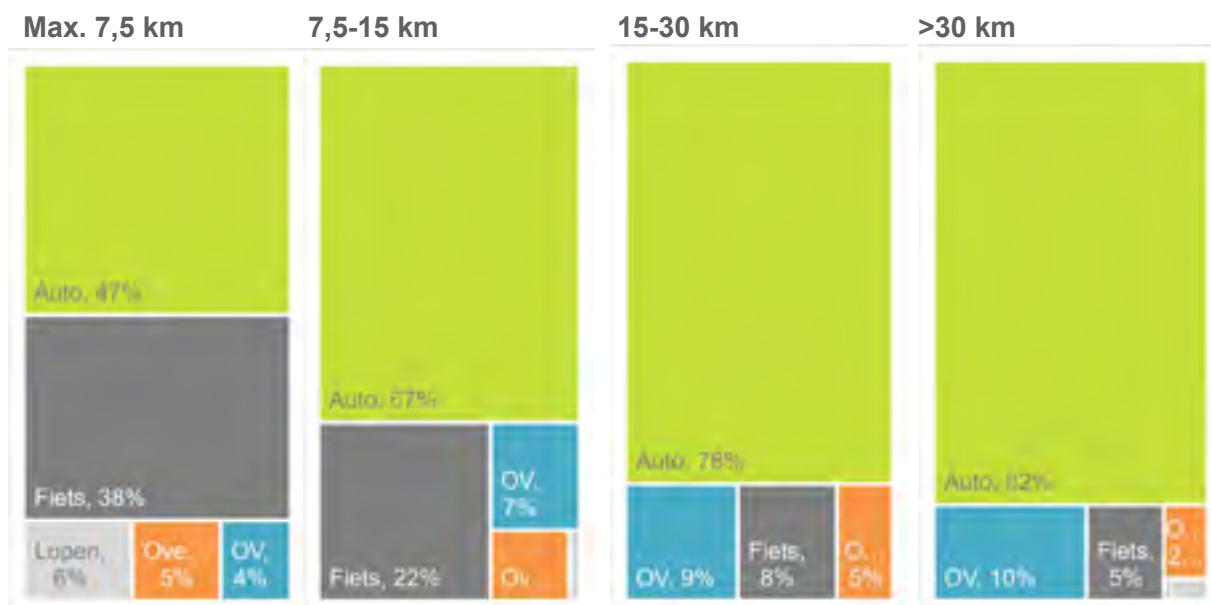
Figuur 3.4: Autogebruik per week in het woon-werkverkeer



Ritniveau

De auto blijkt het vaakst gebruikte vervoermiddel op alle woon-werk afstanden (figuur 3.5). Logischerwijs scoort de fiets, e-bike of speedpedelec het hoogst op de kortste afstanden (38%) en neemt het aandeel af naarmate de afstanden toenemen. Het aandeel ov neemt daarentegen juist toe bij de langere woon-werkafstanden met een maximum van 10% onder de werknemers die op meer dan 30 kilometer afstand van werk wonen. Hiervan reist 7% met de trein en 3% met de bus, tram of metro.

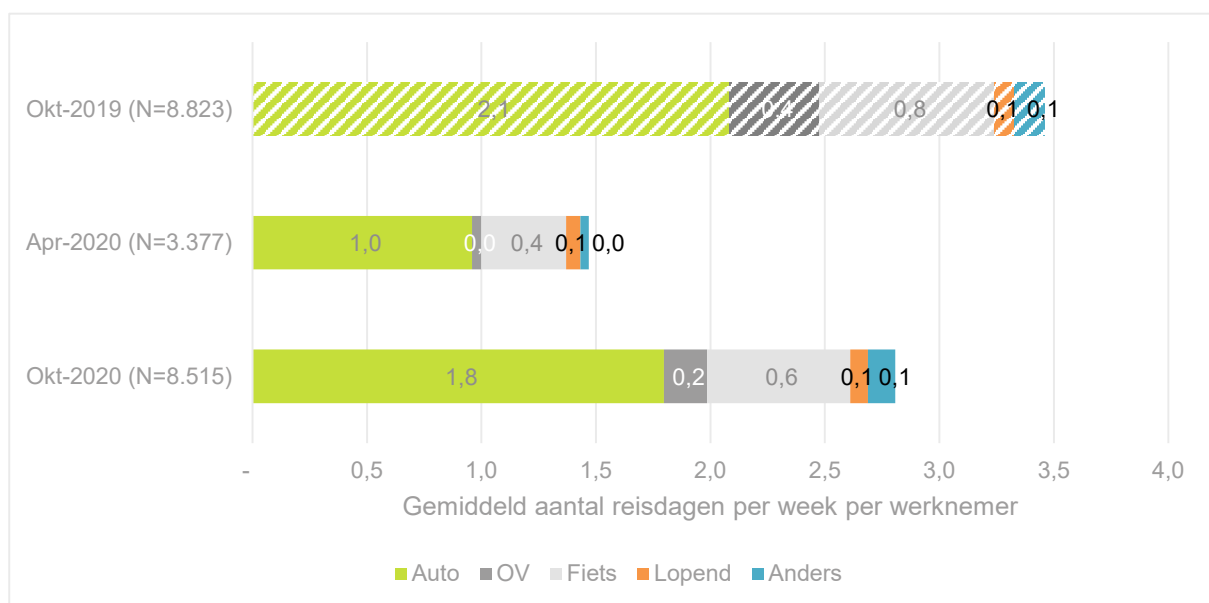
Figuur 3.5: Hoofdvervoermiddelkeuze ritniveau naar afstandsklasse woon-werk 2020 (N=6.413)



Absolute en relatieve ontwikkelingen

Met de komst van het coronavirus is veel veranderd in het woon-werkverkeer. Om dit zo goed mogelijk in beeld te krijgen zullen zowel de absolute als relatieve ontwikkelingen in kaart gebracht moeten worden. Figuur 3.6 laat het gemiddeld aantal reisdagen per week per werknemer zien. Dat wil zeggen: ook de werknemers die niet reizen, maar bijvoorbeeld volledig thuiswerken zijn meegenomen in het gemiddelde. Deze berekening laat zien dat met name in april 2020 (1,7 reisdagen), maar ook in oktober 2020 (2,9 reisdagen) het gemiddeld aantal reisdagen een stuk lager lag dan in oktober 2019 (3,8 reisdagen³). Let wel: in april 2020 zijn de werknemers die naar een externe werklocatie gaan niet meegenomen. Dit kan mogelijk een deel van het verschil verklaren.

Figuur 3.6: Gemiddeld aantal reisdagen per week per werknemer over alle modaliteiten



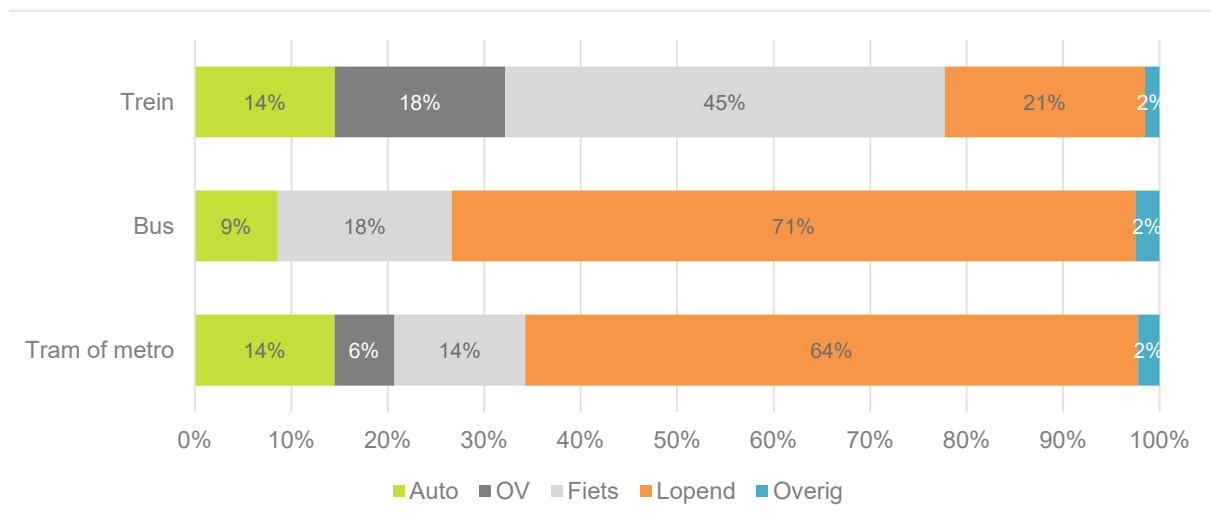
In grote lijnen laat figuur 3.6 zien dat het aandeel auto in oktober 2020 een stuk hoger ligt dan in oktober 2019 hoewel het aantal reisdagen met de auto is afgenomen. Deze verschuiving was eerder dit jaar, in april 2020, nog sterker aanwezig en bovendien was het aandeel ov op dat moment bijna gelijk aan nul (zonder inachtneming van reisdagen naar een externe werklocatie). In oktober 2020 is het aandeel ov wederom toegevoegd, maar het ligt nog steeds (ver) onder het niveau van 2019. De gemiddelde werknemer reist in oktober 2020 0,2 dagen per week met het ov, waar dat in oktober 2019 0,4 dagen per week was.

Voor- en natransport in de ketenreis

Werknemers die met de trein, bus, tram of metro richting het werk reizen zijn ook bevraagd naar hun voor- en natransport. De meerderheid van 45% gebruikt in oktober 2020 de fiets om vanuit huis het treinstation te bereiken (voortransport). Bij de bus en tram of metro loopt de meerderheid richting hun vertrekhalte, met 71% en 64% respectievelijk.

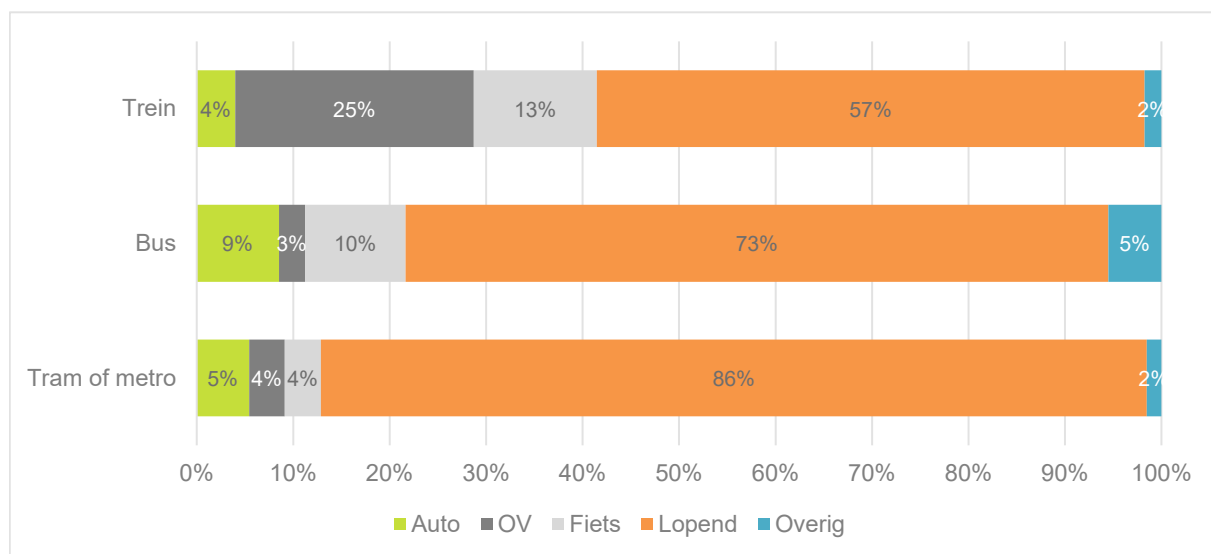
³ Deze reisdagen zijn niet exact gelijk aan de som van de afzonderlijke reisdagen per vervoermiddel in figuur 3.4. Dit komt doordat de groep die zowel naar een vaste als externe werklocatie reist, in de enquête enkel hun vervoermiddelgebruik naar het vaste werkadres hoeft te noteren. Dit geldt bij huidige meting voor een N van 420 respondenten.

Figuur 3.7: Vervoermiddelkeuze voortransport in 2020 (N=284)



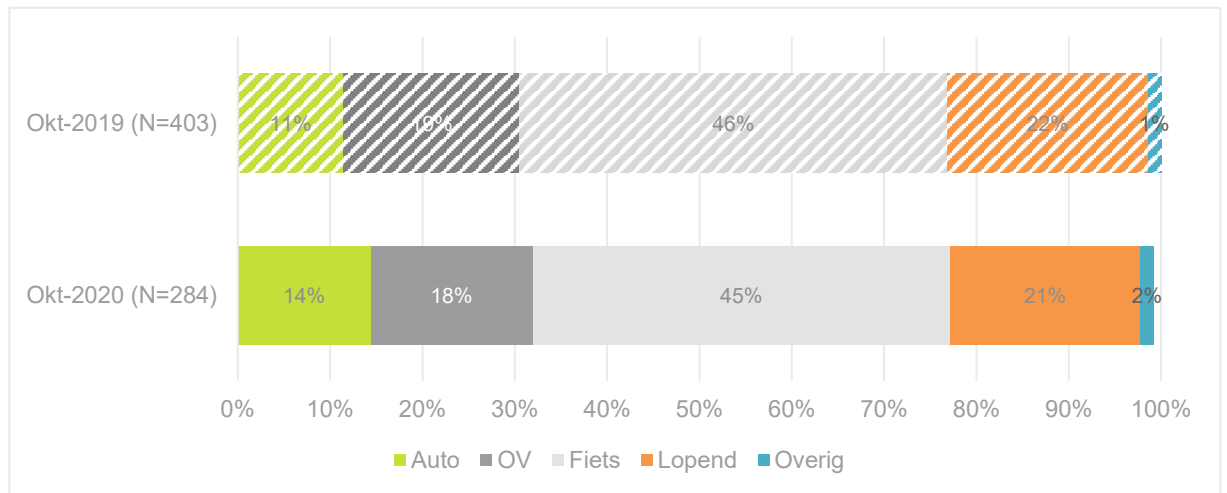
Om vervolgens vanaf hun aankomsthalte op het werkadres te komen (natransport), gaat de meerderheid te voet ongeacht welke OV-reis zij gemaakt hebben. Van de treinreizigers kiest een kwart nogmaals het ov om hun werklocatie te bereiken, 16% pakt de bus en 9% reist verder met de tram of metro.

Figuur 3.8: Vervoermiddelkeuze natransport in 2020 (N=284)



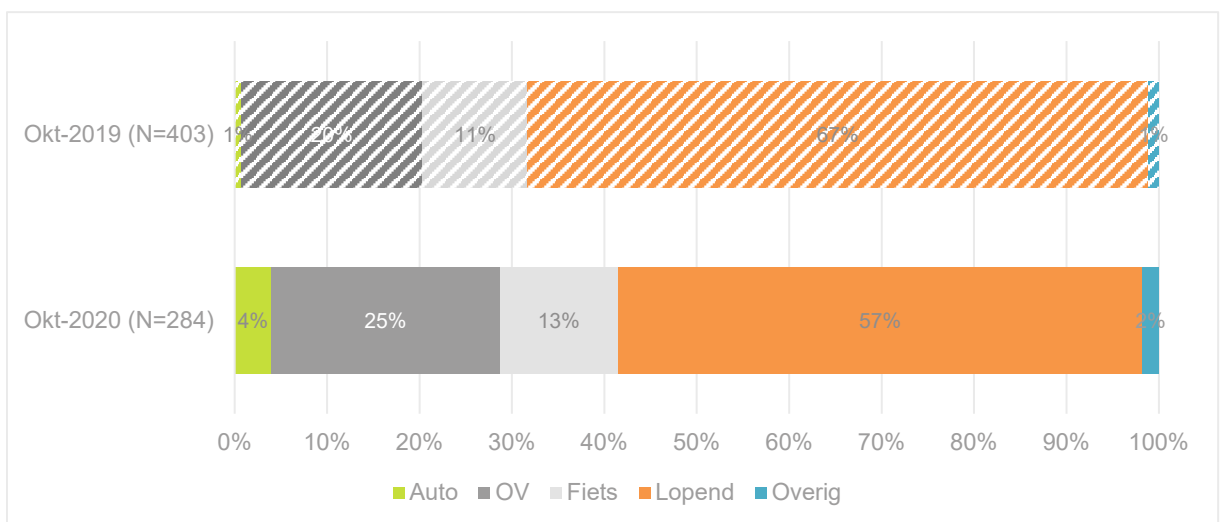
Naast verschuivingen binnen de hoofdvervoermiddelkeuze zijn er ook verschuivingen in het voor- en natransport op te merken. Figuur 3.9 en figuur 3.10 laten respectievelijk de verschuivingen in het voor- en natransport van treinreizigers zien. Binnen het voortransport valt het op dat het aantal treinreizigers dat de auto pakt om vanuit huis het treinstation te bereiken is toegenomen (14% t.o.v. 11% in 2019).

Figuur 3.9: Verandering in het voortransport van de treinreizigers



Ook binnen het natransport van treinreizigers is het aandeel auto toegenomen (4% t.o.v. 1% in 2019), maar hierin is ook een toename zichtbaar van treinreizigers die de bus, tram of metro gebruiken om op bestemming te komen (25% t.o.v. 20% in 2019, zie figuur 3.10). Dit kan mogelijk verklaard worden door verslechterde weersomstandigheden (er wordt minder gelopen als natransport) of doordat er een specifieke groep OV-reizigers overblijft die ook tijdens COVID-19 met de trein blijft reizen.

Figuur 3.10: Verandering in het natransport van de treinreizigers

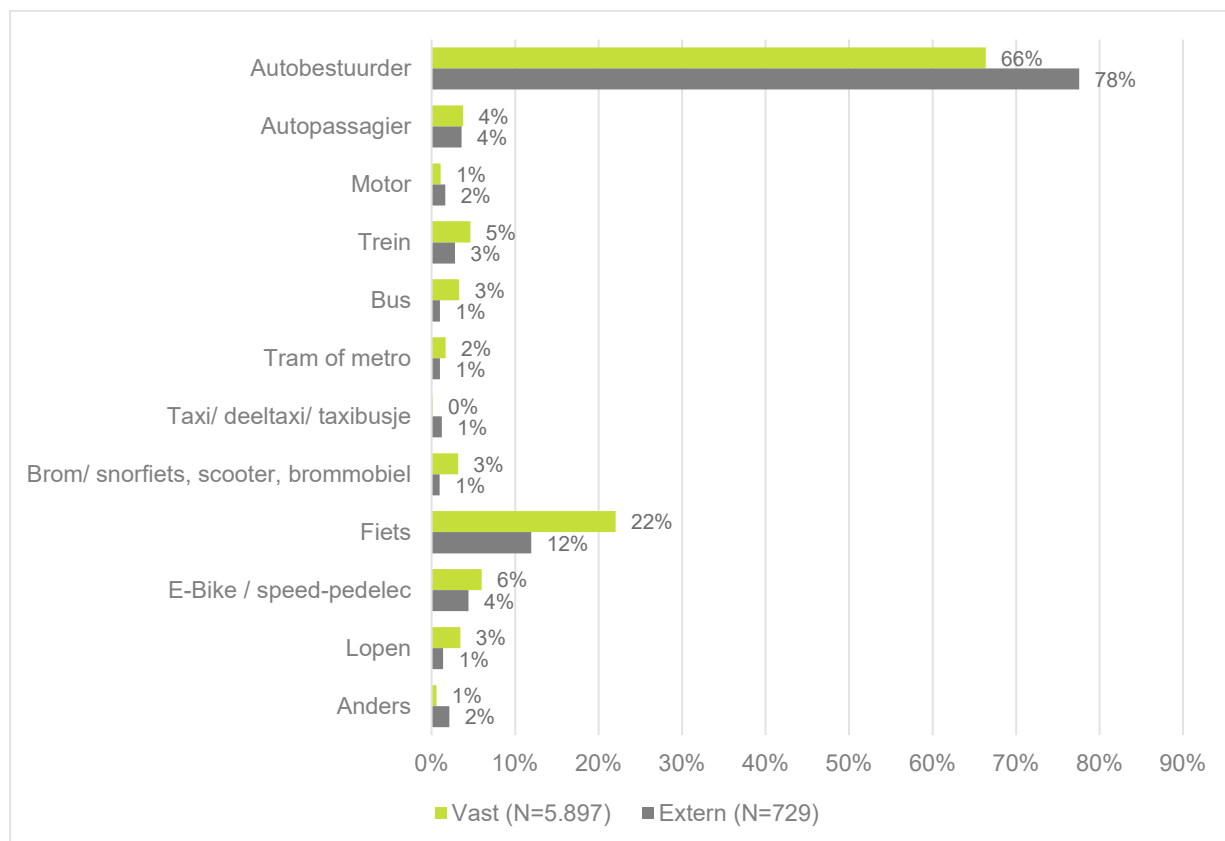


3.3 Reisgedrag naar vaste en externe werklocatie

Het Landelijk Reizigersonderzoek 2020 heeft een extra aanvulling ten opzichte van de eerdere editie in 2019. Wanneer iemand niet naar zijn vaste werklocatie reist, maar wel een externe werklocatie bezoekt, dan vult diegene zijn reisgedrag naar deze externe werklocatie in. Op die manier is er voor een zo groot mogelijke groep inzicht verkregen in hun reisgedrag. In deze paragraaf behandelen we de vraag: in hoeverre is het reisgedrag richting vaste en externe werklocatie verschillend van elkaar?

Van alle reizigers die in paragraaf 3.2 zijn meegenomen voor 2020 reist 89% naar zijn of haar vaste werklocatie, 11% reist enkel naar een externe werklocatie. Zoals figuur 3.11 laat zien is het aandeel dat met de auto naar de externe werklocatie reist (78%) hoger dan het aandeel dat met de auto naar de vaste werklocatie reist (66%). Daarentegen is het aandeel fietsers richting de vaste werklocatie een stuk hoger (22% vs. 12%). Dit geldt ook, in mindere mate, voor het aandeel dat met het ov of de e-bike/ speed pedelec reist.

Figuur 3.11: Hoofdvervoersmiddelkeuze persoonsniveau naar vaste en externe werklocatie in 2020



Onder de groep die naar een externe werklocatie reist is het aandeel automobilisten hoger. Tabel 3.1 laat zien dat ook op ritniveau het verschil in autogebruik naar de vaste en externe werklocatie aanwezig is. Dit verschil is het kleinst onder de groep die 15 tot 30 kilometer aflegt naar hun werk, daar rijdt 75% en 79% respectievelijk met de auto naar een vaste en externe werklocatie.

Tabel 3.1: Hoofdvervoermiddelkeuze ritniveau naar afstandsklasse naar vaste en externe werklocatie in 2020

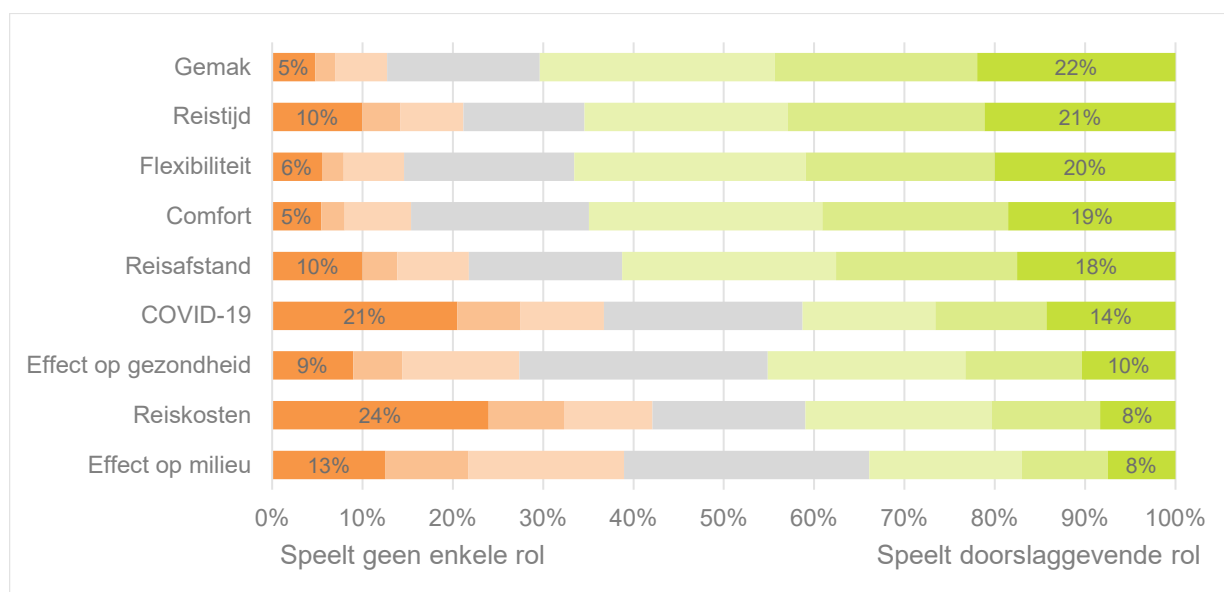
	Max 7,5km		7,5-15km		15-30km		>30km		Totaal	
	Vast (N=2.428)	Extern (N=235)	Vast (N=1.025)	Extern (N=107)	Vast (N=1.082)	Extern (N=137)	Vast (N=1.198)	Extern (N=201)	Vast (N=5.733)	Extern (N=680)
Autobestuurder	43%	57%	63%	78%	75%	79%	79%	86%	60%	74%
Autopassagier	2%	1%	2%	2%	3%	3%	2%	3%	2%	3%
Motor	0%	2%	0%	2%	1%	2%	1%	0%	1%	1%
Trein	1%	2%	2%	0%	5%	3%	8%	2%	3%	2%
Bus	2%	1%	3%	0%	4%	0%	2%	3%	2%	1%
Tram of metro	1%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%
Taxi / deeltaxi / taxibusje	0%	2%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	1%
Brom / snorfiets, scooter, brom- mobiel	3%	1%	3%	1%	3%	1%	1%	0%	3%	1%
Fiets	33%	23%	16%	5%	4%	4%	4%	1%	19%	9%
E-Bike / speed-pedelec	6%	7%	7%	5%	4%	4%	1%	0%	5%	4%
Lopen	6%	3%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	3%	1%
Anders	1%	1%	0%	6%	0%	2%	0%	2%	1%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

3.4 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk

Hoofdredeenen vervoermiddelkeuze

Binnen het woon-werkverkeer blijken vooral het gemak, de reistijd en de flexibiliteit een (doorslaggevende) rol te spelen in de vervoermiddelkeuze (figuur 3.12). Reiskosten spelen het minst een rol in deze keuze en ook het coronavirus speelt voor 21% geen enkele rol in hun vervoermiddelkeuze om naar werk te reizen. Anderzijds geeft 14% aan dat dit wél een doorslaggevende rol speelt. Deze groep legt dan ook slechts 3% van hun ritten af met de trein, pakt voor twee derde van het totaal aantal ritten de auto en voor 19% de fiets of e-bike/ speed- pedelec.

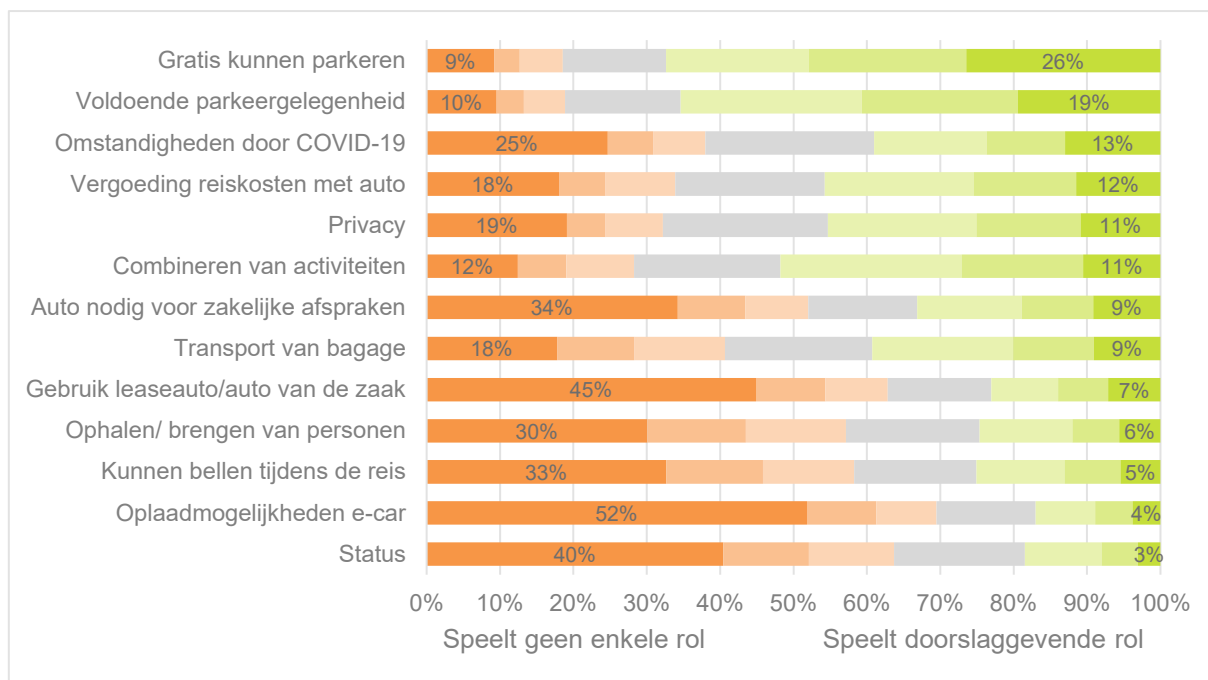
Figuur 3.12: Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk (N=6.626)



Motivaties en belemmeringen auto

Zij die wel eens als autobestuurder van huis naar werk reizen, zijn bevraagd naar hun motieven. Naast de eerdergenoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze speelt allereerst het gratis kunnen parkeren bij de werklocatie voor 26% een (doorslaggevende) rol (figuur 3.13).

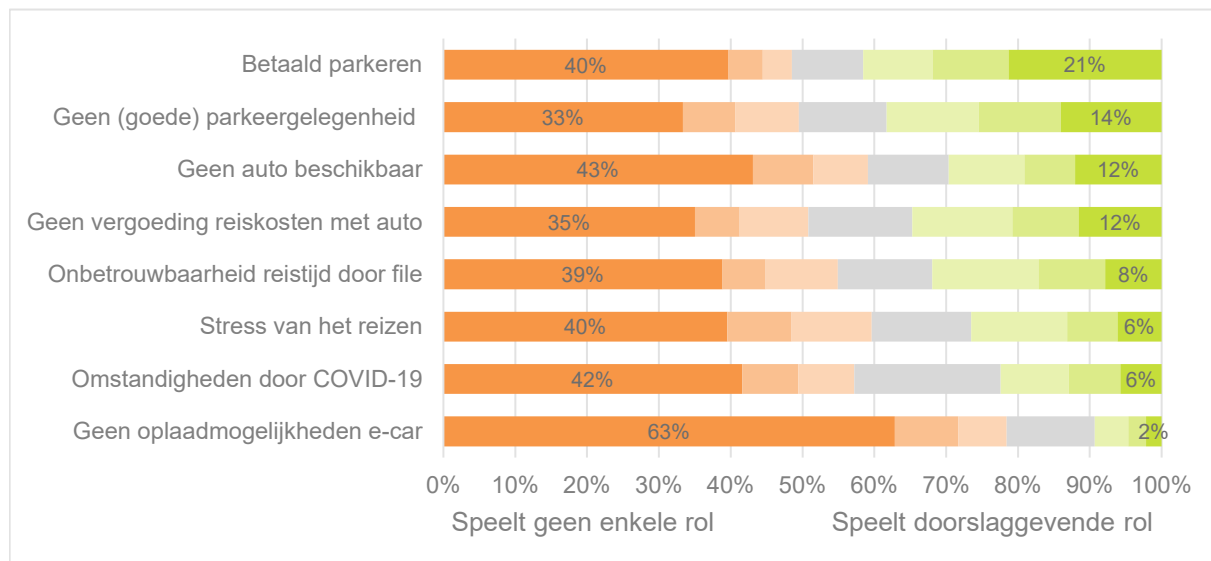
Figuur 3.13: Redenen autogebruik woon-werk (N=4.474)



In 2019 stond het gebruik van een leaseauto/ auto van de zaak nog op nummer één, welke door 45% van de autogebruikers werd benoemd als doorslaggevend. Er blijkt dus een verschuiving te zijn geweest in de motivatie om met de auto naar werk te reizen. Dit kan mogelijk komen doordat er een andere groep gebruik maakt van de auto (zoals voormalig OV-reizigers) en doordat er meer parkeergelegenheid is aangezien er minder mensen tegelijk naar werk komen. Beide redenen komen overeen met de volgende twee motivaties om met de auto naar werk te komen – het hebben van voldoende parkeergelegenheid en de omstandigheden rondom COVID-19. Deze laatste motivatie geeft echter geen eenduidig beeld, want hoewel dit voor 13% doorslaggevend is, geeft 25% aan dat dit geen enkele rol speelt in hun keuze.

Figuur 3.14 laat de aspecten zien die een rol spelen bij de keuze om niet met de auto naar het werk te reizen. Het betalen voor je parkeerplek bij de werklocatie is voor 21% doorslaggevend. De onbetrouwbaarheid in reistijd door file is voor een opmerkelijk kleiner aandeel doorslaggevend in 2020 in vergelijking tot 2019, namelijk 8% t.o.v. 14%. Dit kan verklaard worden door de grote afname in files sinds de komst van het coronavirus. De oplaadmogelijkheden voor de elektrische auto spelen voor een groot deel geen enkele rol (63%), toch is dit aandeel afgenomen in vergelijking tot afgelopen jaar (67%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat er steeds meer oplaadmogelijkheden zijn en dat de groei van de elektrische auto's harder groeit dan de beschikbaarheid van laadpalen.

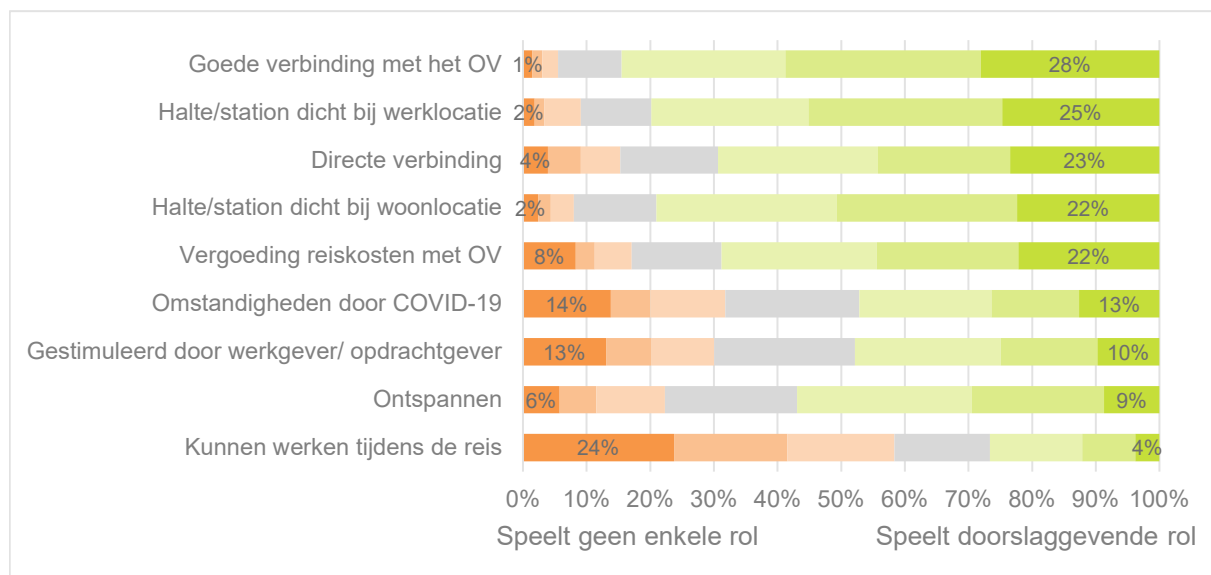
Figuur 3.14: Redenen geen autogebruik woon-werk (N=1.379)



Motivaties en belemmeringen openbaar vervoer

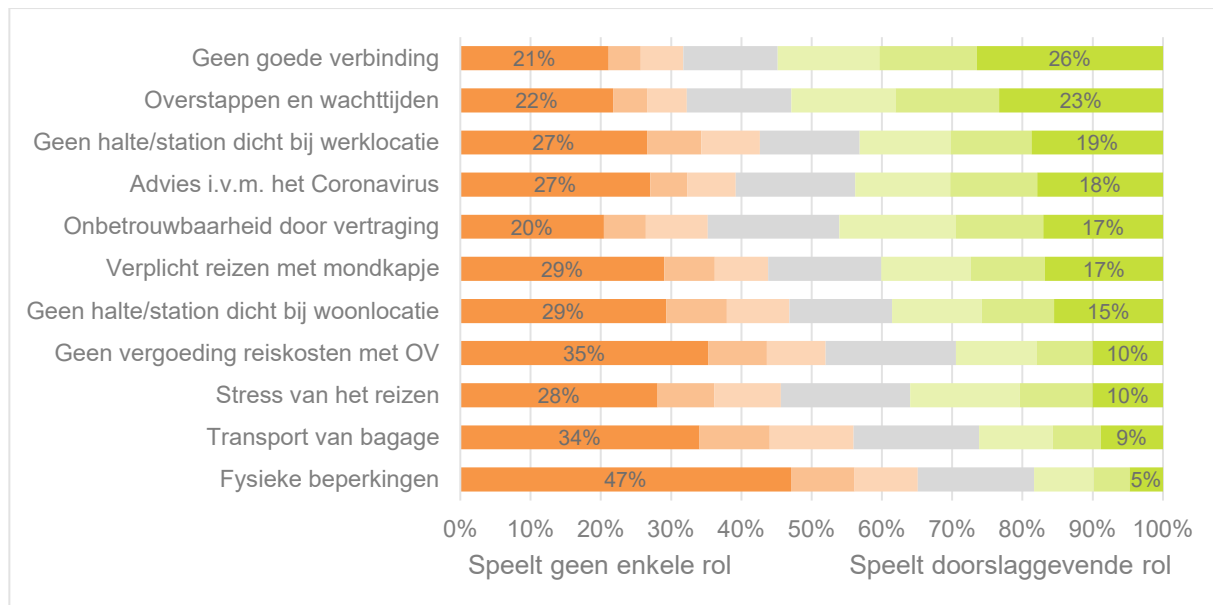
Zij die met het openbaar vervoer van huis naar werk reizen vinden, naast de eerdergenoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze, vooral het hebben van een goede OV-verbinding van belang (figuur 3.15). Het kunnen werken tijdens de reis wordt over het algemeen minder als reden opgegeven om met het ov te reizen. Zo geeft 24% aan dan dit geen enkele rol speelt en is dit voor slechts 4% doorslaggevend geweest. Opvallend is dat het ontspannen gevoel van het ov relatief vaker wel (9%) een rol blijkt te spelen dan niet (6%). Hoewel het verschil kleiner is t.o.v. de percentages in 2019 (respectievelijk 13% en 5%) valt het kwartje nog wel dezelfde kant op.

Figuur 3.15: Redenen OV-gebruik woon-werk (N= 527)



Naast dat een goede verbinding met het ov een goede motivator is, blijkt dat als dit niet goed geregeld is dit ook het meest doorslaggevend is om niet voor het ov te kiezen (in 26% van de gevallen) (figuur 3.16).

Figuur 3.16: Redenen geen OV-gebruik woon-werk (N=6.099)



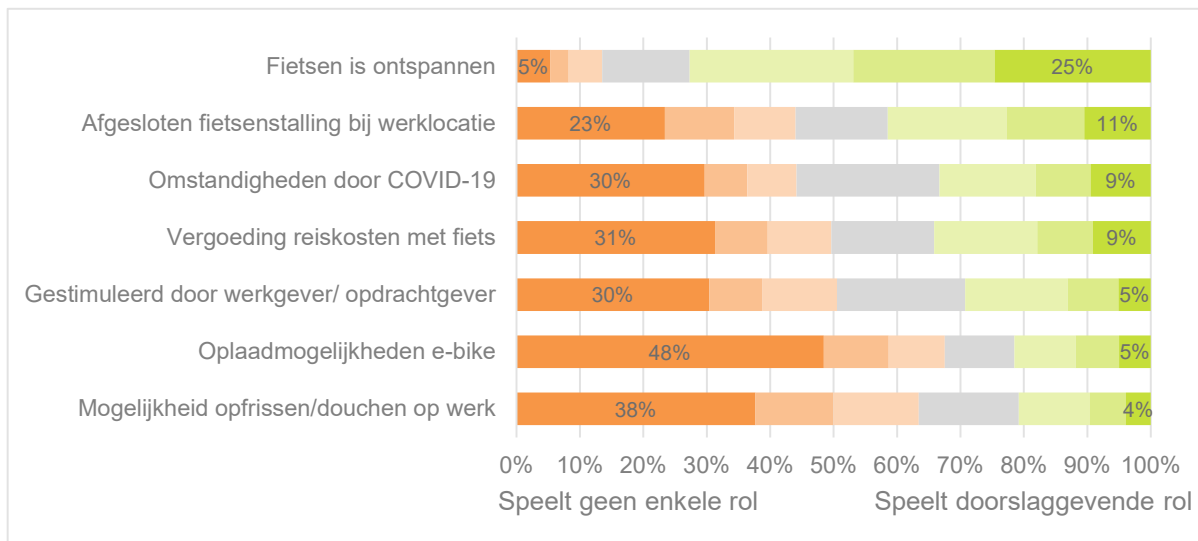
Ook het overstappen met wachttijden (23%) en het ontbreken van een halte/ station dicht bij de werklocatie (19%) speelt vaak een bepalende rol. Daarnaast blijkt het advies i.v.m. het coronavirus voor 18% doorslaggevend te zijn en het verplicht reizen met het mondkapje voor 17%. Maar wederom is hier veel diversiteit op te merken. Ruim een kwart van de mensen geeft aan dat het advies i.v.m. het coronavirus geen enkele rol speelt en 29% ziet het mondkapje niet als bepalend in hun keuze. Deze percentages worden echter grotendeels bepaald door de groep die in 2019 ook al niet met het ov reisden.

Bij de uitsplitsing naar leeftijdsklassen blijkt dat met name bij de werknemers boven de 54 jaar het advies van de overheid geen enkele rol speelt, hier is het aandeel 34% t.o.v. 18% onder jongeren onder de 25 jaar. Bij vrouwen in vergelijking tot mannen blijkt dat het advies i.v.m. corona significant vaker wel doorslaggevend is om het ov niet te gebruiken met respectievelijk 21% t.o.v. 15%.

Motivaties en belemmeringen fiets

De grootste motivatie om te fietsen naar het werk, naast de eerdergenoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze, is dat het ontspannen is (figuur 3.17). De oplaadmogelijkheid voor de e-bike op het werk speelt voor bijna de helft geen enkele rol en voor slechts 5% een doorslaggevende rol. Ook de mogelijkheid om kunnen opfrissen/ douchen op het werk speelt voor 38% geen enkele rol. Dit aandeel neemt echter af naar mate de afstand toeneemt. Zo geeft 12% van de werknemers die op meer dan 30 kilometer afstand van het werk wonen aan dat dit wel een bepalende rol speelt t.o.v. het 4% gemiddelde.

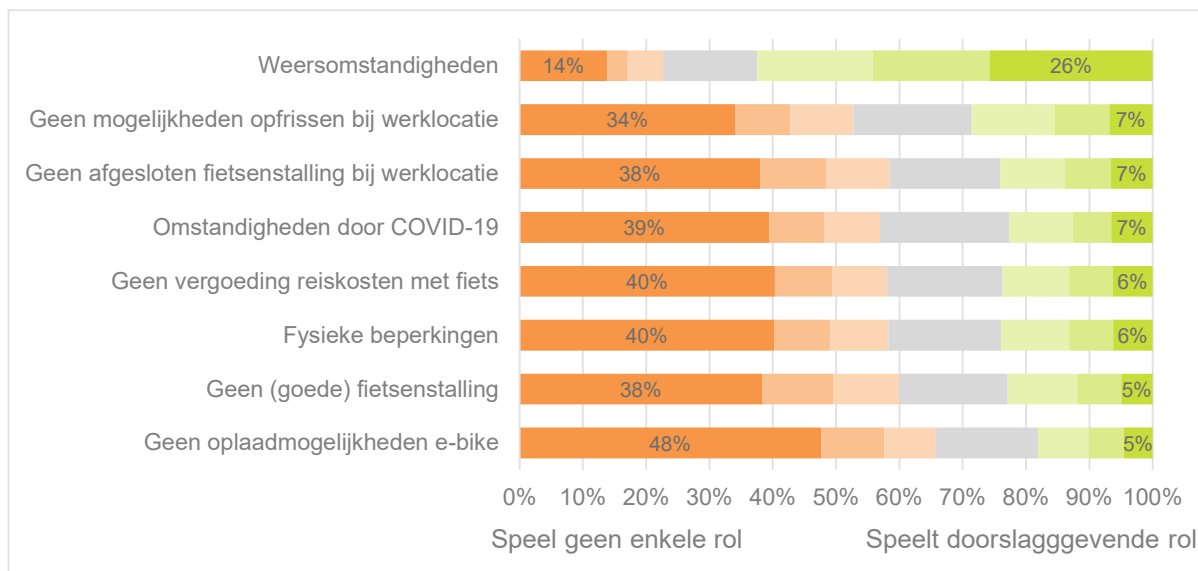
Figuur 3.17: Redenen fietsgebruik woon-werk (N=1.816)



Bij de vergelijking van werknemers die met de normale fiets naar werk reizen en de werknemers die met de e-bike of speed pedelec reizen blijkt dat de tweede groep vaker de ontspanning als doorslaggevende factor noemt. Namelijk in 29% van de gevallen t.o.v. 24% van de 'normale' fietsers. Ook blijkt de oplaadmogelijkheid voor de groep die met de e-bike of speed pedelec reist significant vaker doorslaggevend (13% t.o.v. 5% gemiddeld).

De grootste barrière om de fiets te pakken naar het werk wordt gevormd door het weer (figuur 3.18). Zo'n 26% van de niet-fietsers gaf dit aan als doorslaggevende factor, en deze factor wordt het meest genoemd door vrouwen onder de 25 jaar.

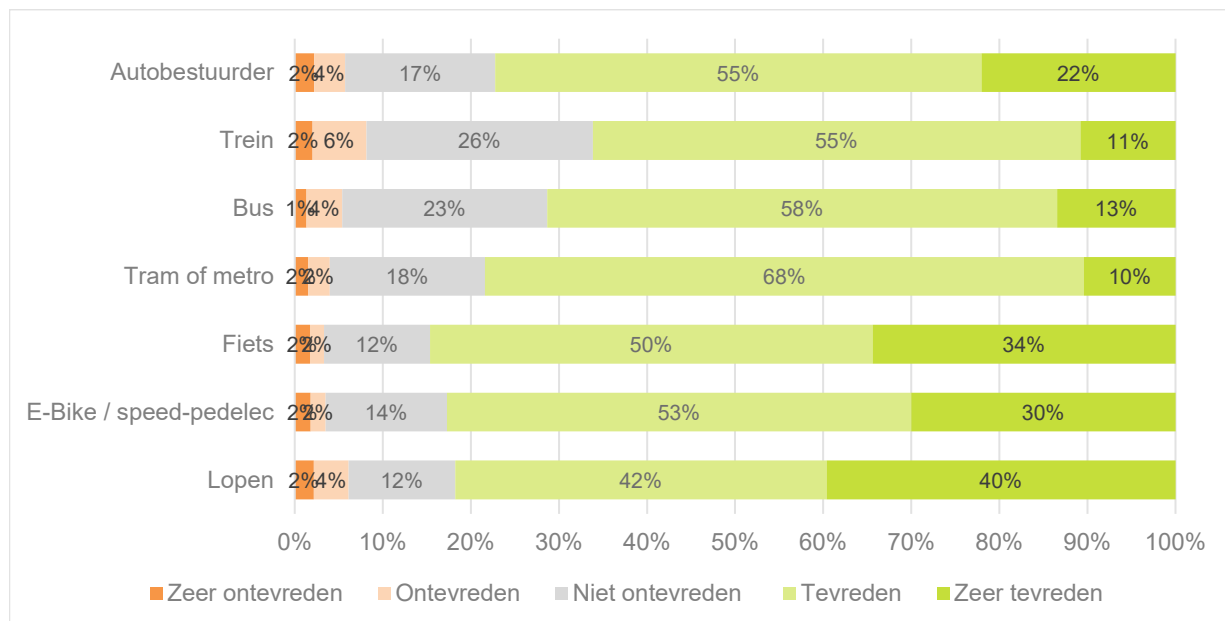
Figuur 3.18: Redenen geen fietsgebruik (N=4.805)



3.5 Beoordeling woon-werkreis

Figuur 3.19 laat de tevredenheid van reizigers over hun woon-werkreis zien per hoofdvervoermiddel.

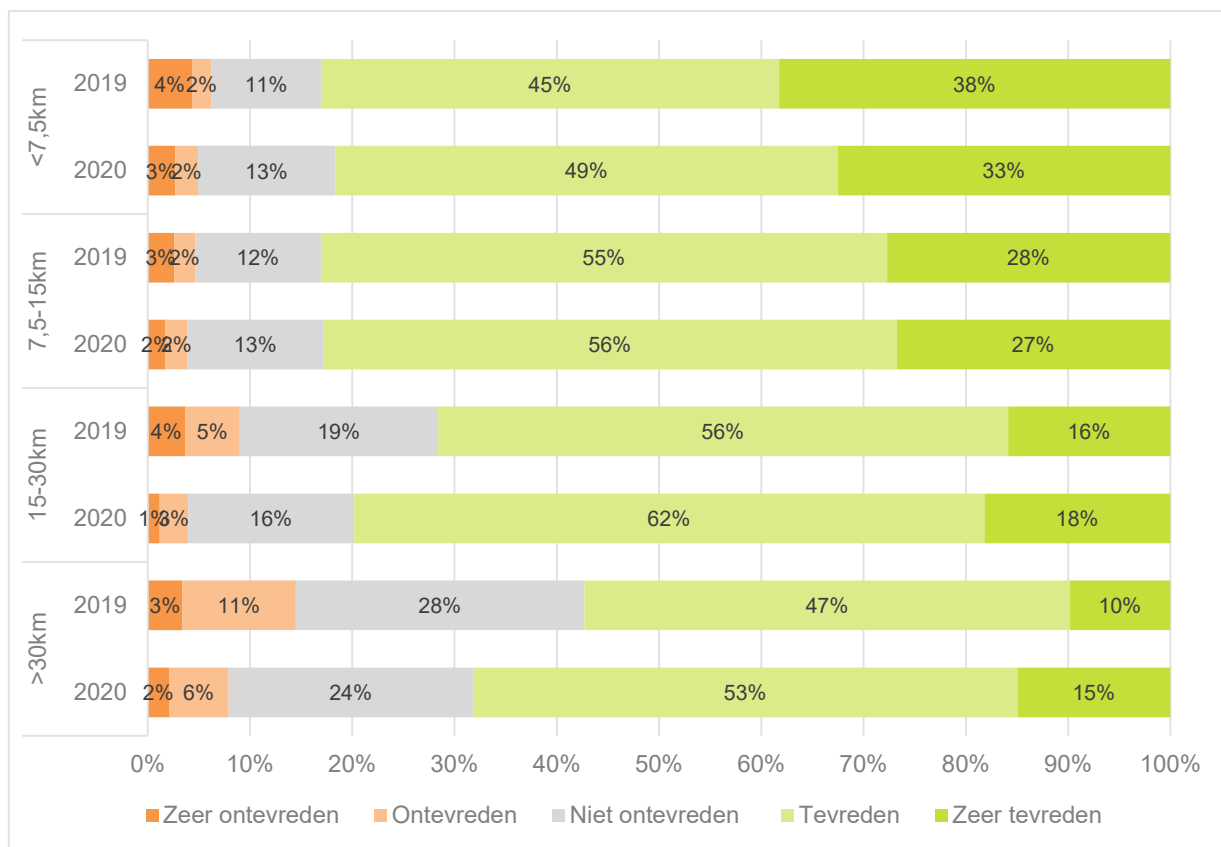
Figuur 3.19: Beoordeling woon-werkreis per modaliteit 2020 (N=6.626)



Het meest tevreden zijn voetgangers, fietsers en zij die met de e-bike of speed pedelec reizen. Treinreizigers geven significant het vaakst aan ontevreden te zijn. Dit is in overeenstemming met vorig jaar alleen ligt het aandeel treinreizigers dat (zeer) ontevreden is nu lager dan in 2019 (8% vs.10%).

Bij de vergelijking naar woon-werkafstanden blijkt dat er grotere verschuivingen zijn t.o.v. vorig jaar (figuur 3.20). Werknemers die op minder dan 7,5 kilometer afstand van het werk wonen zijn minder vaak zeer tevreden in 2020 t.o.v. 2019 (33% t.o.v. 38%). Op afstanden van ten minste 15 kilometer is juist een tegenovergestelde trend zichtbaar. De werknemers die verder moeten reizen lijken over het algemeen juist meer tevreden te zijn in 2020. Het aandeel dat (zeer) ontevreden is, is in dit geval ook behoorlijk afgenomen van 14% naar 8% voor afstanden boven 30 kilometer. Dit kan mogelijk komen doordat men meer is gaan thuiswerken, daardoor minder vaak hoeft te reizen en dat de langere ritten daarmee als minder vervelend worden ervaren. Hoofdstuk 4 zal dieper ingaan op deze veranderingen rondom thuiswerken.

Figuur 3.20: Beoordeling woon-werkreis naar afstandsklassen in 2019 (N=6.036) en 2020 (N=6.626)

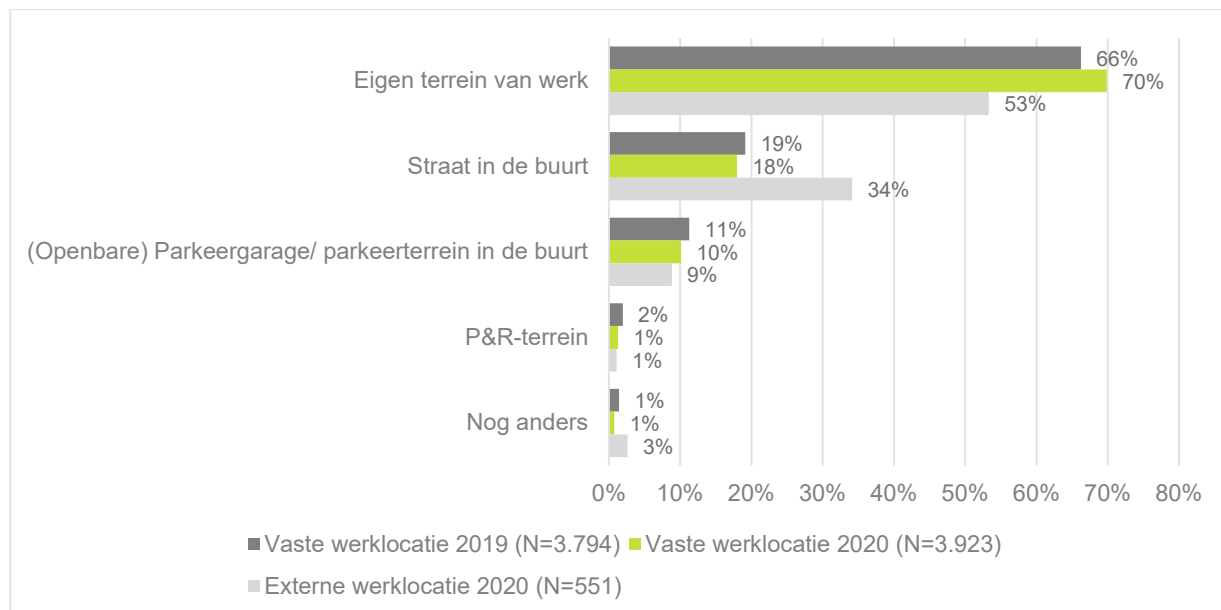


3.6 Werkomgeving

Parkeren

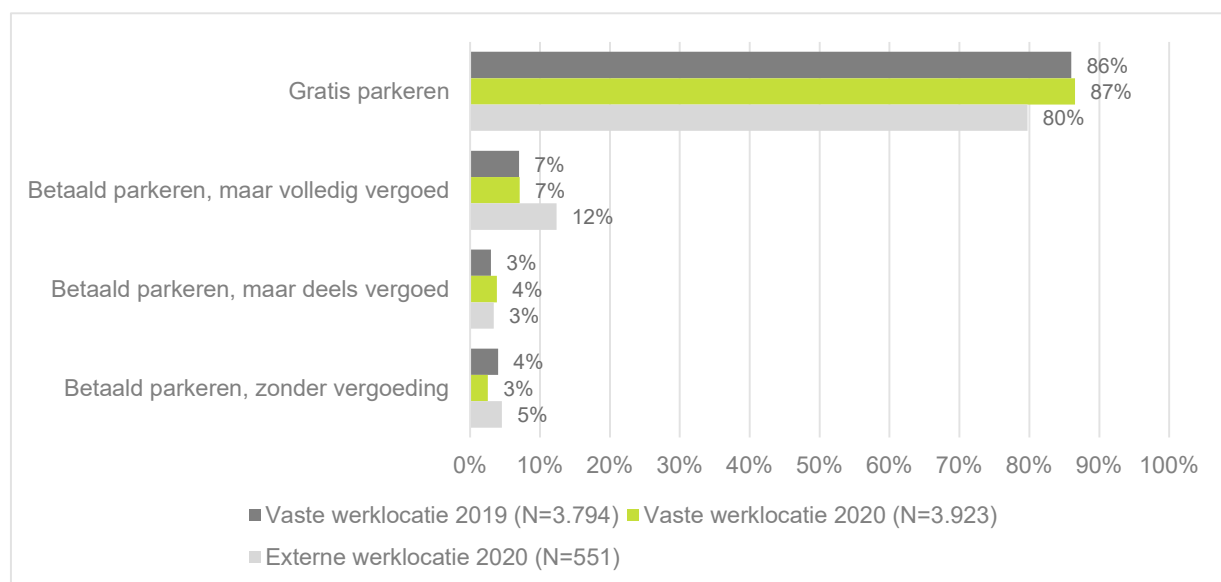
De meeste werknemers die met de auto naar hun vaste werkadres gaan, parkeren op het eigen terrein van hun werkgever en dit aandeel is toegenomen t.o.v. vorig jaar (70% t.o.v. 66%). Ook de werknemers die naar een externe werklocatie reizen parkeren in de meeste gevallen op een eigen terrein van de werkgever (53%), maar dit aandeel ligt significant lager dan bij het vaste werkadres. Deze groep parkeert daarentegen vaker in een straat in de buurt (34%).

Figuur 3.21: Parkeerlocaties nabij het vaste en externe werkadres



Aanvullend laat figuur 3.22 de parkeerkosten zien bij het vaste werkadres in 2019 en 2020 en het externe werkadres in 2020. In het afgelopen jaar is er een toename van 1% dat gratis kan parkeren bij zijn/ haar vaste werklocatie. In hoeverre er parkeerkosten zijn op het vaste werkadres is echter nog altijd afhankelijk van de grootte van de organisatie. Zo is het aandeel dat gratis kan parkeren significant hoger onder werknemers van kleinere organisaties met minder dan 100 werknemers (90% t.o.v. 83% voor grotere organisatie).

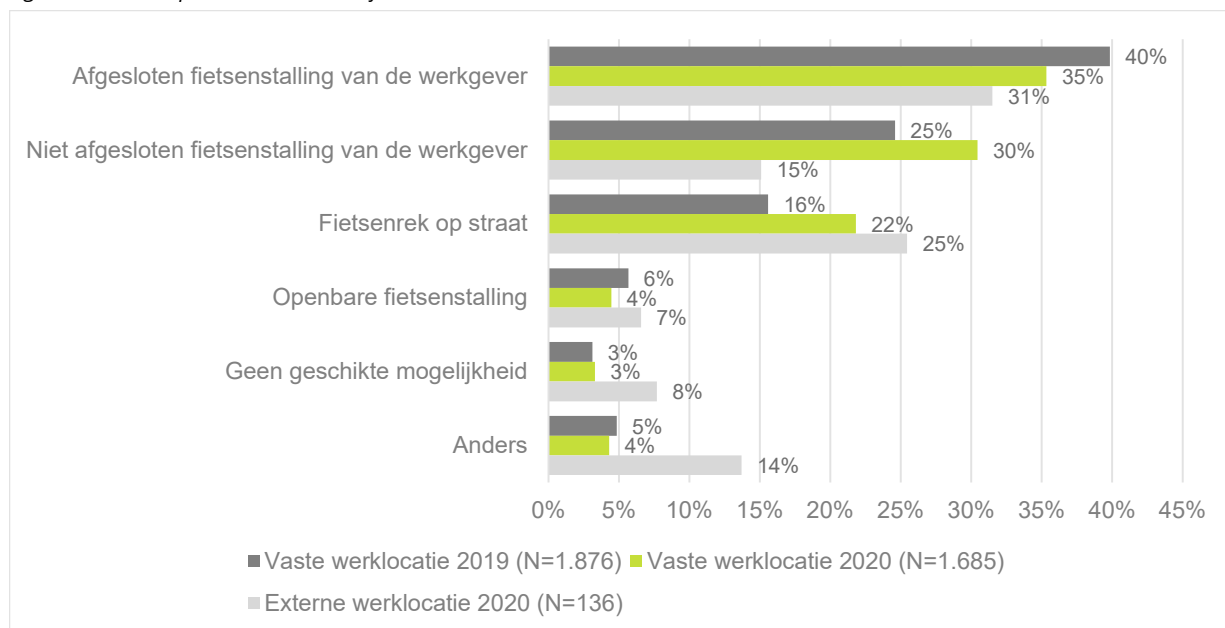
Figuur 3.22: Parkeerkosten bij het vaste en externe werkadres



Voorzieningen voor fietsers

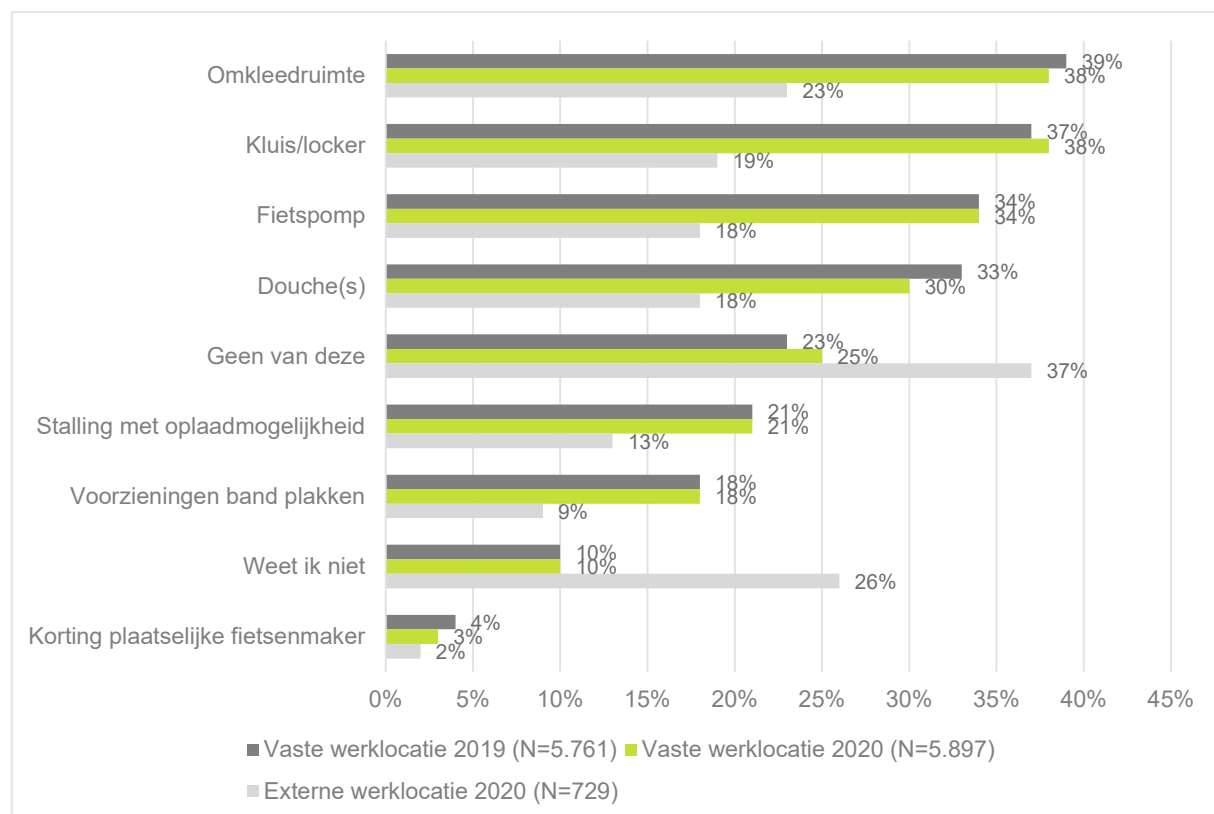
Het aandeel werknemers dat zijn fiets kan stallen in een afgesloten fietsenstalling van de werkgevers is afgenomen in 2020 t.o.v. 2019 (35% t.o.v. 40%). Er wordt in 2020 dan ook meer geparkeerd in een niet afgesloten fietsenstalling of een fietsenrek op straat (figuur 3.23) en dit gebeurt significant vaker bij kleinere organisaties.

Figuur 3.23: Fiets-parkeerlocaties nabij het vaste en externe werkadres



Wat betreft de fietsvoorzieningen zijn ook een aantal verschillen te benoemen tussen 2019 en 2020 (figuur 3.24). Er zijn in 2020 minder werknemers die aangeven dat er een omkleedruimte of douche(s) beschikbaar is op hun vaste werkadres. Dit, gezamenlijk met het feit dat een groter aandeel zegt geen van de genoemde voorzieningen beschikbaar te hebben (25% t.o.v. 23%), suggereert dat de fietsvoorzieningen op het vaste werkadres zijn afgenomen in 2020 t.o.v. 2019.

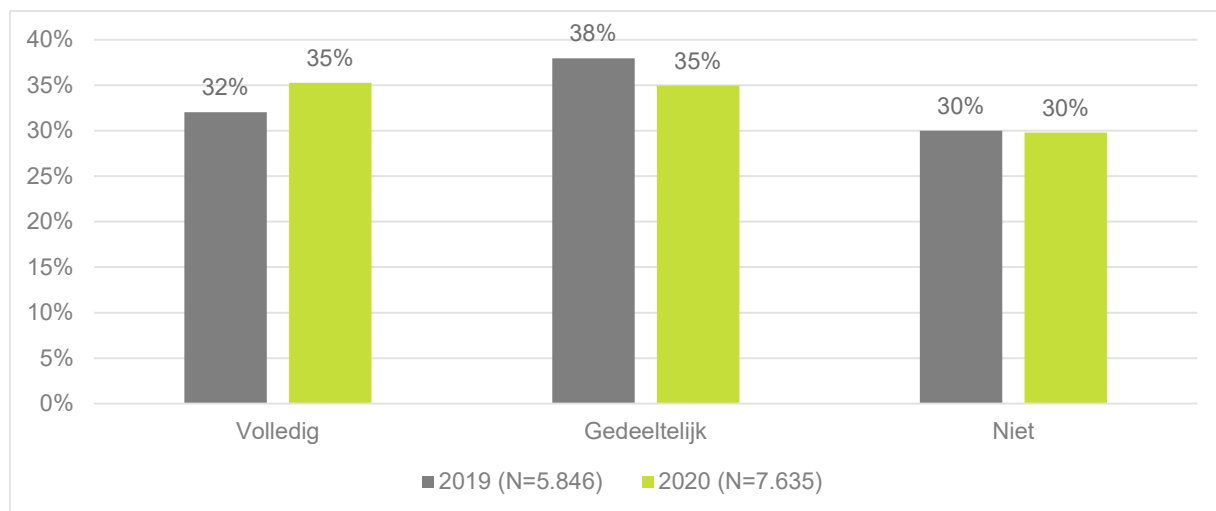
Figuur 3.24: Fietsvoorzieningen op het vaste en externe werkadres



Reiskostenvergoedingen en regelingen

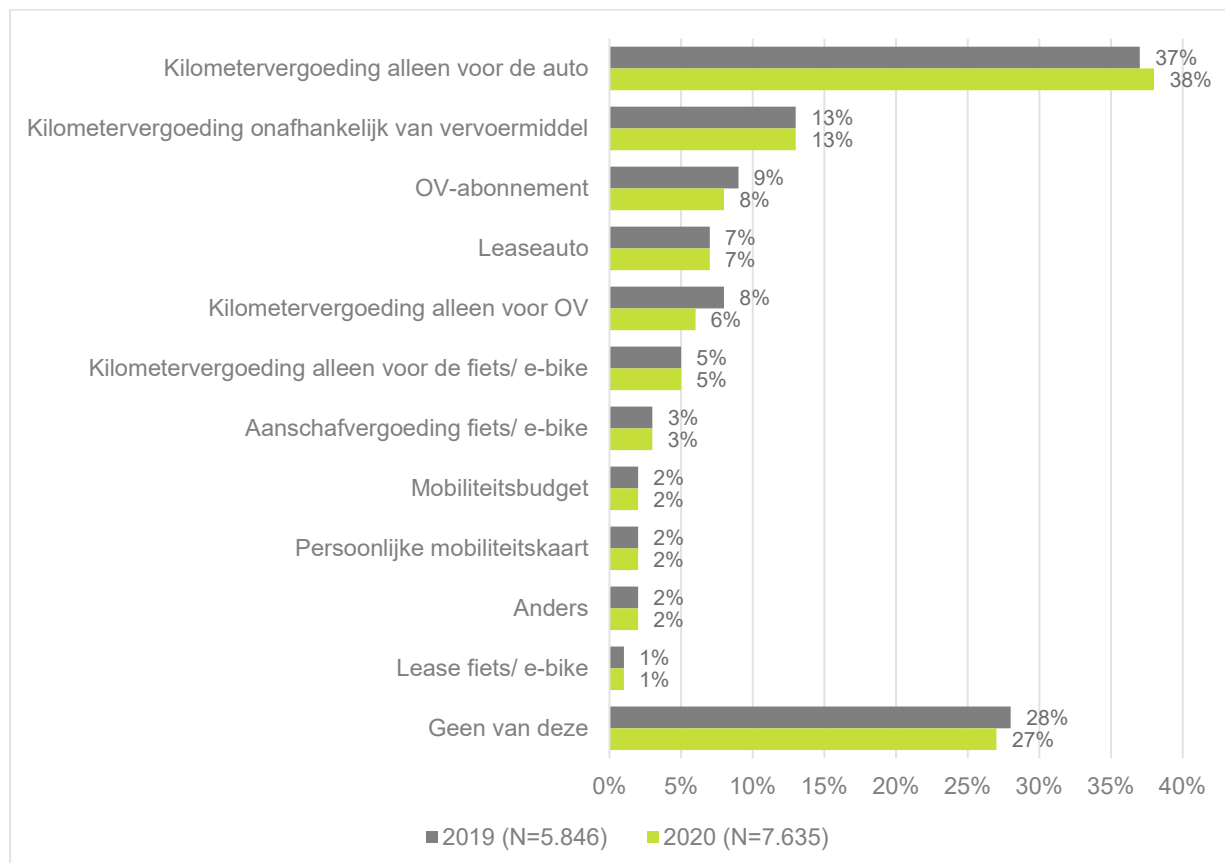
Iets meer dan een derde (35%) krijg zijn/haar reiskosten voor het woon-werkverkeer volledig vergoed. Dit is 3% meer dan in 2019. Het aandeel dat geen reiskostenvergoeding krijgt is gelijk gebleven en dit betekent dat het aantal werknemers met een gedeeltelijke vergoeding is afgenomen (van 38% naar 35%).

Figuur 3.25: Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer in 2019 en 2020



Werknemers die werken bij organisaties met minder dan 100 werknemers krijgen significant vaker geen reiskosten vergoeding (41% t.o.v. 30% gemiddeld), daarentegen krijgen werknemers tussen de 25 en 35 jaar het vaakst een volledige vergoeding (41% t.o.v. 32% gemiddeld).

Figuur 3.26: Gebruik reiskostenvergoedingen 2019 en 2020



Als we kijken naar het gebruik van de reiskostenvergoeding dan zien we ook verschillen over het afgelopen jaar (figuur 3.26). Het aandeel dat gebruik maakt van een kilometervergoeding alleen voor de auto is met 1% toegenomen en daarnaast is het aandeel dat een OV-abonnement (8% t.o.v. 9% in 2019) en een kilometervergoeding voor het ov (6% t.o.v. 8% in 2019) gebruikt afgenomen.

De OV-abonnementhouders van 2020 bestaan voornamelijk uit jongeren onder de 25 jaar (20%) en zij wonen significant vaker in het noordwesten van het land (11%). Dit landsdeel maakt op zijn beurt minder gebruik van de kilometervergoeding voor de auto (33%). Deze gebruikers bevinden zich namelijk significant vaker in het oosten van het land (42%).

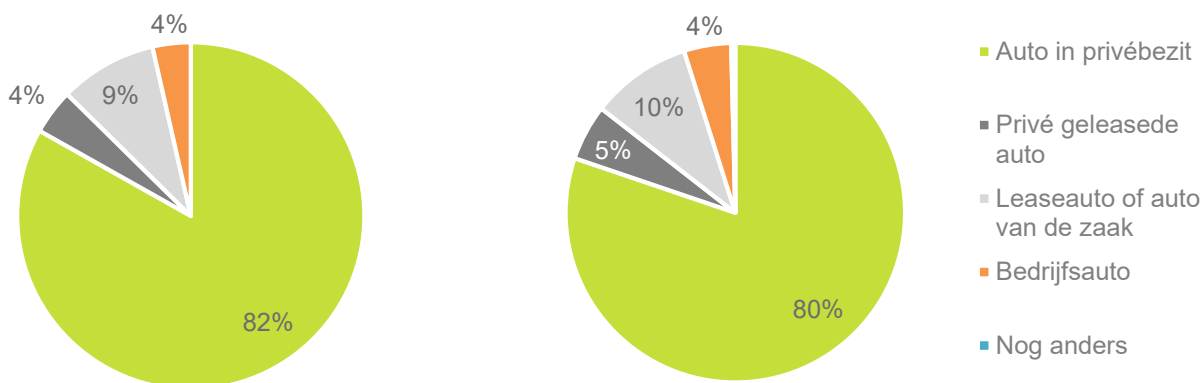
3.7 Het wagenpark

Type auto

Werknemers die met de auto naar hun werk reizen doen dit in 80% van de gevallen met een auto in privé-bezit (figuur 3.27). Dit is een afname van 2% in vergelijking tot 2019. Deze afname is gedeeltelijk opgevangen door een toename in het gebruik van de privé geleasede auto en gedeeltelijk door de (lease)auto van de zaak. Beide auto's hebben aandeel gewonnen met 1%.

Naar mate de leeftijdsklassen toenemen, neemt ook het aandeel auto's in privébezit toe. De werknemers boven 54 jaar reizen in 83% van de gevallen met een privéauto terwijl jongeren onder de 25 jaar dit in 80% van de gevallen doen.

Figuur 3.27: Type auto voor woon-werk in 2019 (N=4.291) en 2020 (4.474)

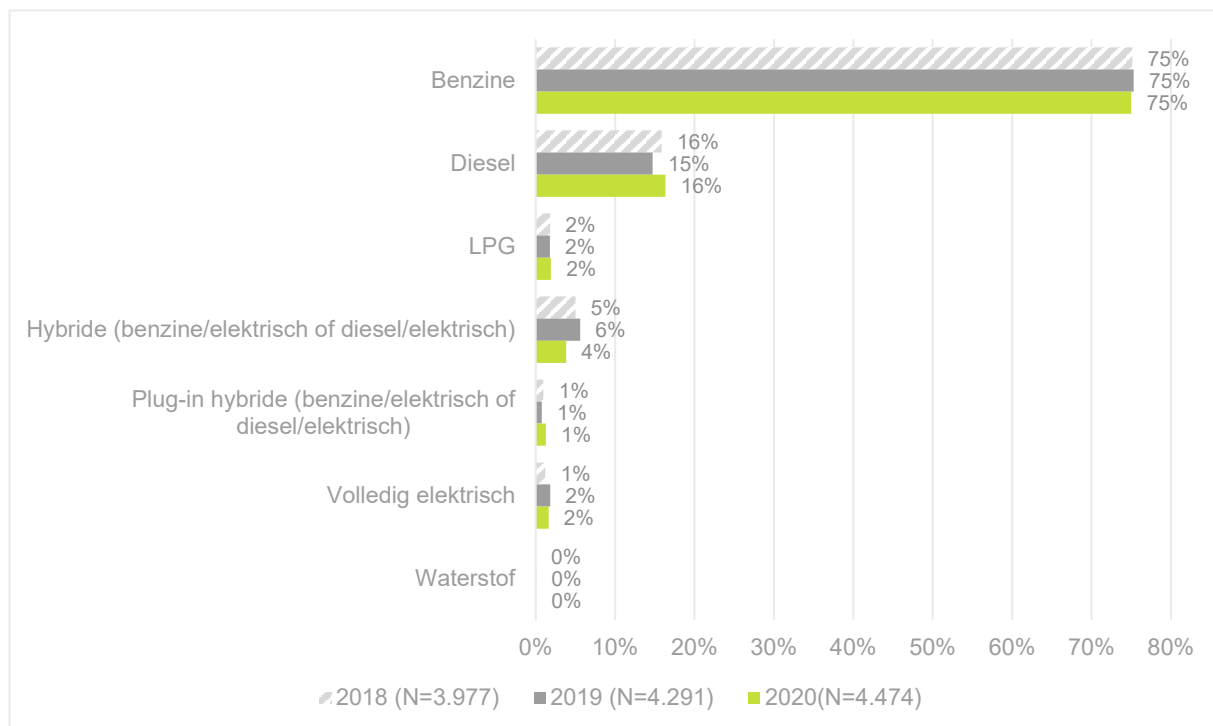


Brandstofsoort auto

Zoals figuur 3.28 laat zien, rijdt driekwart van de werkenden voor woon-werkverkeer in een benzineauto. Op de tweede plek staan de dieselauto's, gevolgd door hybride gedreven auto's en ongeveer 2% rijdt volledig elektrisch. Het meest voorkomende profiel van een elektrische rijder is: man, hoogopgeleid en woonachtig in het zuidwesten van het land.

Waar in 2019 het aandeel dieselauto's met 1% is afgenomen, is dit in 2020 weer met 1% toegenomen tot 16%. Daarentegen is de stijgende trend in hybride auto's van 5% naar 6% in 2019 teruggelopen tot 4%. Het aandeel elektrische rijders is gelijk gebleven aan een jaar geleden. Een aanvullende analyse naar de auto's met een bouwjaar in de afgelopen 3 jaar laat zien dat het aandeel 'eerstehands' elektrische auto's niet alleen hoger ligt, maar ook is gestegen van 5% naar 6%.

Figuur 3.28: Brandstofsoort auto's woon-werk

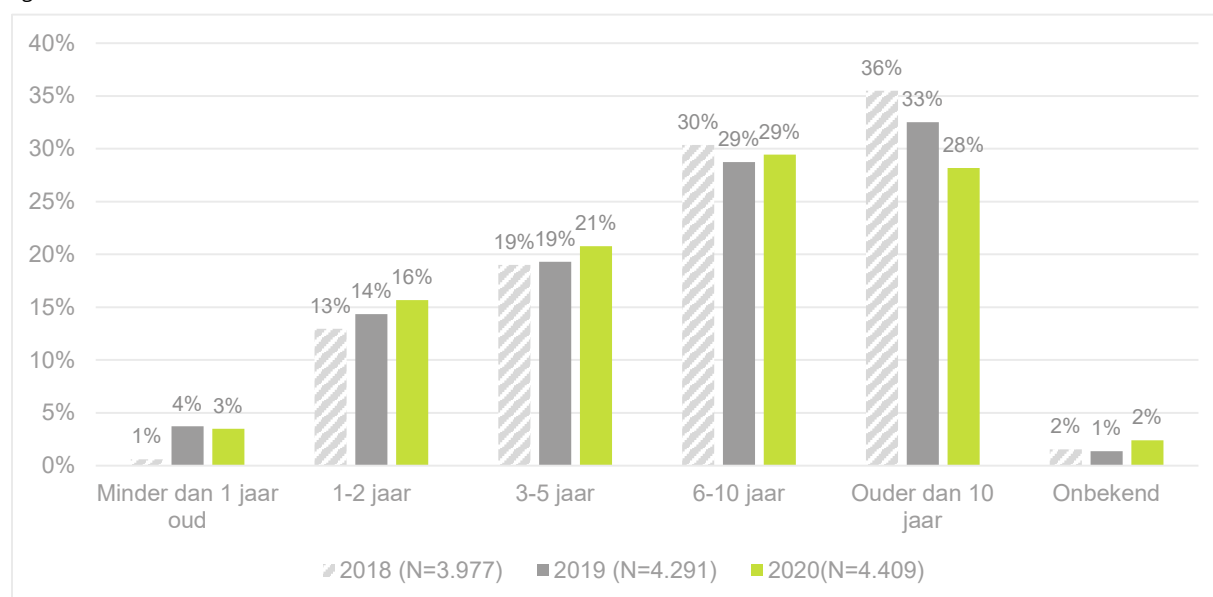


Ouderdom auto

In 2019 was er al een verjonging van het wagenpark in het woon-werkverkeer zichtbaar en deze trend is in 2020 doorgezet (figuur 3.29).

Er zijn meer auto's met een leeftijd onder de 2 jaar en minder auto's die ouder zijn dan 6 jaar oud. Als we kijken naar de ouderdom onder de 1 jaar, dan zijn het voornamelijk de hoger opgeleiden en werknemers in de bouwindustrie die reizen met een auto jonger dan 1 jaar oud. Beiden hebben een aandeel van 5% t.o.v. het 3% gemiddelde. Het effect op de CO₂-uitstoot door deze verjonging van het wagenpark wordt in paragraaf 7.4 behandeld.

Figuur 3.29: Ouderdom auto's woon-werk



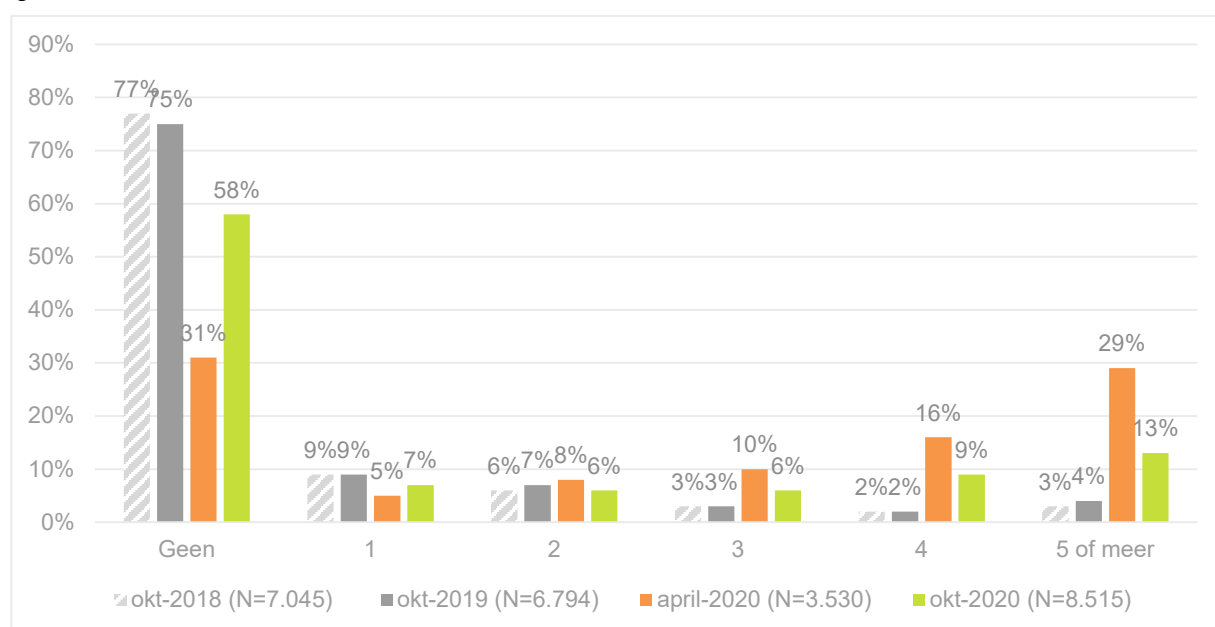
4. Thuiswerken

4.1 Thuiswerken tijdens COVID-19

Veranderd aandeel thuiswerken

Figuur 4.1 laat het aandeel thuiswerkers zien dat ten minste één volledige dag thuiswerkt vanaf oktober 2018 tot oktober 2020 inclusief de tussenmeting van het Landelijk Thuiswerkonderzoek in april 2020. Hier is duidelijk zichtbaar dat in 2018 het aandeel thuiswerkers gelijk was aan 23%, dat hierin een stijgende lijn zat in 2019 met 25% en dat de komst van het coronavirus hier een versnelling aan heeft gegeven. Met in april 2020 69% dat minimaal één dag per week thuiswerkten en in oktober 2020 een aanhoudend maar lager aandeel van 42%. Het aandeel dat 1 of 2 dagen per week thuis werkt is over de meetmomenten het minst veranderd, maar met name het aandeel mensen dat 3 of meer dagen thuiswerkt is toegenomen in 2020 t.o.v. voorgaande jaren.

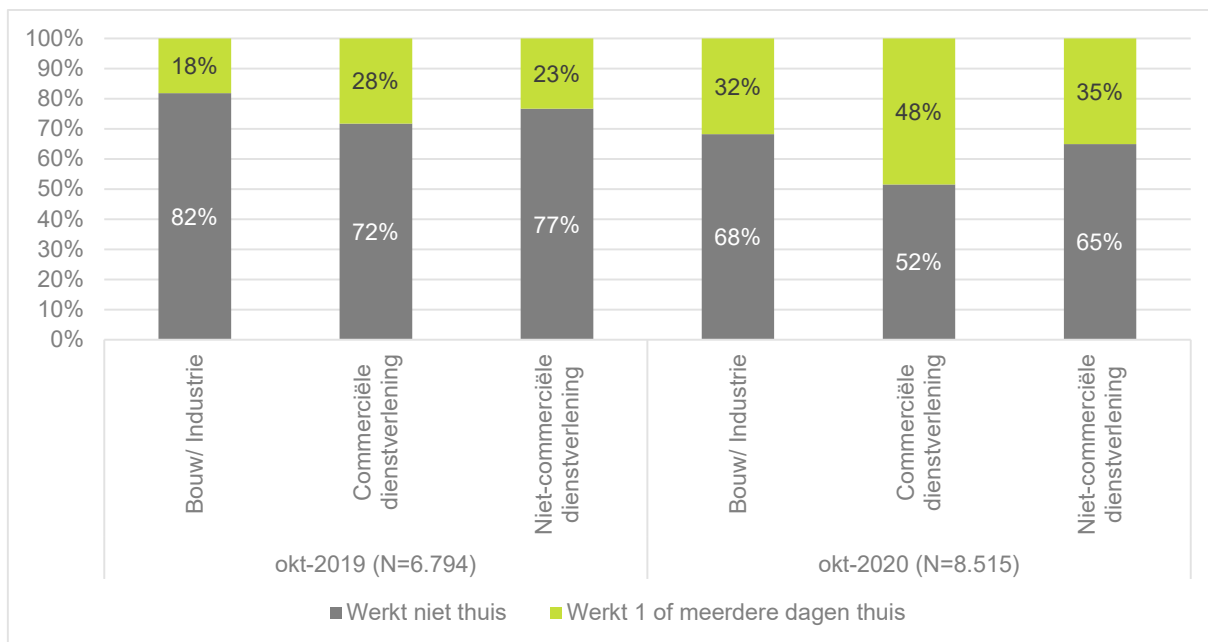
Figuur 4.1: Aandeel thuiswerkers van okt-2018⁴ tot Okt-2020



Als we het aandeel dat ten minste één volledige dag thuiswerkt uitsplitsen naar branche zien we dat met name binnen de commerciële dienstverlening het aandeel thuiswerkers is toegenomen (+20%, figuur 4.2). Maar ook in de bouw/ industriector en binnen de niet-commerciële dienstverlening is het aandeel thuiswerkers toegenomen, van 18% naar 32% en van 23% naar 35% respectievelijk.

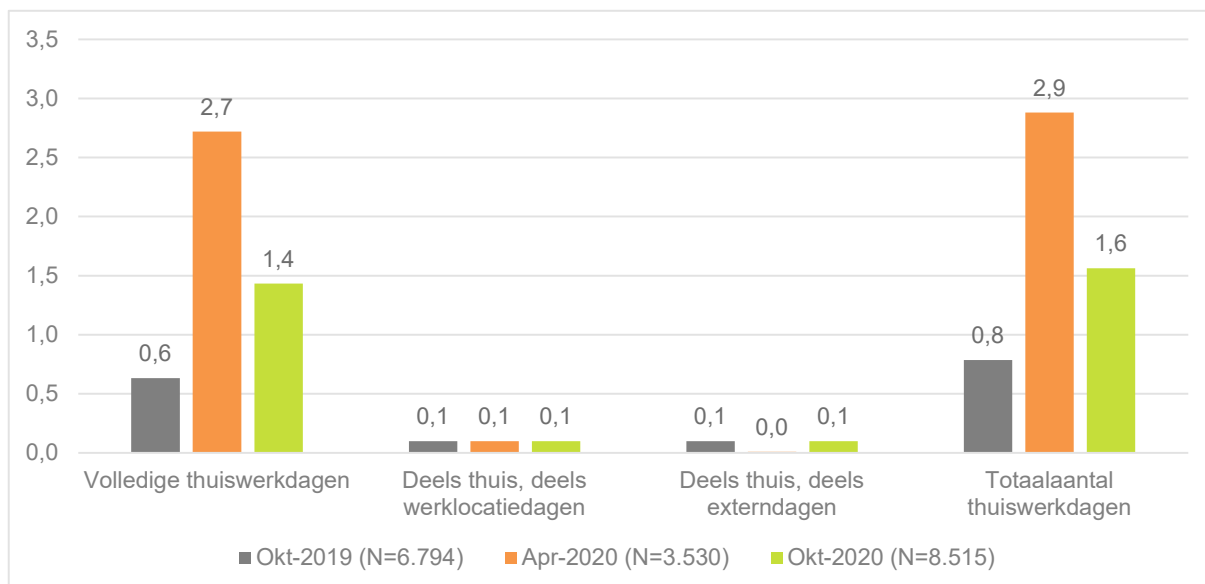
⁴ De cijfers van oktober 2019 zijn gedeeltelijk gebaseerd op een aanname: werknemers die hetzelfde aantal dagen werken in oktober 2018 als in oktober 2019 blijven ook een gelijke verdeling hebben van werken op een vaste werklocatie buitenhuis, thuis en elders.

Figuur 4.2: Aandeel thuiswerkers per branche in 2019 en 2020



Het gemiddeld aantal volledige thuiswerkdagen ligt in oktober 2020 op 1,4. Dit is 0,8 hoger dan een jaar geleden, maar ook 1,3 dagen lager dan een half jaar geleden. Met name de commerciële dienstverlening heeft een grote stijging in het gemiddeld aantal thuiswerkdagen gekend van oktober 2019 naar april 2020 (van 0,5 naar 2,3). Richting het najaar van 2020 zijn het gemiddeld aantal thuiswerkdagen over alle sectoren met ongeveer een gelijke hoeveelheid afgenomen.

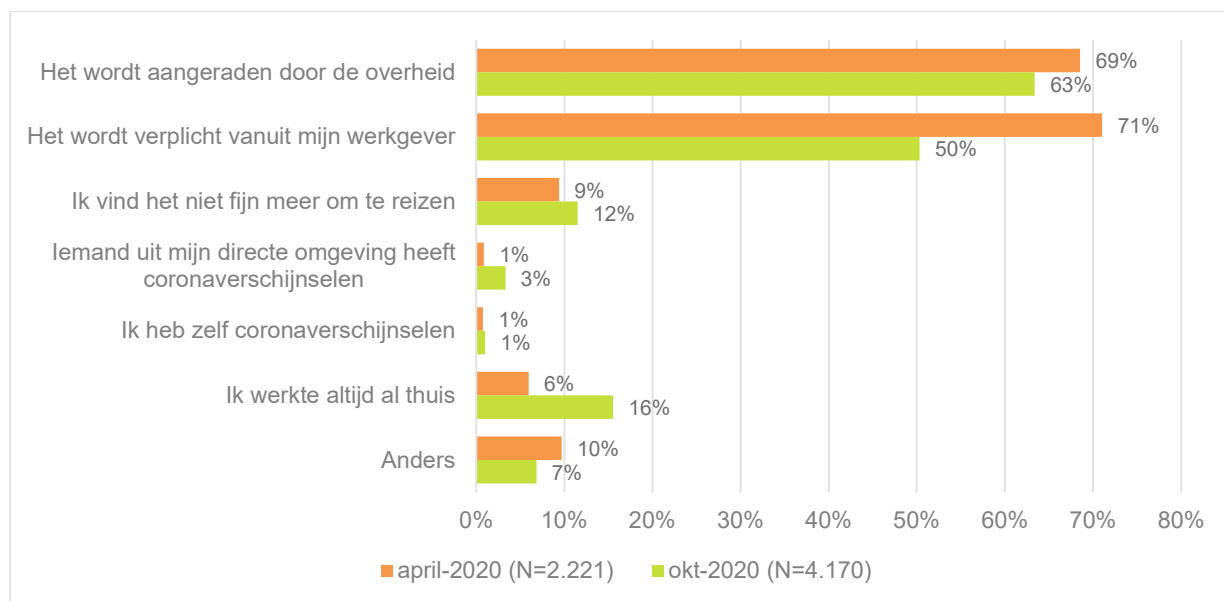
Figuur 4.3: Gemiddeld aantal thuiswerkdagen van alle werknemers



Motivatie thuiswerken

Tijdens het coronavirus is het aandeel thuiswerken behoorlijk toegenomen. Volgens de thuiswerkers heeft dit met name te maken met het advies van de overheid (63%) en de verplichting van de werkgever (50%). Deze argumenten waren in april 2020 echter sterker aanwezig dan in oktober 2020. In het najaar bleek daarentegen een groter aandeel het niet fijn meer te vinden om te reizen (12% vs. 9%) en was ook het hebben van een naaste met coronavirus vaker een reden om thuis te werken (3% vs. 1%). Tot slot is er een opvallende toename in het aandeel dat aangeeft 'ik werkte altijd al thuis' met 10%. Dit suggereert dat de thuiswerkende werknemers in oktober al dusdanig gewend zijn aan de nieuwe werksituatie dat dit al gauw wordt ervaren alsof dit altijd al zo is geweest.

Figuur 4.4: Redenen om thuis te werken tijdens COVID-19

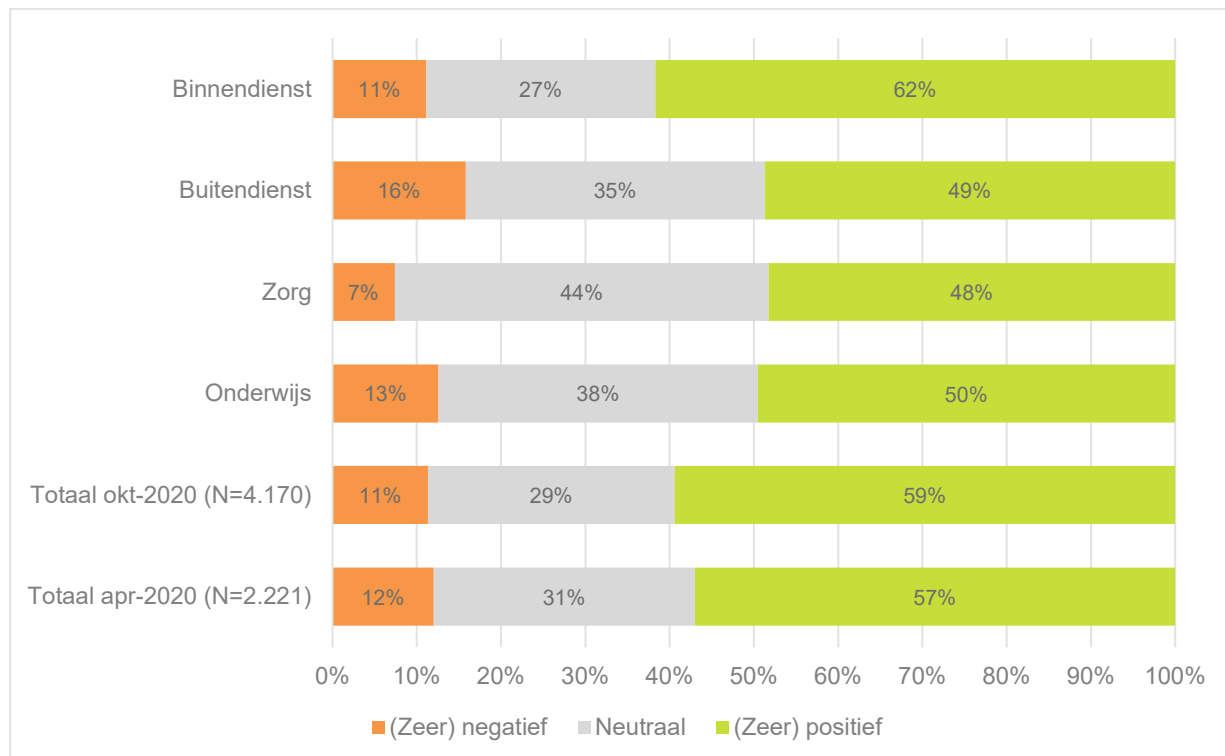


De verplichting vanuit de werkgevers wordt significant vaker genoemd door thuiswerkers bij bedrijven met meer 250 werknemers, namelijk in 71% van gevallen t.o.v. 38% bij bedrijven met minder dan 100 werknemers. De groep die aangeeft het niet fijn meer te vinden om te reizen naar het werk is het grootst onder jongeren onder de 25 jaar (17% vs. 12% gemiddeld).

Voor- en nadelen van thuiswerken

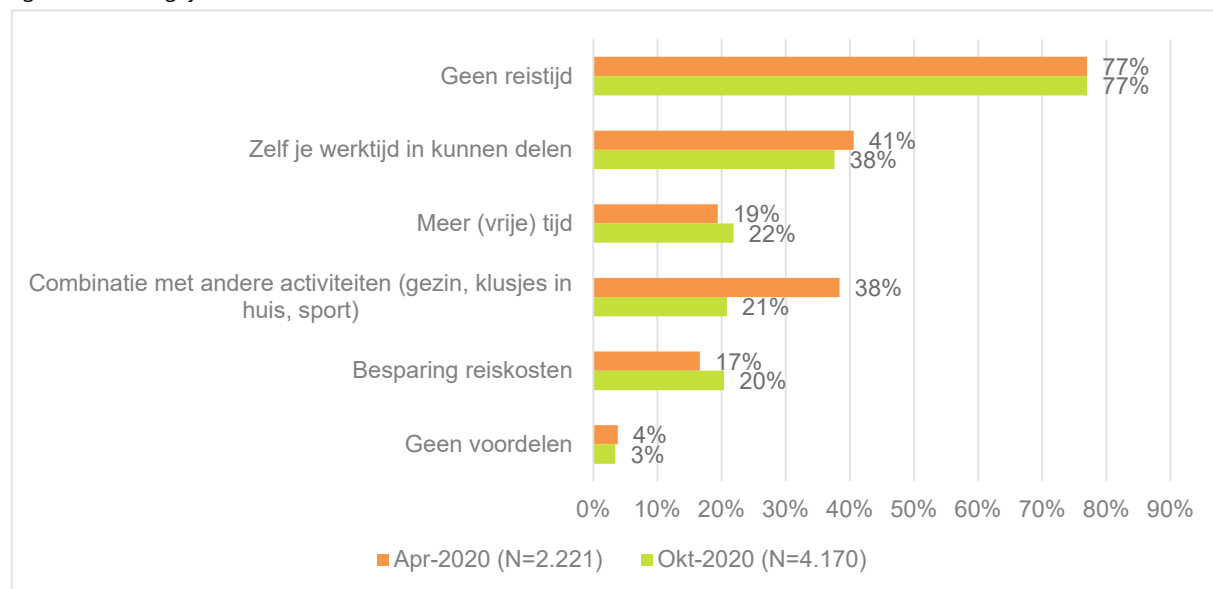
De meerderheid van de thuiswerkers is (zeer) positief over het thuiswerken met 59%. In april 2020 lag dit percentage lager op 57%. Zoals figuur 4.5 laat zien zijn het met name de werknemers in de binnendienst die het vaakst (zeer) positief zijn (62%). Zorgwerknemers die (deels) thuiswerken zijn relatief minder vaak positief (48%), maar tegelijkertijd ook het minst vaak (zeer) negatief zijn over thuiswerken (7% t.o.v. 11% gemiddeld).

Figuur 4.5: Thuiswerkervaring per functiegroep (N=4.170)



Figuur 4.6 laat de top 5 meest genoemde voordelen van thuiswerken zien.

Figuur 4.6: Belangrijkste voordelen van thuiswerken⁵

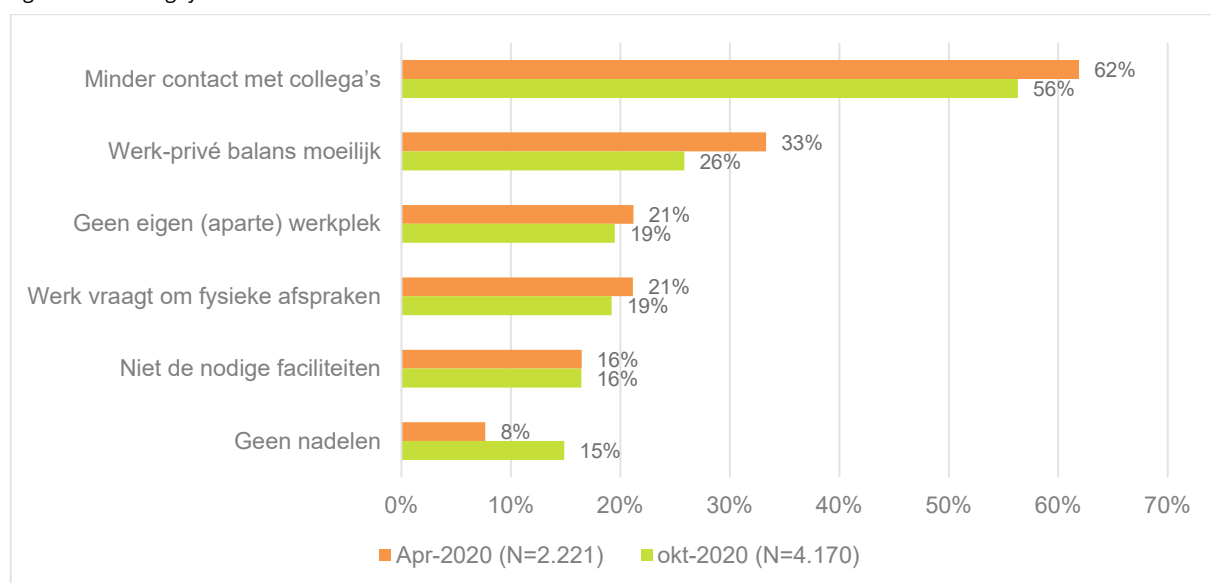


⁵ In oktober 2019 werd niet gevraagd naar de belangrijkste voordelen, maar naar de belangrijkste redenen om thuis te werken. Hoewel de antwoordoptie vrijwel gelijk waren, kan de vraagstelling dusdanig van invloed zijn geweest dat deze antwoorden niet rechtstreeks te vergelijken zijn.

Als belangrijkste pluspunt wordt het ontbreken van reistijd genoemd (77%). Het ontbreken van reistijd wordt logischerwijs vaker genoemd door zij die verder van werk vandaan wonen. Overige voordelen van thuiswerken zijn het zelf kunnen indelen van werktijd (38%) en het hebben van meer (vrije) tijd (22%). Het voordeel dat je je werktijd kunt combineren met andere activiteiten zoals het gezin of klusjes in huis is in april 2020 significant vaker genoemd dan in oktober 2020 (38% t.o.v. 21%). Dit suggereert dat dit met name op de korte termijn profijtelijk was.

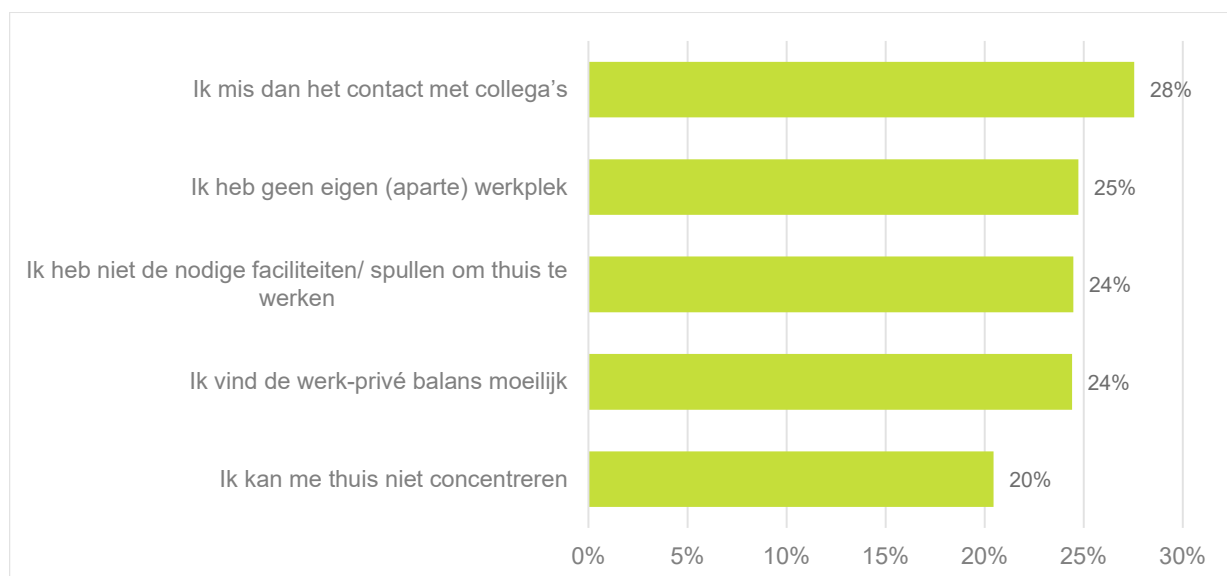
Als belangrijkste nadeel van thuiswerken wordt door 56% het hebben van minder contact met collega's genoemd. In april 2020 was dit aandeel nog iets hoger met 62%. Ook de overige nadelen bleken in april 2020 meer aanwezig dan in oktober 2020 en daarmee is het aandeel dat geen nadelen ervaart van thuiswerken toegenomen met +7%. Het ontbreken van de nodige faciliteiten is een uitzondering op deze regel, wat met name wordt genoemd door de werknemers tussen de 25 en 35 jaar (21% vs. 16% gemiddeld).

Figuur 4.7: Belangrijkste nadelen van thuiswerken



Zij die wel thuis mogen werken, maar dit nooit doen geven tevens als belangrijkste reden op dat ze het contact met collega's dan zouden missen (28%). Daarnaast mist een kwart een eigen (aparte) werkplek, ontbreken bij 24% de benodigde faciliteiten om thuis te werken en vindt nog eens 24% de werk-privé balans moeilijk.

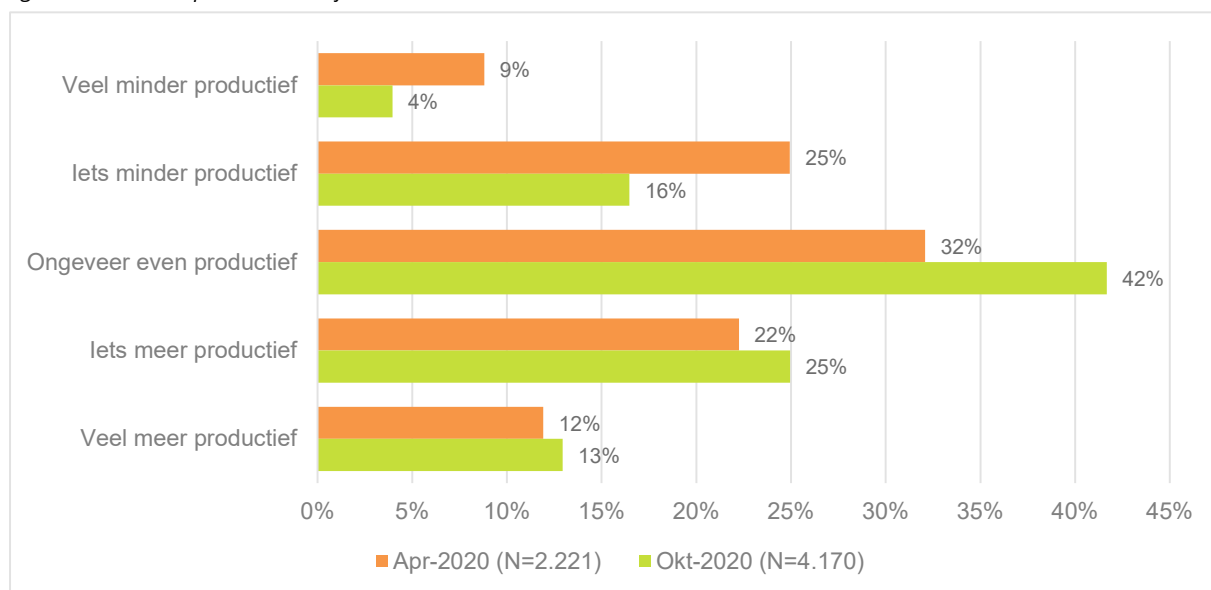
Figuur 4.8: Belangrijkste redenen niet thuiswerken (N=277)



Productiviteit

Figuur 4.9 laat zien dat nu men over het algemeen langer thuiswerkt het gevoel van productiviteit meer is toegenomen dan afgenomen. Waar in april 2020 het aandeel dat aangeeft minder productief te zijn in vergelijking tot de normale werksituatie nog 34% bedroeg is dat aandeel in oktober afgenomen tot 20%. Daarentegen heeft 38% het gevoel meer productief te werken vanuit huis t.o.v. de normale werksituatie. Dit aandeel is het hoogst voor werknemers in de binnendienst (40%) en het laagst voor zorgmedewerkers die thuiswerken (25%).

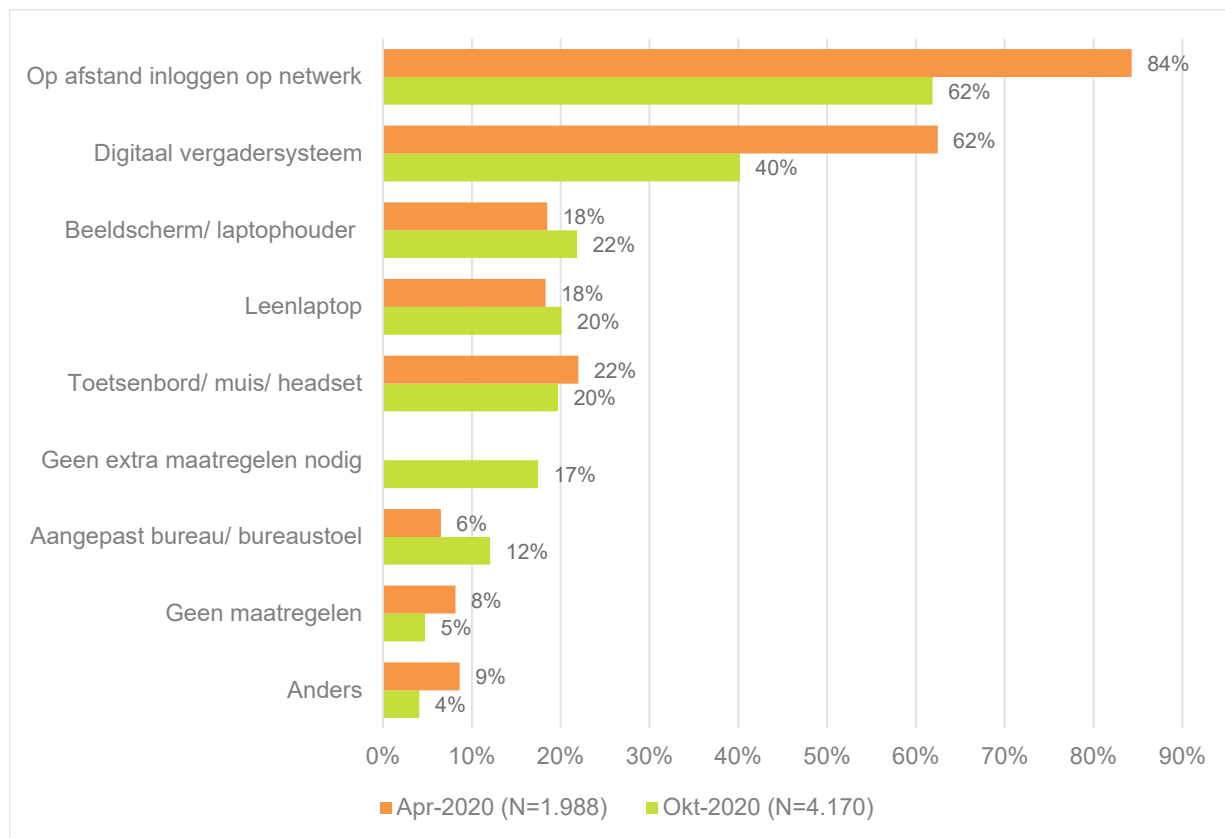
Figuur 4.9: Ervaren productiviteit tijdens COVID-19



Thuiswerkmaatregelen

Eerder zagen we al dat het hebben van een fijne werkplek en de benodigde faciliteiten belangrijke factoren zijn bij thuiswerken. Figuur 4.10 laat zien dat sinds april 2020 hierin ook al een aantal stappen zijn gezet. Zo is er een stijging in het aandeel dat gebruik maakt van een beeldscherm/ laptophouder (22% vs. 18%), een leenlaptop (20% vs. 18%) en een aangepast bureau of een bureaustoel (12% vs. 6%). Het aandeel dat gebruik maakt van op afstand inloggen en een digitaal vergadersysteem is afgenomen in oktober 2020 t.o.v. april 2020. Een deel hiervan kan verklaard worden door het feit dat er geen extra maatregelen nodig waren volgens 17% van de thuiswerkers. Wellicht dat zij dus al wel gebruik maakten van het online netwerk en vergaderen, maar dat dit niet langer als aanvullende maatregel wordt gezien.

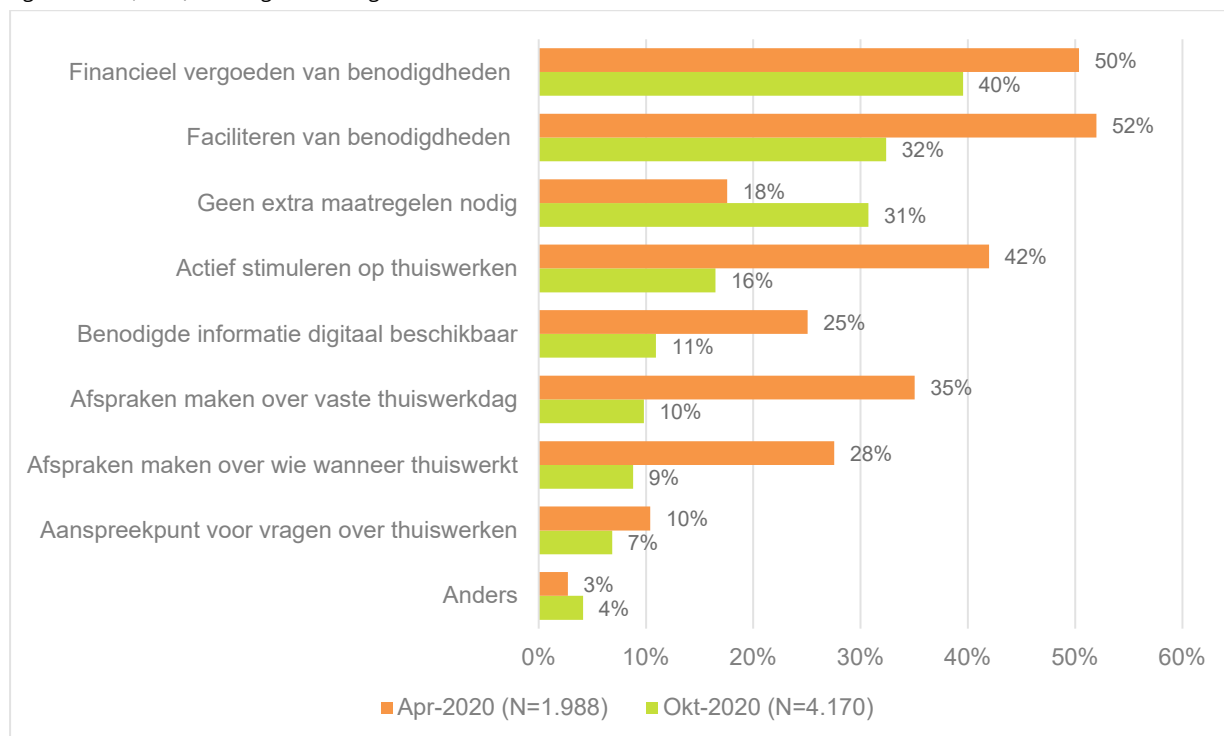
Figuur 4.10: Gebruikte maatregelen i.v.m. thuiswerken



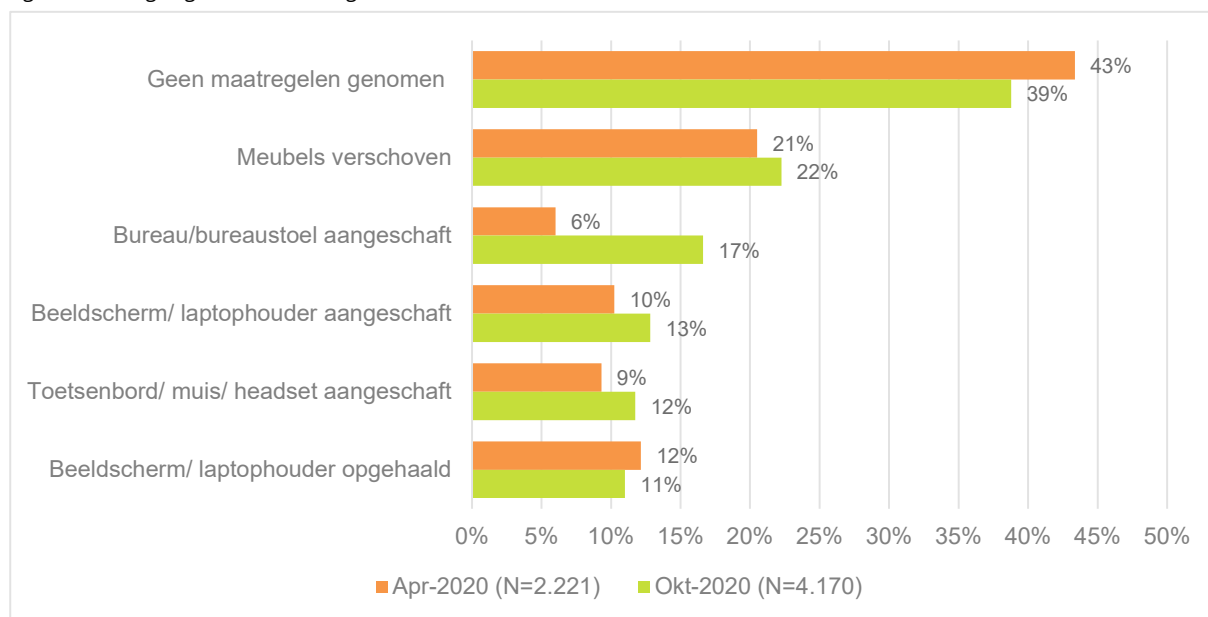
De werknemers die het vaakst aangeven dat er geen thuiswerkmaatregelen zijn getroffen zijn werknemers met minder dan 100 collega's en onderwijspersoneel, met respectievelijk 7% en 12% t.o.v. het 5% gemiddelde. Opvallend is dat het aandeel dat geen extra maatregelen nodig acht niet persé groter is onder het onderwijs-personeel (namelijk 16%, 1% onder het gemiddelde).

Figuur 4.11 vertelt meer over de extra benodigde maatregelen in de ogen van de thuiswerkers. Het aandeel dat aangeeft dat er geen extra maatregelen nodig zijn in 2020 is toegenomen met 13% in vergelijking tot 2019. Toch blijft het faciliteren (32%) en financieel vergoeden van benodigdheden (40%) een belangrijk punt van aandacht.

Figuur 4.11: (Extra) Benodigde maatregelen i.v.m. thuiswerken



Figuur 4.12: Eigen genomen maatregelen i.v.m. thuiswerken



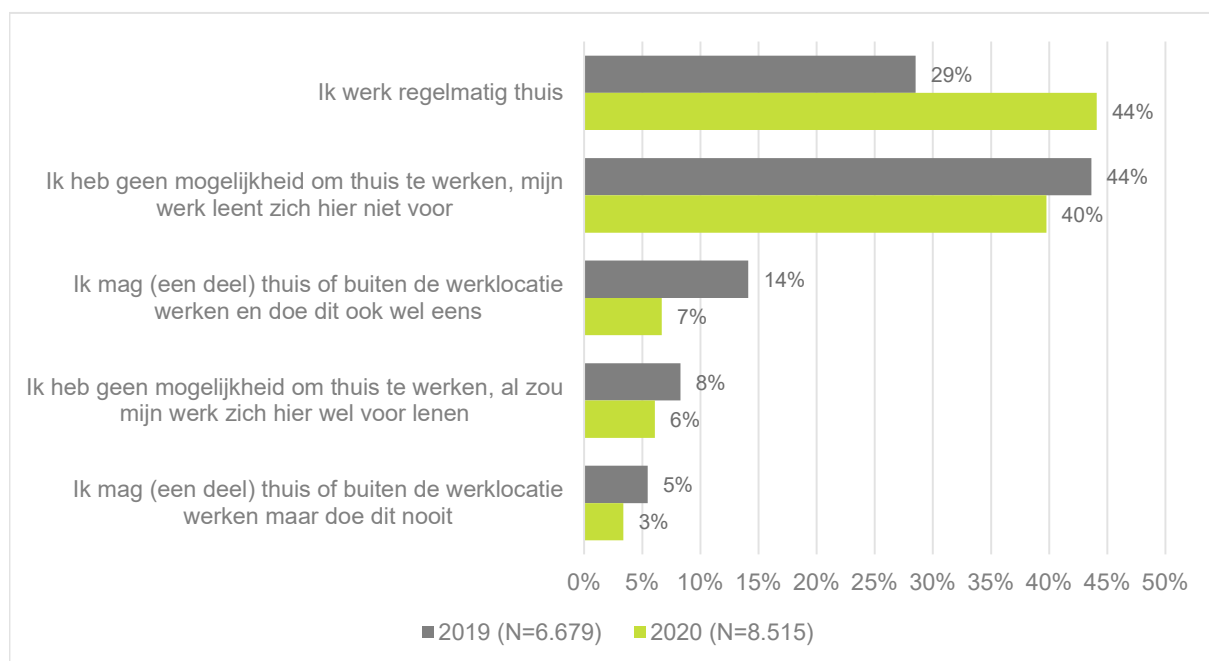
Naast de werkgevers hebben ook werknemers zelf maatregelen getroffen om zo goed mogelijk thuis te werken (figuur 4.12). De meest genomen maatregel is het verschuiven van meubels (22%) gevolgd door het aanschaffen van een bureau of bureaustoel (17%). Met name deze laatste maatregel is door significant meer werknemers genomen in oktober 2020 t.o.v. april 2020.

4.2 Thuiswerken in het algemeen

Mogelijkheid om thuis te werken

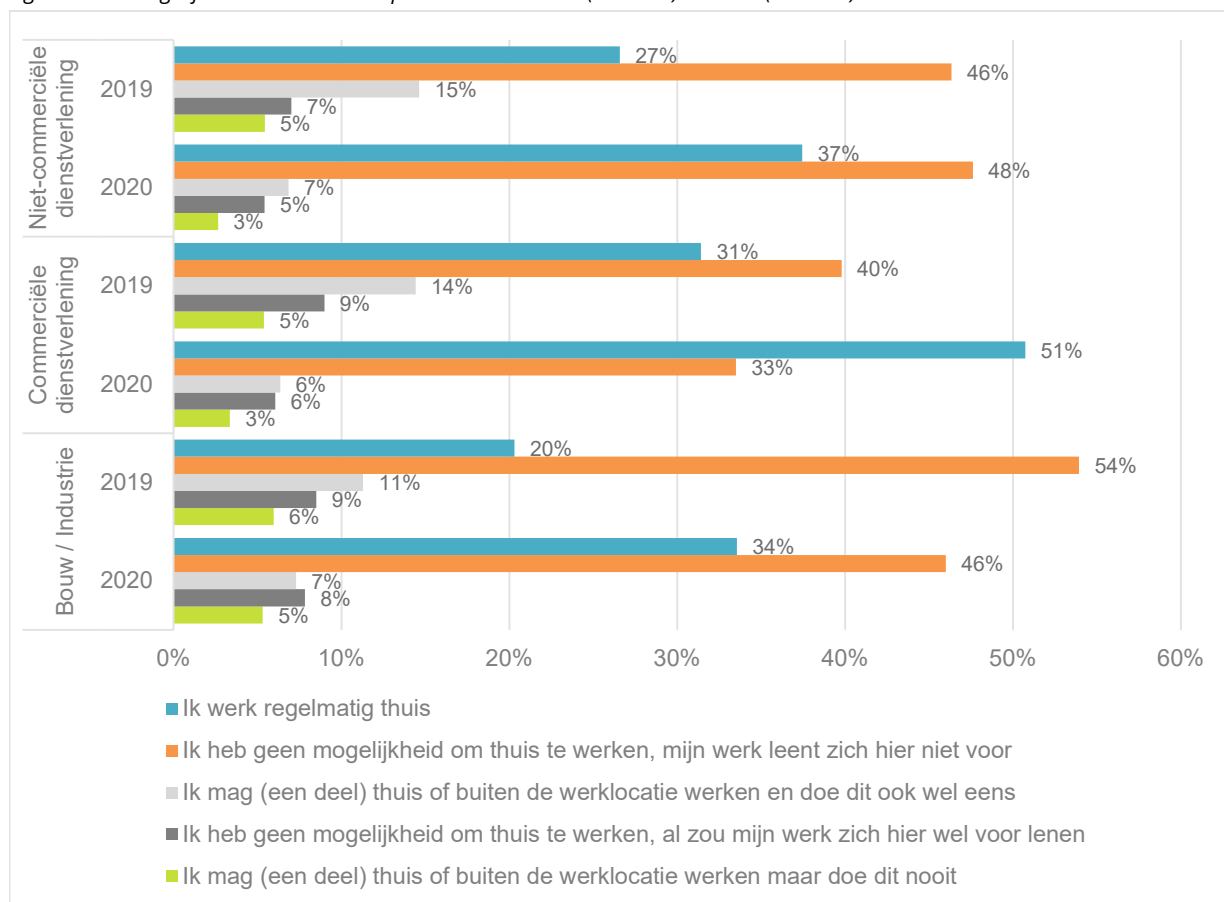
In 2020 werkt 44% van de werkenden regelmatig (minimaal één dag(deel) in de week) thuis. Dit is een toename van 15% t.o.v. 2019. Figuur 4.13 laat daarnaast zien dat er in het afgelopen jaar meer verschuivingen hebben plaatsgevonden. Zo is het aandeel dat aangeeft niet thuis te kunnen werken omdat het werk zich er niet voor leent met 4% afgenomen. Het aandeel dat wel thuis mag werken, maar dit nooit doet en het aandeel dat geen mogelijkheid heeft om thuis te werken, hoewel het werk zich hier wel voor leent zijn beide afgenomen met 2%.

Figuur 4.13: Mogelijkheden thuiswerken

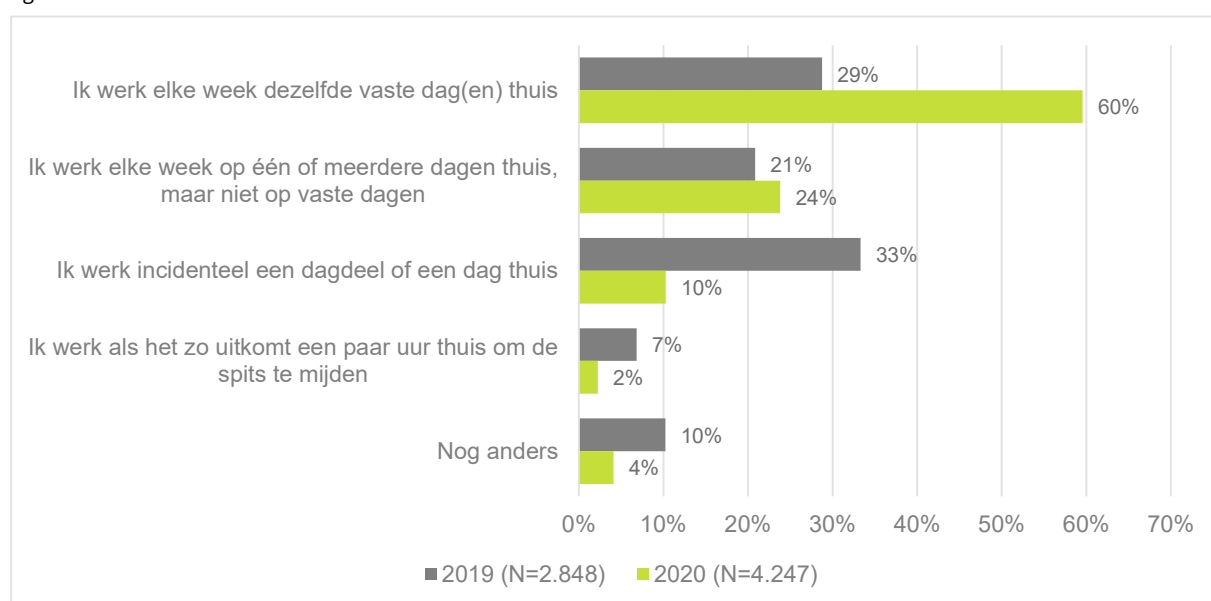


Kennelijk zijn er met de komst van het coronavirus meer mogelijkheden ontstaan om thuis te werken, ondanks dat het werk zich hier in eerste instantie niet voor leende. Deze intrede aan mogelijkheden blijkt het grootst onder werknemers in de bouw/ industrie. Eerder gaf 54% aan dat het werk zich niet leent voor thuiswerken, nu is dit aandeel gezakt tot 46%. Ook in de commerciële dienstverlening is dit aandeel gedaald. Bij de niet-commerciële dienstverlening is deze opinie echter met 2% toegenomen wat suggereert dat binnen deze sector geen extra mogelijkheden zijn ontstaan m.b.t. thuiswerken.

Figuur 4.14: Mogelijkheden thuiswerken per branche in 2019 (N=6.679) en 2020 (N=8.515)

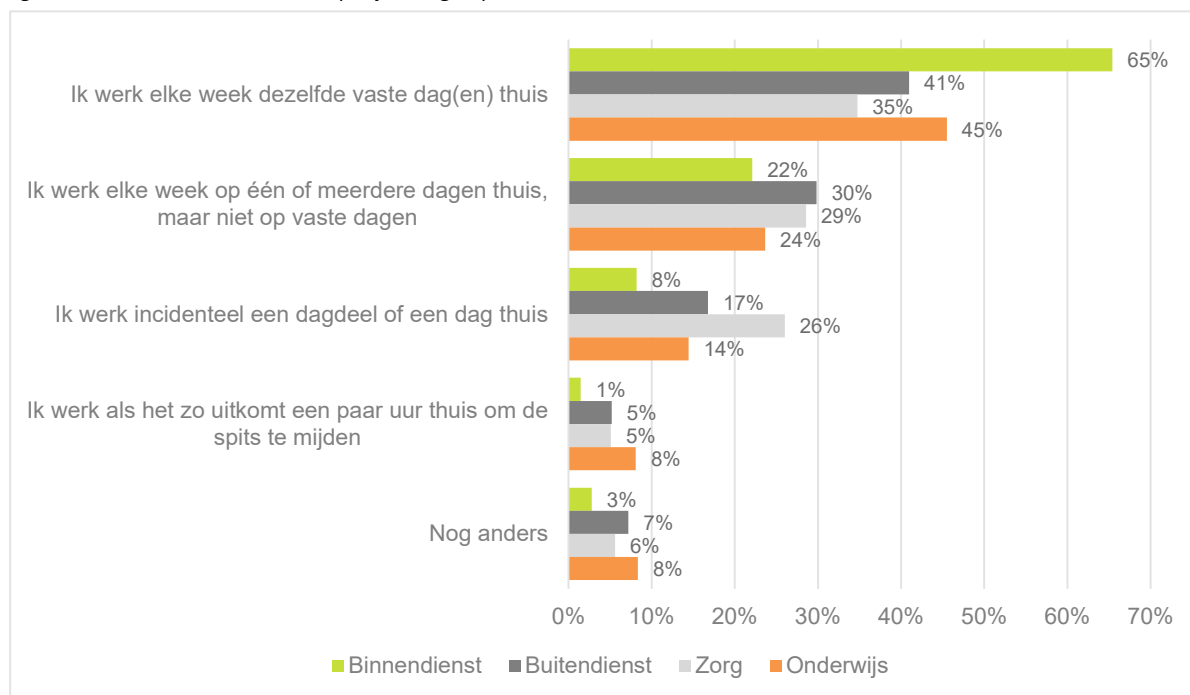


Figuur 4.15: Structuur thuiswerken



Het aandeel dat elke week dezelfde vaste dag(en) thuiswerkt is het hoogst onder werknemers in de binnendienst (65%). Daarnaast werken werknemers in de zorg het vaakst incidenteel een dag(deel) thuis (26% vs. 10% gemiddeld) en werkt het onderwijspersoneel significant vaker thuis om de spits te mijden (8% vs. 2% gemiddeld).

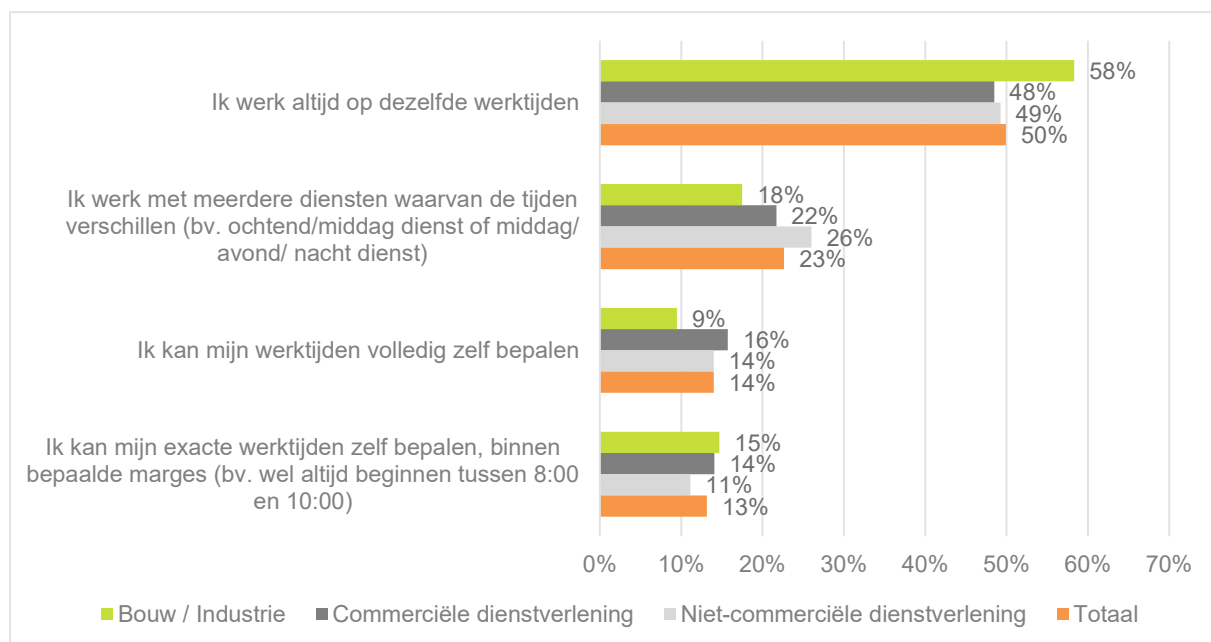
Figuur 4.16: Structuur thuiswerken per functiegroep in 2020 (N=4.247)



Flexibele werktijden

De helft van de werknemers werkt altijd op dezelfde werktijden in oktober 2020. Dit aandeel ligt hoger onder werknemers in de bouw-/ industriesector met 58%. Toch zijn het ook deze werknemers die relatief vaker zeggen hun exacte werktijden zelf te mogen bepalen binnen bepaalde marges (15% t.o.v. 13% gemiddeld). Vorig jaar lag dit aandeel binnen de bouw/ industrie een stuk lager, namelijk op 10% t.o.v. het destijds gemiddelde van 12%. Dit suggereert dat hoewel er nog altijd marges zijn waarbinnen bouwmedewerkers moeten werken, ze meer vrijheid hebben gekregen om hun werktijden in te delen.

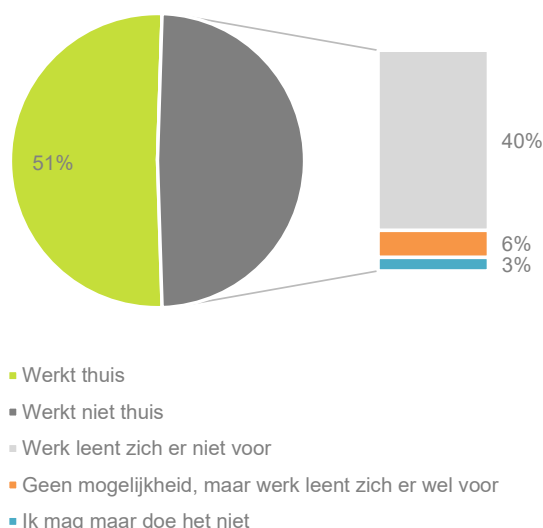
Figuur 4.17: Flexibiliteit in werktijden per branche in 2020 (N=8.515)



4.3 Thuiswerkpotentie richting de toekomst

De potentie van thuiswerken kan worden samengevat in figuur 4.18. De 44% die regelmatig thuis werkt en de 7% die wel eens thuis werkt zijn weergegeven in groen, degenen die (nog) niet thuis werken in donkergrijs (samen 49%).

Figuur 4.18: Thuiswerkpotentie 2020 (N= 6.679)



Uitsplitsing van de laatste groep laat zien dat 9% van de niet-thuiswerkers potentieel wel thuis zou kunnen werken, in 2019 was dit aandeel hoger met 13%. Dit betekent dat een deel van het potentieel al benut is – een deel van de mensen die in 2019 niet thuiswerkten, maar dit wel konden zijn in 2020 wél thuis gaan werken. Voor 6% van de huidige potentie geldt dat er op dit moment hiervoor geen mogelijkheden zijn, hoewel het werk er zich wel voor leent. Volgens figuur 4.11 uit paragraaf 4.1 zou het faciliteren en financieel vergoeden van benodigheden hierin van toegevoegde waarde zijn.

5. Verklarende factoren woon-werk autogebruik

5.1 Veranderingen wonen en werken

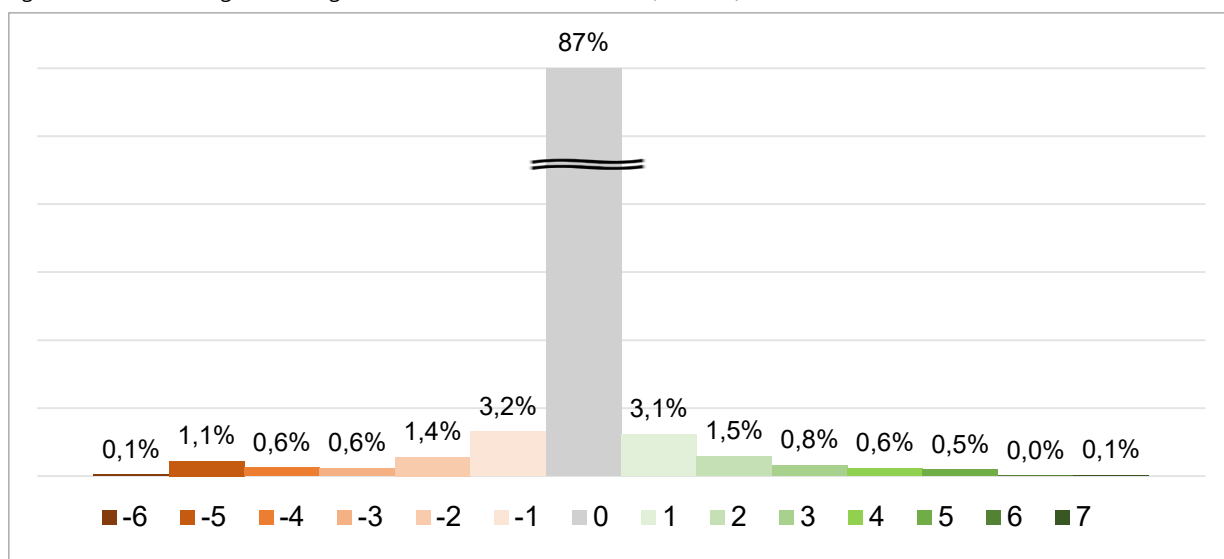
Veranderingen in de leef- en werksituatie van de automobilisten (degenen die in 2019 en/of 2020 minimaal 1 dag per week de auto gebruiken voor het woon-werkverkeer) kunnen een rol spelen bij veranderingen in het woon-werk autogebruik. In 2020 geldt, zoals we eerder al zagen bij de totale populatie, ook voor automobilisten dat er vooral veranderingen in het aantal thuiswerkdagen zijn geweest (tabel 5.1). Ruim 30% is vaker gaan thuiswerken en ruim 4% minder vaak. In ongeveer tweederde van de gevallen leidt dit ook tot veranderingen in het aantal dagen dat van de auto gebruik wordt gemaakt. Het aandeel mensen dat vaker is gaan thuiswerken is, vanzelfsprekend, aanzienlijk hoger dan in 2019 waar een kleine 5% aangaf vaker te zijn gaan thuiswerken. Het aandeel mensen dat in 2020 minder vaak is gaan thuiswerken is eveneens gestegen (in 2019 was dit ongeveer 1%), dit betreft in 2020 relatief vaak mensen waar ook andere veranderingen zijn opgetreden, vooral minder dagen werken. De aandelen mensen dat is verhuisd (7%), waarvan het aantal auto's in het huishouden is veranderd (8%), die meer (6%) of minder dagen (7%) zijn gaan werken, een ander werkadres hebben (9%) of in 2020 niet meer werken (2%) zijn aanzienlijk beperkter en zijn qua ordegrottes vergelijkbaar met 2019. Evenals in 2019 geldt ook in 2020 dat een verandering in het aantal werkdagen of een ander werkadres het vaakst tot een verandering in het aantal autoritten leidt.

Tabel 5.1: Veranderingen in wonen en werken automobilisten in 1 jaar tijd (N=5.511)

Veranderingen in 1 jaar	% veranderd en aantal autoritten gewijzigd	% veranderd maar aantal autoritten woon-werk ongewijzigd	% veranderd Totaal
Verhuizing	3,4%	4,0%	7,4%
Meer auto's in 2020	2,1%	1,9%	4,0%
Minder auto's in 2020	1,9%	2,1%	4,0%
Meer dagen gaan werken	4,1%	1,8%	5,9%
Minder dagen gaan werken	4,5%	2,3%	6,8%
Meer dagen thuis gaan werken	20,5%	10,2%	30,7%
Minder dagen thuis gaan werken	3,2%	1,3%	4,4%
Ander werkadres	4,5%	4,8%	9,3%
Geen werk meer in 2020	2,2%	0,0%	2,2%
Geen van bovenstaande verandering	2,0%	43,1%	45,0%

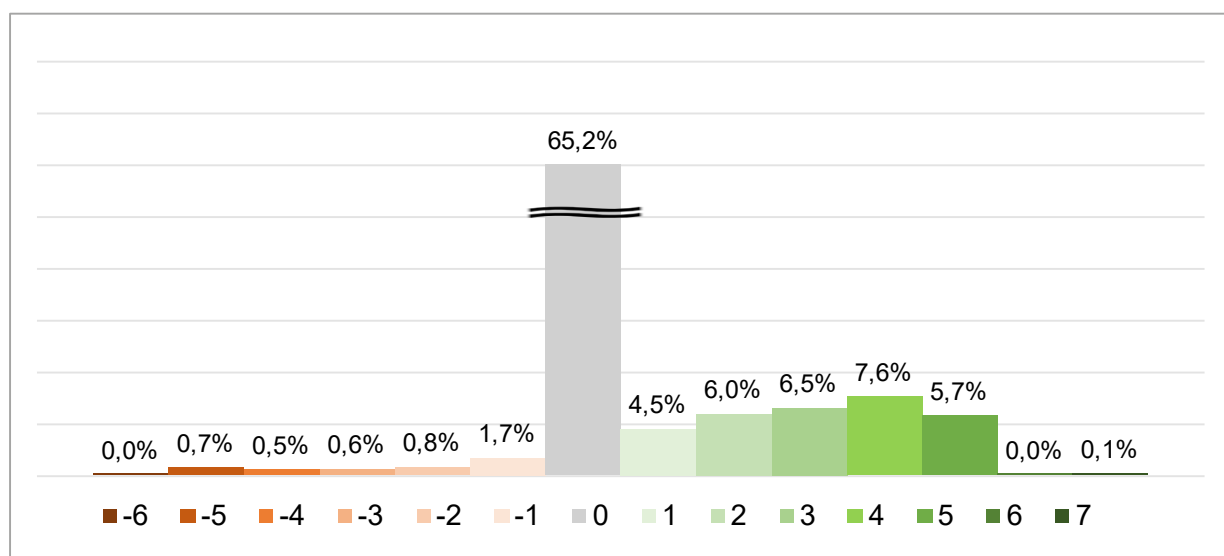
Figuur 5.1 laat zien hoeveel dagen automobilisten meer of minder zijn gaan werken in 2020. De meerderheid (87%) werkt in 2020 een gelijk aantal dagen per week als in 2019. Ruim 3% is één extra dag meer of minder gaan werken en rond 1,5% werkt twee dagen meer of minder in 2020.

Figuur 5.1: Verandering in werkdagen automobilisten 2020 vs. 2019 (N=5.511)



Bij de verandering van het aantal thuiswerkdagen van automobilisten zien we wederom grotere ontwikkelingen (figuur 5.2). Voor ongeveer tweederde is het aantal thuiswerkdagen gelijk gebleven. Als men meer is gaan thuiswerken dan is dit het vaakst vier dagen extra (7,6%), maar het aandeel mensen dat één, twee, drie of vijf dagen extra is gaan thuiswerken ligt hier maar iets onder (4,5% tot 6,5%). Een enkeling zegt nu zes of zelfs zeven dagen vaker in de week thuis te werken. Een kleiner deel van de automobilisten is op minder dagen gaan thuiswerken, en dan vooral één dag (1,7%).

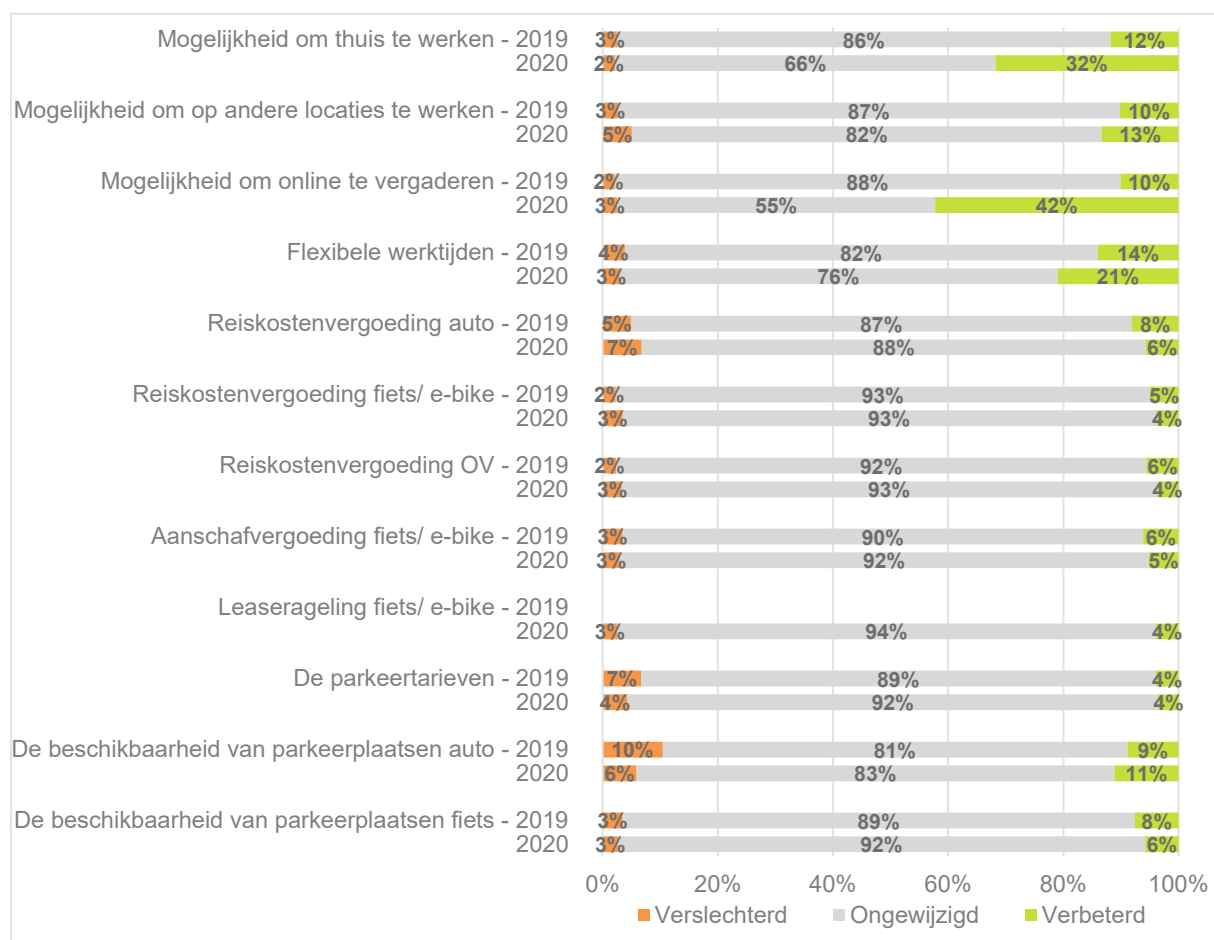
Figuur 5.2: Verandering in thuiswerkdagen automobilisten 2020 vs. 2019 (N=5.511)



5.2 Veranderingen in regelingen werkgever

In 2020 zeggen meer automobilisten dat er veranderingen zijn geweest in regelingen van de werkgever ten aanzien van woon-werk mobiliteit dan in 2019 (figuur 5.3). Voor 42% geldt dat de mogelijkheden om online te vergaderen zijn verbeterd, voor 32% zijn de mogelijkheden om thuis te werken verbeterd, 21% kan de werktijden flexibeler indelen en 13% geeft aan dat de regelingen om op andere locaties te werken zijn verbeterd. In alle gevallen liggen deze aandelen (ruim) boven die in 2019. Slechts een paar procent geeft aan dat deze regelingen in 2020 zijn verslechterd, vergelijkbaar met 2019.

Figuur 5.3: Veranderingen in werkgeversregelingen automobilisten 2020 (vs. 2019, N=5.511) en 2019 (vs. 2018, N=4.000)

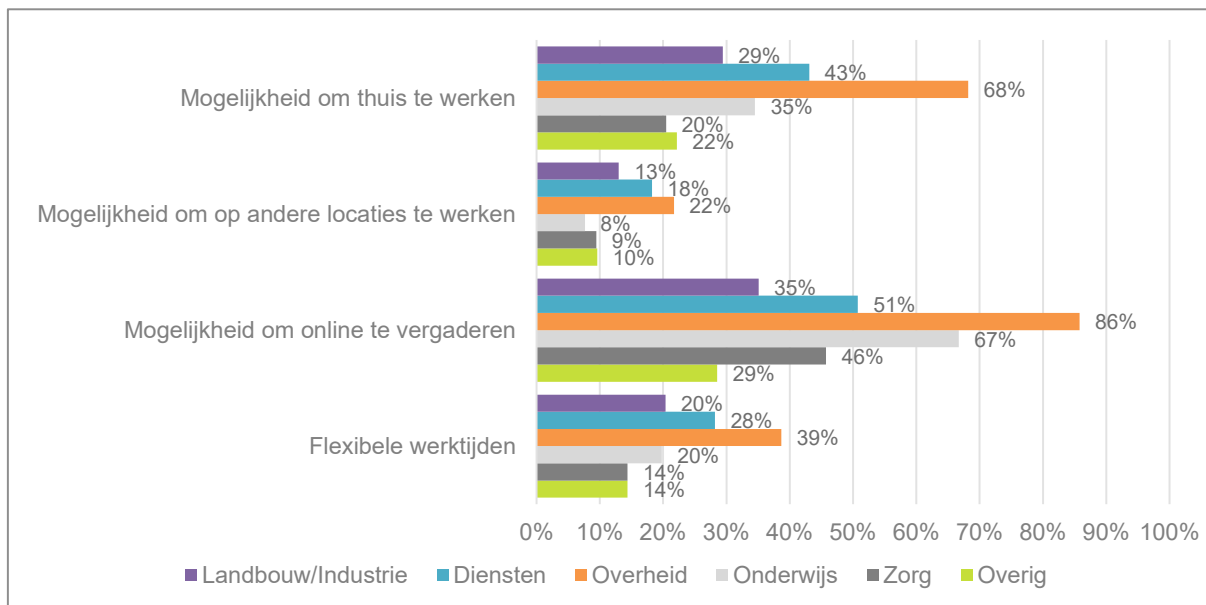


Regelingen ten aanzien van reiskosten met auto, tweewieler of ov zijn in 2020 veel minder vaak verbeterd (6% tot 8%) en deze aandelen verschillen maar weinig van die in 2019. Het deel van de automobilisten dat zegt dat sprake is van een verslechtering is, evenals in 2019, beperkt. De reiskostenvergoeding voor de auto scoort wat dit betreft het hoogst (7% zegt dat deze is verslechterd, in 2019 was dit 5%). Ook bij fiets (aanschaf-) regelingen en parkeertarieven zijn er in 2020 relatief weinig automobilisten die zeggen dat er sprake is van een verbetering (4% tot 6%) of verslechtering (3% tot 4%). Iets meer mensen geven aan dat de beschikbaarheid van parkeermogelijkheden voor auto of fiets is verbeterd (11% resp. 6%).

Wanneer we kijken naar de grootste verschillen tussen sectoren waar in 2020 bepaalde regelingen zijn verbeterd volgens de automobilisten (figuur 5.4) dan geldt vooral voor de sector Overheid en in minder mate Diensten dat regelingen vaak zijn verbeterd. Een verbetering van de online vergadermogelijkheden wordt ook in het onderwijs relatief vaak genoemd. Bij de andere sectoren worden verbeteringen minder vaak genoemd.

Voor de andere in figuur 5.3 vermelde regelingen zijn de verschillen tussen sectoren aanzienlijk kleiner en zijn daarom in figuur 5.4 buiten beschouwing gelaten.

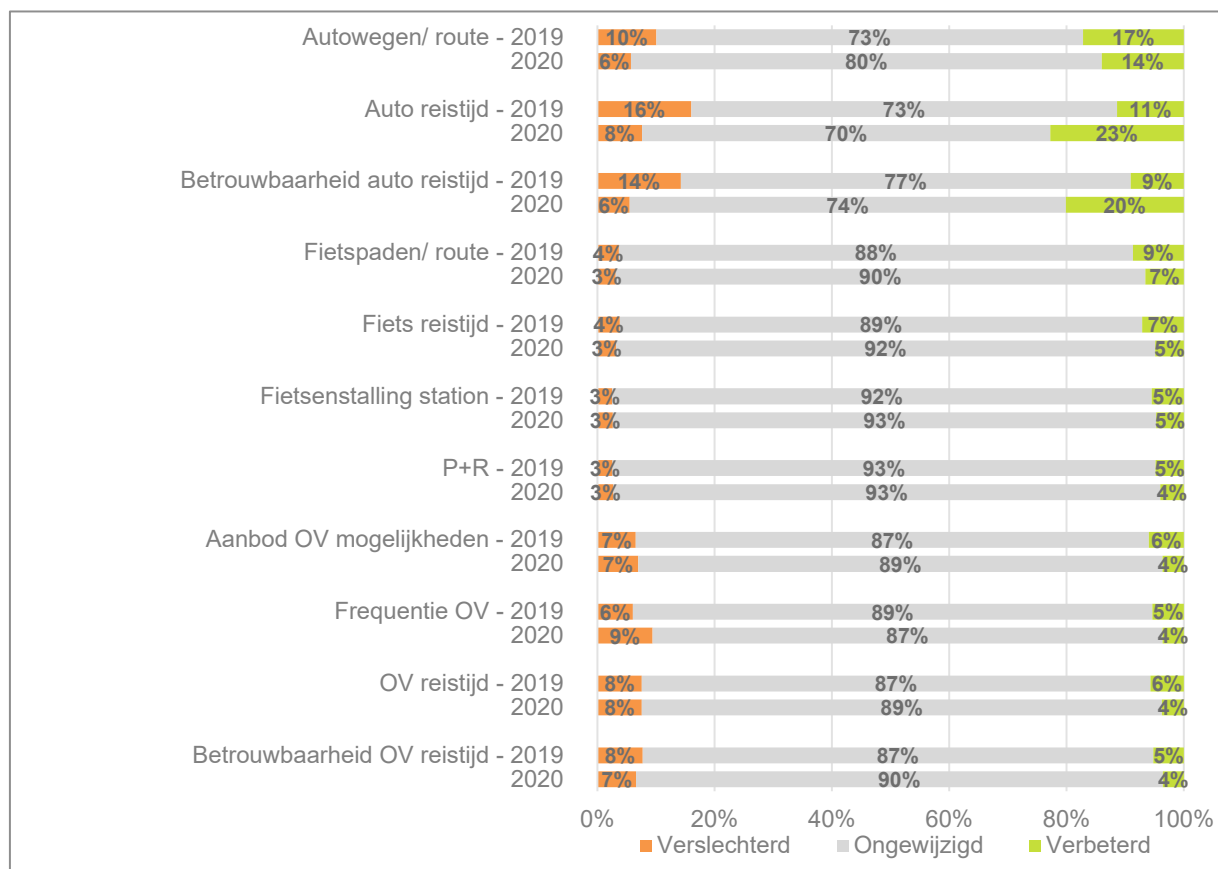
Figuur 5.4: Verbetering in (selectie van) werkgeversregelingen in 2020 naar sector



5.3 Veranderingen op of rond woon-werkroute

Op de woon-werkroute zijn volgens de automobilisten vooral de reistijd met de auto (23%) en de betrouwbaarheid daarvan (20%) verbeterd (figuur 5.5). Dit zal vooral een gevolg zijn van minder files. In 2019 lagen deze aandelen aanzienlijk lager (11% resp. 9%) en gaf 16% aan dat de reistijd met auto (16%) of de betrouwbaarheid (14%) juist was verslechterd, terwijl dit in 2020 veel minder mensen geldt (8% resp. 6%). Bij fiets en ov zijn de ontwikkelingen in het algemeen een stuk kleiner dan bij de auto en ook zijn de verschillen ten opzichte van 2019 meestal geringer. Bij de frequentie van het ov is in 2020 het vaakst sprake van een verslechtering (9%) en dit wijkt ook het meest af ten opzichte van 2019 (6%).

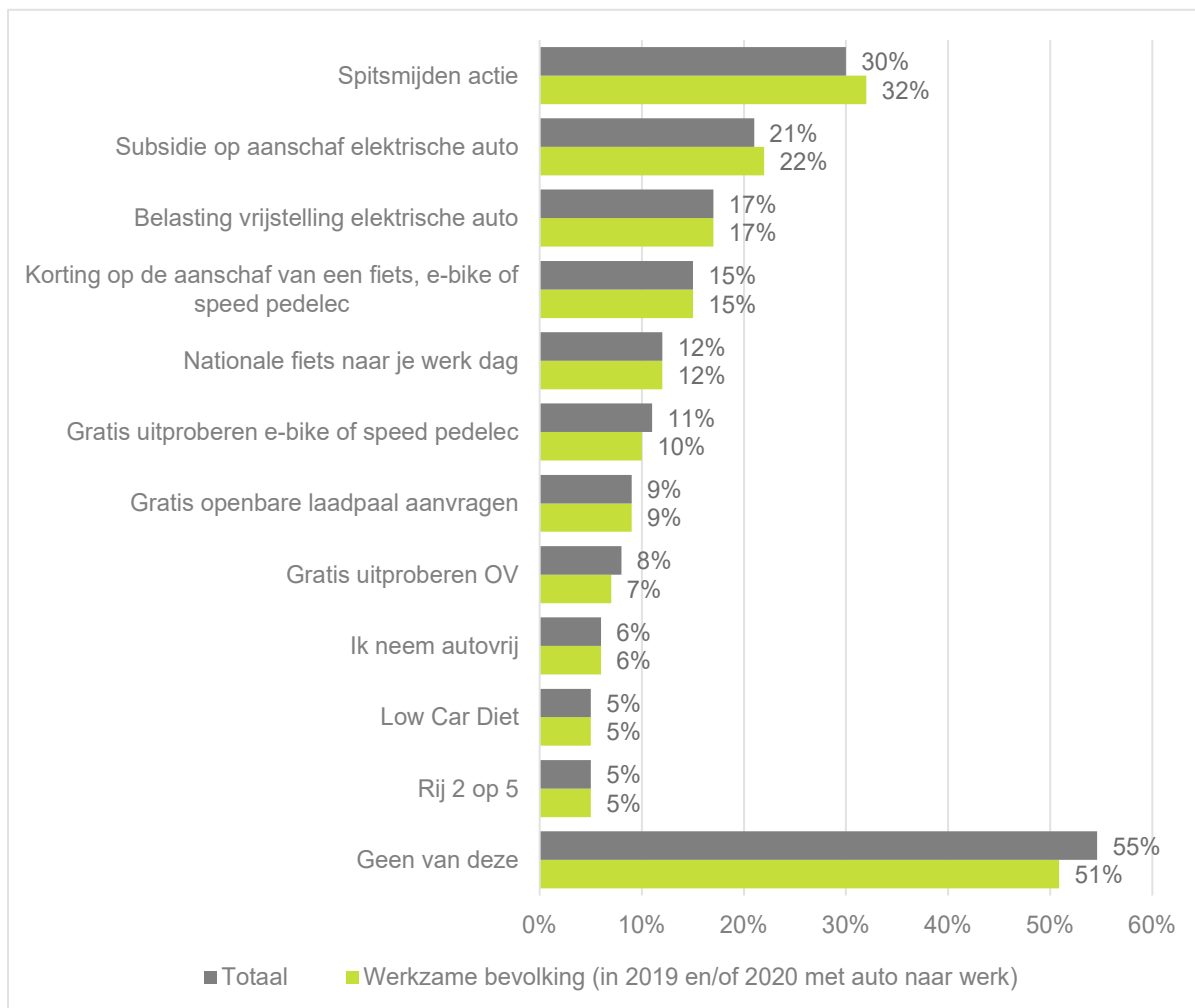
Figuur 5.5 Veranderingen in de ruimtelijke omgeving automobilisten 2020 (vs. 2019, N=5.511) en 2019 (vs. 2018, N=4.000)



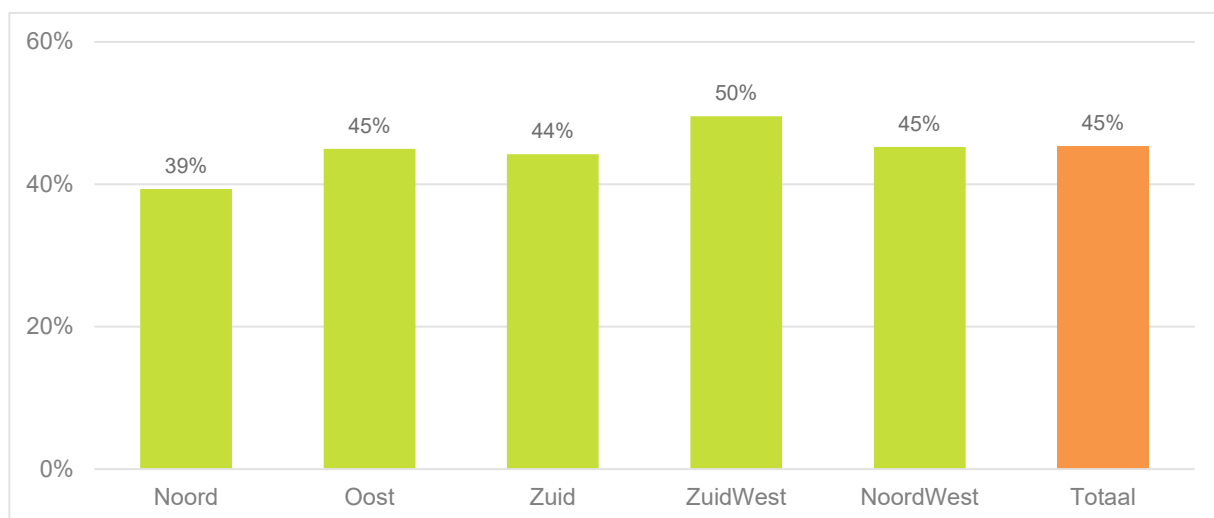
5.4 Campagnes, acties en overheidsregelingen

Figuur 5.6 laat zien hoe het in 2020 staat met de bekendheid van campagnes, acties en regelingen vanuit de overheid ten aanzien van het gebruik van de auto. We kijken hier zowel naar de bekendheid in de hele populatie van werkenden als onder degenen die de auto in het woon-werkverkeer gebruiken. De verschillen tussen deze twee groepen zijn heel beperkt. Acties om de spits te mijden zijn het bekendst (30%), gevolgd door regelingen om de aanschaf van een elektrische auto of fiets te stimuleren. Een aantal specifieke acties en campagnes (Rij 2 op 5, Low Car Diet, Ik neem autovrij) scoort het laagst op bekendheid. Voor alle campagnes, acties en regelingen waarvan de bekendheid ook in 2019 is onderzocht geldt dat de bekendheid in 2020 een paar procentpunt hoger scoort dan in 2019. Bij de subsidie op de aanschaf van een elektrische auto is dit verschil absoluut gezien het grootst (5 procentpunt hoger in 2020), maar bij de specifieke acties die in de bekendheid ook in 2020 nog het laagst scoren is wel sprake van een flinke (relatieve) toename in de bekendheid (3 tot 4 procentpunt hoger in 2020).

Figuur 5.6: Aandeel bekend met campagnes/ acties/ overheidsregelingen 2020 (Totaal, N=12.887 en automobilisten, N=5.511)

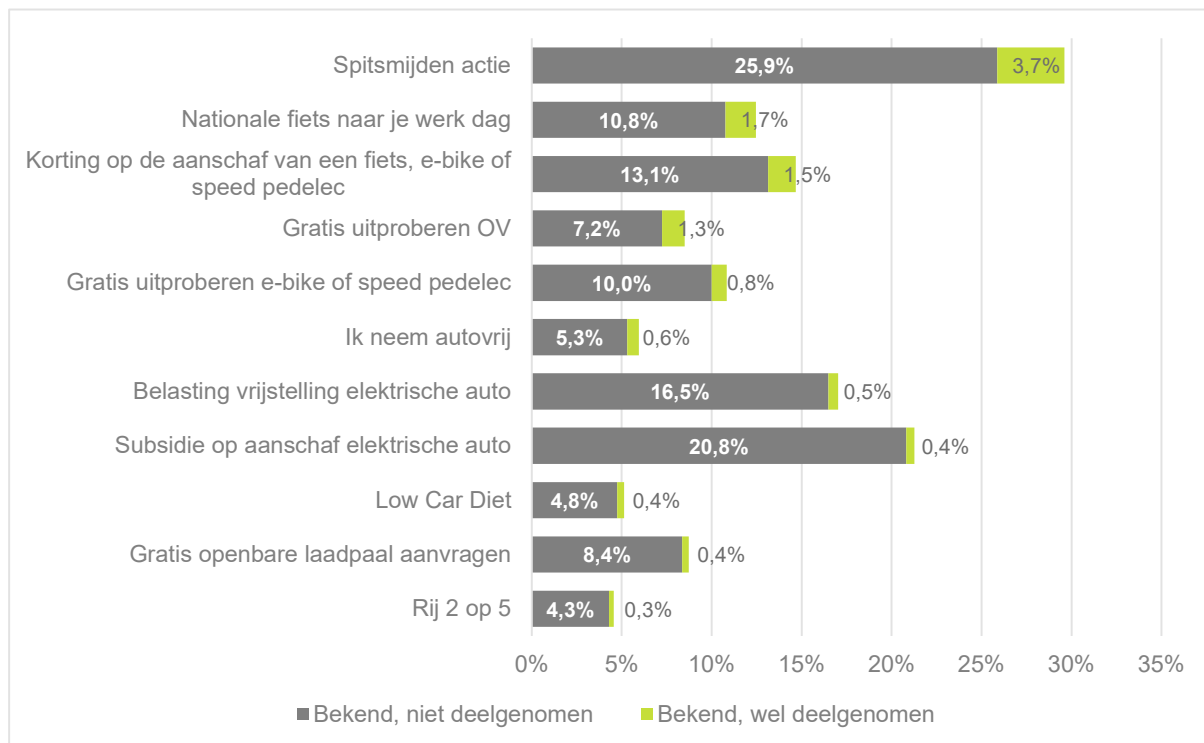


Figuur 5.7: Aandeel bekend met minimaal één campagne/ actie/ overheidsregeling 2020 (N=12.887)



In figuur 5.7 is te zien dat (in de totale populatie van werkenden) de bekendheid met minstens één van de in figuur 5.6 vermelde acties in de regio ZuidWest het hoogst is (50%) en in de regio Noord het laagst (39%).

Figuur 5.8: Aandeel wel/ niet deelgenomen aan acties 2020 (N=12.887)



Ten slotte laat figuur 5.8 het gebruik of deelname aan een aantal acties zien in de periode oktober 2019 – oktober 2020 in de totale populatie van werkenden. Absoluut gezien is de deelname aan een spitsmijden actie het grootst (3,7%)⁶. Relatief gezien is, gegeven de bekendheid met een actie, de deelname aan de Nationale fiets naar het werk dag en het gratis uitproberen van het ov eveneens vrij hoog (1 op de 7 à 8 mensen die de actie kent neemt deel). De deelname aan regelingen met betrekking tot aanschaf of gebruik van een elektrische auto is, gegeven de bekendheid ermee, relatief laag (1 op de 25 tot 50 mensen). Onder alleen automobilisten (niet in de figuur) is de deelname aan een spitsmijden actie of regelingen ten aanzien van aanschaf of gebruik van een elektrische auto wat hoger dan in de totale populatie van werkenden en is de deelname aan het gratis uitproberen van het ov wat lager. De verschillen zijn echter vrij klein (minder dan ½ procentpunt).

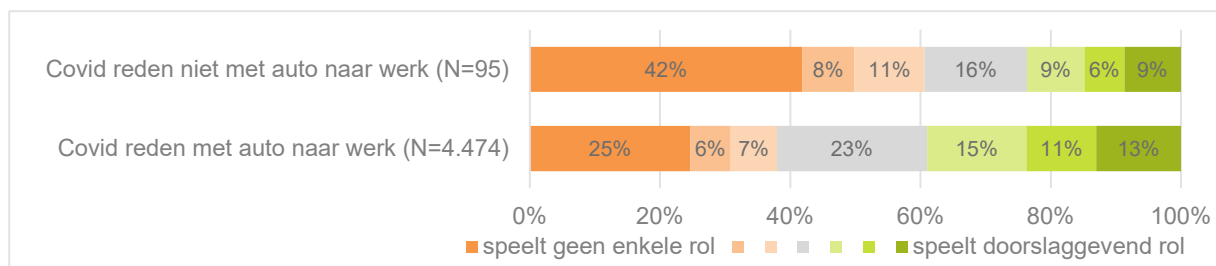
5.5 COVID-19

Gezien de bijzondere situatie in 2020 is in de 2020 vragenlijst een aantal specifieke COVID-19 gerelateerde vragen opgenomen die een rol (kunnen) spelen in (veranderingen in) de woon-werkmobiliteit van automobilisten, ten tijde van het onderzoek.

Voor mensen die in 2020 de auto niet gebruiken in het woon-werkverkeer speelt voor iets minder dan een kwart COVID-19 een (grote) rol hierbij (figuur 5.9), het gaat hierbij absoluut gezien om een beperkt aantal mensen. Voor mensen die de auto wel gebruiken speelt COVID-19 voor bijna 40% een (grote) rol.

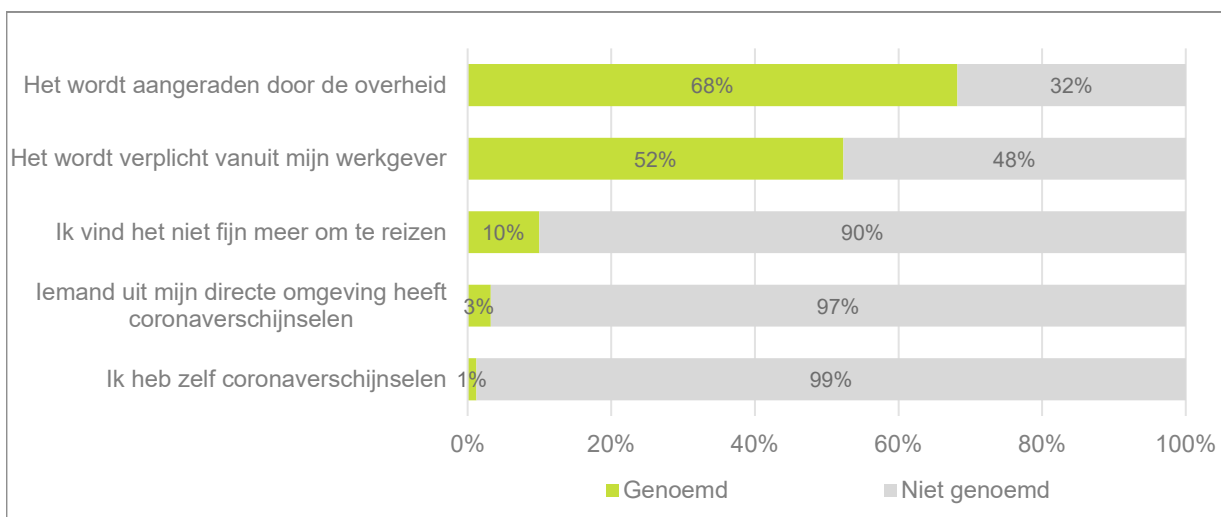
⁶ In 2019/2020 waren er spitsmijddacties, gerelateerd aan (grootschalige) wegwerkzaamheden, in Nijmegen (SLIMspitsen) en Groningen (Gafilevrij). Daarnaast zijn er (spaar)programma's waarbij werknemers gestimuleerd worden de spits te mijden.

Figuur 5.9: Rol COVID-19 bij keuze de auto wel of niet te gebruiken



Aan automobilisten die in oktober 2020 (gedeeltelijk) thuiswerken is gevraagd welke COVID-19 gerelateerde redenen ze daar voor hebben (figuur 5.10). De oproep van de overheid om zoveel mogelijk te gaan thuiswerken is door ongeveer tweederde genoemd en iets meer dan de helft geeft aan dat het door hun werkgever verplicht is. Een kleinere groep (10%) geeft aan het reizen niet meer prettig te vinden en daarom thuis te werken. Het besmet zijn met COVID-19 (zelf of iemand anders in het huishouden) wordt door een paar procent genoemd.

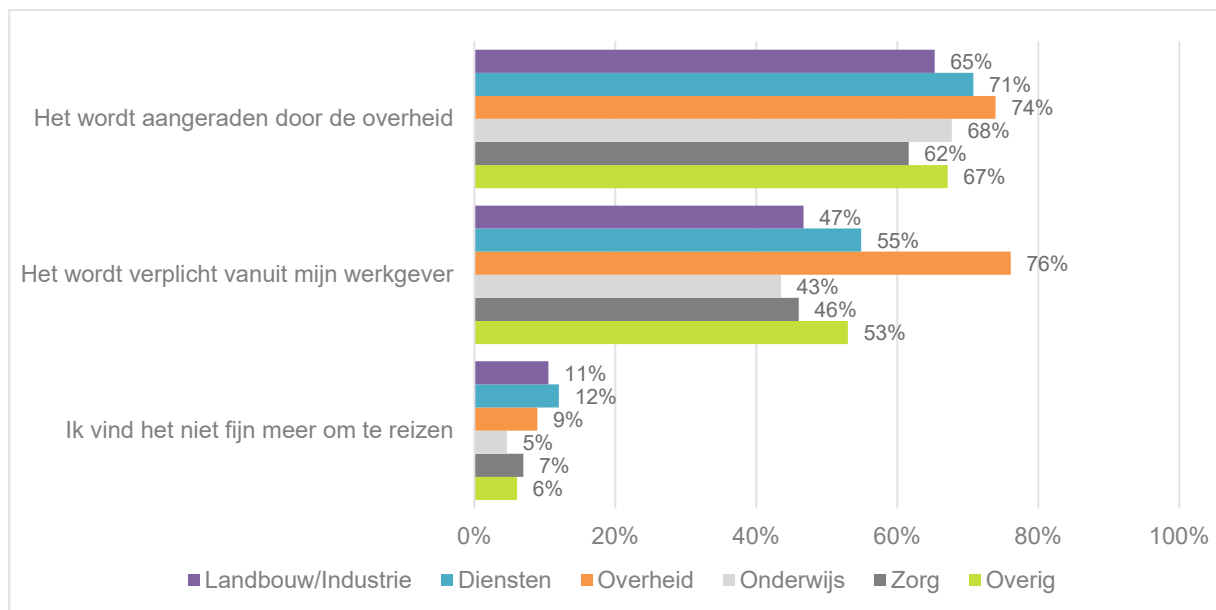
Figuur 5.10: Redenen voor (gedeeltelijk) thuiswerken (N=2.492) door automobilisten



Voor automobilisten die in 2020 vaker thuiswerken dan in 2019 of in 2019 niet thuiswerkten maar in 2020 wel wordt voor bijna 80% genoemd dat dit is vanwege de oproep van de overheid en door ruim 60% vanwege een verplichting van de werkgever.

Bij de sector Overheid wordt de verplichting vanuit de werkgever en het aanraden door de overheid vaak genoemd als reden waarom vaker wordt thuisgewerkt (figuur 5.11). 58 Het niet meer fijn vinden te reizen wordt in de sector Diensten wat vaker dan gemiddeld genoemd en in het Onderwijs minder vaak.

Figuur 5.11: Redenen voor (gedeeltelijk) thuiswerken naar sector

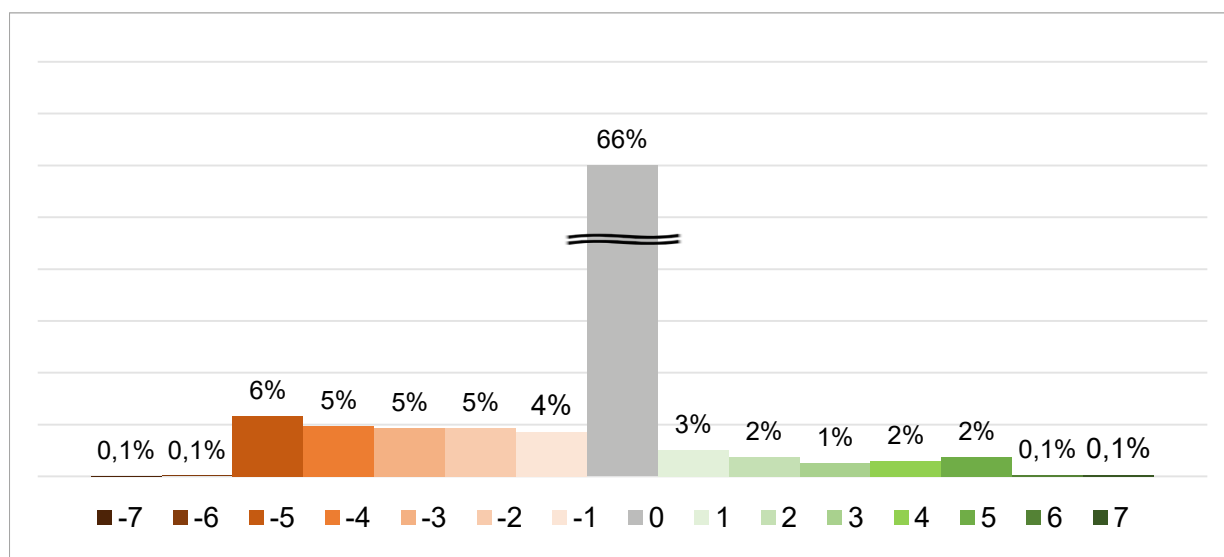


6. Veranderingen in woon-werk autogebruik

6.1 Totale verandering in autodagen, -ritten en -kilometers

Dit hoofdstuk gaat in op (de veranderingen in) het autogebruik. We kijken hierbij naar mensen die in 2019 en/of 2020 minstens één dag in de week van de auto gebruik maken om naar het werk te reizen. Het hoeft hierbij dus niet altijd om de hoofdvervoerwijze in het woon-werkverkeer te gaan. Een meerderheid van 66% van de automobilisten heeft het aantal dagen per week dat hij/zij met de auto naar het werk reist niet aangepast in de periode 2019 – 2020 (figuur 6.1), een jaar geleden gold dit nog voor 81%. Een kwart van de automobilisten gebruikt de auto in oktober 2020 minder dagen in de week, waarbij één tot en met vijf dagen minder alle ongeveer even vaak worden genoemd. Van de automobilisten zegt 9% in 2020 meer dagen per week de auto te gebruiken om naar het werk te reizen. Ook hier zijn de verschillen tussen één tot vijf dagen gering.

Figuur 6.1: Verandering op persoonsniveau in dagen per week autogebruik 2020 vs. 2019 (N=5.511)



Zoals tabel 6.1 laat zien is er een afname in het totaal aantal automobilisten, het aantal autoritten en eveneens in het aantal kilometers in het woon-werkverkeer in 2020 ten opzichte van 2019. Het aantal automobilisten is 11% lager en het aantal ritten per automobilist 4% waardoor het totaal aantal woon-werkritten nog sterker daalt (-15%). Omdat ook de gemiddelde woon-werkafstand van automobilisten afneemt daalt het totale aantal autokilometers nog weer wat sterker (-18%). Bij de doorrekening naar jaartotalen merken we wel op dat is aangenomen dat de onderzoeksweek in oktober 2020 representatief is geweest voor het hele jaar 2020 (in termen van woon-werkmobiliteit). Gezien de COVID-19 pandemie, met sterk fluctuerende mobiliteit gedurende het jaar, zal dit waarschijnlijk niet het geval zijn geweest.

Tabel 6.1: Totale verandering in het aantal autoritten en autokilometers in het woon-werkverkeer (N=5.511)

	2019	2020	Verskil	Verandering t.o.v. 2019
Totaal aantal automobilisten*	5.400	4.800	-600	-11,1%
Gem. aantal ritten/ week per automobilist	7,0	6,7	-0,3	-4,4%
Totaal aantal autoritten/ week*	37.800	32.100	-5.700	-15,0%
Totaal aantal autoritten/ jaar*	1.700.500	1.446.000	-254.500	-15,0%
Gem. woon-werkafstand	25,6	24,7	-0,9	-3,5%
Gem. aantal km/ week per automobilist*	178,5	164,6	-13,9	-7,8%
Totaal aantal autokilometers/ week*	968.600	794.600	-174.000	-18,0%
Totaal aantal autokilometers/ jaar*	43.586.100	35.756.800	-7.829.300	-18,0%

* (x 1.000)

Figuur 6.2: Ontwikkeling autoritten per week in woon-werkverkeer in de ochtendspits



Figuur 6.2 laat de ontwikkeling zien van het aantal autoritten op wegvakniveau geprojecteerd op basis van de woon- en werklocaties en de snelste woon-werkroute in de ochtendspits. Dit geeft voor de hoofdwegen een indicatief beeld van waar het verkeer is toegenomen en waar het is afgenomen. In het hele land is over het algemeen sprake van een afname van het aantal autoritten in het woon-werkverkeer. De sterkste absolute afnames zijn in de (brede) Randstad, op de A2 in Brabant en Limburg en in het Noorden (A28, A32, N33). Op een beperkt aantal locaties zijn (kleine) toenames te zien.

6.2 Verklaarde verandering autoritten woon-werk

Door middel van een regressieanalyse hebben we onderzocht in welke mate verschillende factoren hebben bijgedragen aan de verandering in het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer. In de analyse is de verandering in het aantal autoritten voor het woon-werkverkeer (per week) de te verklaren variabele en zijn (veranderingen in) een groot aantal variabelen die hierbij een rol kunnen hebben gespeeld de verklarende variabelen. Dit betreft onder andere veranderingen in woon-werkomstandigheden, gebruik van regelingen (van werkgevers en de overheid) en de woon-werkroute. Ook is in de verklarende analyse een aantal variabelen opgenomen die specifiek met veranderingen door COVID te maken hebben.

De specifieke (directe) COVID variabelen die zijn opgenomen zijn:

1. COVID reden om met auto naar het werk te reizen.
2. COVID reden om niet met auto naar het werk te reizen.
3. Het wordt aangeraden door de overheid.
4. Het wordt verplicht vanuit mijn werkgever.
5. Ik vind het niet fijn meer om te reizen.
6. Iemand uit mijn directe omgeving heeft coronaverschijnselen.
7. Ik heb zelf coronaverschijnselen.

De eerste twee variabelen zijn op basis van een vraag gesteld aan mensen die in oktober 2020 de auto gebruiken om naar het werk reizen, of dit juist niet doen. De overige variabelen zijn op basis van een vraag naar de reden om thuis te werken (gesteld aan mensen die in 2020 minstens 1 dag thuiswerken). Merk op dat ook bij andere variabelen COVID een rol kan spelen bij de waargenomen veranderingen daarin. Een verandering door de werkgever van de regels ten aanzien van thuiswerken, flexibele werktijden of reiskostenvergoedingen kan immers eveneens geïnitieerd zijn vanuit de situatie rondom de COVID pandemie.

Alle werkenden die de auto minstens één dag per week gebruiken in het woon-werkverkeer in 2020 en/of 2019 zijn in de analyse opgenomen. Meer details, en een uitleg van de methode, is te vinden in de bijlage 'Onderzoeksverantwoording – Regressie analyse'.

Tabel 6.2: Netto-effect op het aantal autoritten per week 2020 vs. 2019 (N=5.511)

	Netto-effect Autoritten per week ^a	Netto-effect Autoritten p.p. / week
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	-2.420	-0,41
Werknemers met buitendienstfunctie	900	0,15
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	260	0,04
Overig autonoom	-3.560	-0,60
2. Werkgeversregelingen	-1.180	-0,20
3. Woonwerk route	-20	0,00
4. Acties duurzaam reisgedrag	100	0,02
5. (Direct) COVID-gerelateerd	-2.440	-0,41
COVID speelt grote rol om auto te gebruiken	3.160	0,53
Thuiswerken aangeraden door overheid	-3.060	-0,52
Thuiswerken verplicht door werkgever	-2.380	-0,40
Overig COVID	-160	-0,03
Totaal	-5.980	-1,01

a: x 1.000

Zoals we eerder zagen in tabel 6.1 zijn in oktober 2020 zo'n 6 miljoen autoritten per week minder gemaakt voor woon-werkverkeer dan in oktober 2019⁷. Tabel 6.2 laat zien welk deel van deze verandering in aantal autoritten kan worden gerelateerd aan (1) autonome factoren (de veranderingen in wonen en werken waar de werkgever of de overheid waarschijnlijk geen directe invloed op hebben gehad⁸). Daaronder welk deel kan worden gerelateerd aan (2) veranderde werkgeversregelingen, (3) wijzigingen op de woon-werk route, (4) acties gericht op duurzaam reisgedrag en (5) de direct aan COVID gerelateerde omstandigheden. Bij de vijf categorieën in deze tabel gaat het om een optelling van factoren en de tabel laat het netto resultaat daarvan zien. Omdat binnen een aantal categorieën sprake is van een grote spreiding in de effecten worden daar eveneens de belangrijkste factoren weergegeven. De uitgebreide, totale, versie van deze tabel met alle individuele factoren is in de bijlage te vinden.

Onder acties duurzaam reisgedrag vallen maatregelen zoals spitsmijden en daarmee geld verdienen, stimuleringsregeling elektrisch auto, en acties zoals OV-probeeracties en fietsstimulering.

De belangrijkste bijdrage aan de ontwikkeling van het autogebruik in het woon-werkverkeer wordt, zoals verwacht mag worden, door de directe COVID omstandigheden geleverd. Vooral de oproep van de overheid of de verplichting door de werkgever om thuis te werken heeft tot een grote afname in het aantal autoritten geleid. Daar staat tegenover dat COVID ook voor veel mensen een directe reden is geweest om juist vaker de auto te gebruiken. Dit zouden bijvoorbeeld mensen kunnen zijn die niet meer met het ov (durven te) reizen.

Naast deze directe COVID redenen hebben ook veranderingen in regelingen vanuit de werkgever tot een grote afname in het autogebruik geleid. Het gaat hierbij vooral om regelingen ten aanzien van thuiswerken, flexibele werktijden en online vergaderen. Ook deze kunnen alle een (indirecte) link met COVID hebben. Bij de autonome effecten valt allereerst de toename op in het aantal woon-werkreizen met de auto door werkenden met een buitendienst functie. Waarschijnlijk betreft dit personen die voorheen nog wel naar een vast werkadres reisden (met een andere vervoermiddel dan de auto), bijvoorbeeld om daar administratieve werkzaamheden te doen, en nu meer werkdagen met de auto naar een externe werklocatie reizen of vaker klanten bezoeken.

⁷ Het verschil tussen de waarde in tabel 6.2 en 6.1 komt door afronding en door de waargenomen ontwikkeling (tabel 6.1) vs. de berekende ontwikkeling o.b.v. de modeluitkomsten (tabel 6.2)

⁸ Het is aannemelijk dat COVID-19 en de toename in thuiswerken ook een rol spelen binnen dit aandeel, echter is dit niet één op één te herleiden doordat dit (in sommige sectoren) voor een groot deel van alle werkenden een rol speelt waardoor een deel van het effect (statistisch) als autonoom effect gaat gelden.

Onder “overig autonoom” valt een deel van de algemene ontwikkeling in lagere woon-werkmobiliteit in oktober 2020 (vooral door meer thuiswerken), gelijk over de hele populatie of voor bepaalde sectoren wat niet door andere specifieke variabelen wordt opgepikt .

Veranderingen op de woon-werkroute of deelname aan een stimuleringsactie hebben, ten opzichte van de andere onderdelen, een beperkt effect. Het (kleine) positieve effect bij de stimuleringsacties wordt waarschijnlijk veroorzaakt door mensen die (vooral in 2019) aan een actie hebben deelgenomen en daardoor in 2019 minder dan gemiddeld van de auto gebruik maakten maar in 2020 bijvoorbeeld weer van ov of fiets zijn teruggekeerd naar de auto (bijvoorbeeld omdat door afname van de filedruk in de spits de noodzaak om de auto te laten staan minder is geworden).

7. Doorrekening effecten

7.1 Toelichting indicatoren

Voor de berekening van de effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zijn vier indicatoren (tabel 7.1) gekozen die gebaseerd kunnen worden op de verandering van autoritten in totaal (uit paragraaf 7.1) en voor bereikbaarheid ook op alleen de verandering in autoritten door beleidsmaatregelen (zie paragraaf 7.2). Een tussenvariabele die we daarbij altijd nodig hebben is de verandering in autokilometers ten gevolge van de verandering van autoritten. Voor de bepaling van effecten op gezondheid en veiligheid hebben we ook een inschatting nodig van de bijbehorende verandering in fiets en e-bike kilometers.

Tabel 7.1: Indicatoren

Concepten	Indicatoren
Bereikbaarheid	Voertuigverliesuren
Leefbaarheid	CO ₂ uitstoot
	Gezondheid door meer te fietsen
Veiligheid	Risico op overlijden of ernstig gewond raken bij een verkeersongeval

We merken hier nogmaals op dat we, om het aantal ritten en kilometers per jaar te kunnen bepalen, de aanname hebben moeten maken dat de onderzoeksmaand (oktober 2020) representatief is geweest voor het hele jaar 2020 voor wat betreft de (woon-werk)mobiliteit. Gezien de COVID pandemie in 2020, en de daarmee sterk fluctuerende mobiliteit gedurende het jaar, zal dit waarschijnlijk niet het geval zijn geweest

De uitkomsten in dit hoofdstuk moeten daarom vooral als *indicatief* voor de *richting* van effecten worden gezien. Absolute uitkomsten zijn met grote(re) onzekerheid omgeven.

7.2 Verandering auto- en fietskilometers

De veranderingen in autokilometers in het woon-werkverkeer in totaal en gerelateerd aan beleidsmaatregelen (van werkgevers, op de woon-werkroute en de acties en campagnes gericht op duurzaam reisgedrag) zijn opgenomen in tabel 7.2.

Het totaal van ruim -167 miljoen kilometers per week (dus inclusief autonome ontwikkeling) is niet exact gelijk aan het verschil in tabel 6.1 (-174 miljoen kilometer per week), omdat het daar om de waargenomen ontwikkeling gaat en hier om de doorrekening naar kilometers gaat op basis van de modelschatting voor autoritten.

Evenals bij de autoritten is sprake van een afname van het aantal autokilometers ten behoeve van het woon-werkverkeer. De grootste ontwikkelingen zitten ook hier bij de direct aan COVID gerelateerde redenen om al dan niet vaker de auto te gebruiken en bij de werkgeversregelingen. Daarnaast is er een autonome trend in het aantal autokilometers die gedempt wordt door mensen met een buitendienstfunctie die meer kilometers met de auto zijn gaan reizen en door een verandering in vooral het aantal werkdagen of de werklocatie en in mindere mate door verhuizen of door een verandering in het aantal auto's in het huishouden. In alle gevallen levert dit (per saldo) een toename van het aantal autokilometers op.

Tabel 7.2: Modelschatting verandering autokilometers naar verklarende factoren 2020 vs. 2019 (N=5.511)

	Netto-effect Autokilometers per week ^a
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	-39.480
Werknemers met buitendienstfunctie	21.720
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	30.260
Overig autonoom	-91.460
2. Werkgeversregelingen	-35.040
3. Woonwerk route	-1.170
4. Acties duurzaam reisgedrag	1.580
5. (Direct) COVID-gerelateerd	-93.260
COVID speelt grote rol om auto te gebruiken	78.200
Thuiswerken aangeraden door overheid	-90.720
Thuiswerken verplicht door werkgever	-76.290
Overig COVID	-4.450
Totaal	-167.370

a: x 1.000

Tabel 7.3 laat de ontwikkeling in fiets en e-bike kilometers in het woon-werkverkeer. Deze ontwikkeling bestaat uit zowel het fiets en e-bike gebruik in het woon-werkverkeer als in het voor- en natransport bij trein en bus/tram/metro (inclusief OV-fiets).

Tabel 7.3: Inschatting ontwikkeling fiets en e-bike ritten en kilometers woon-werkverkeer en voor/na transport

Vervoermiddel naar werk of in voor/natransport	Ritten	Kilometers
Fiets woon-werk + voor/natransport	-29%	-28%
E-bike woon-werk + voor/natransport	-7%	-5%
Fiets + e-bike woon-werk	-19%	-20%
Fiets + e-bike voor/natransport	-56%	-55%
Totaal Fiets + e-bike	-25%	-22%

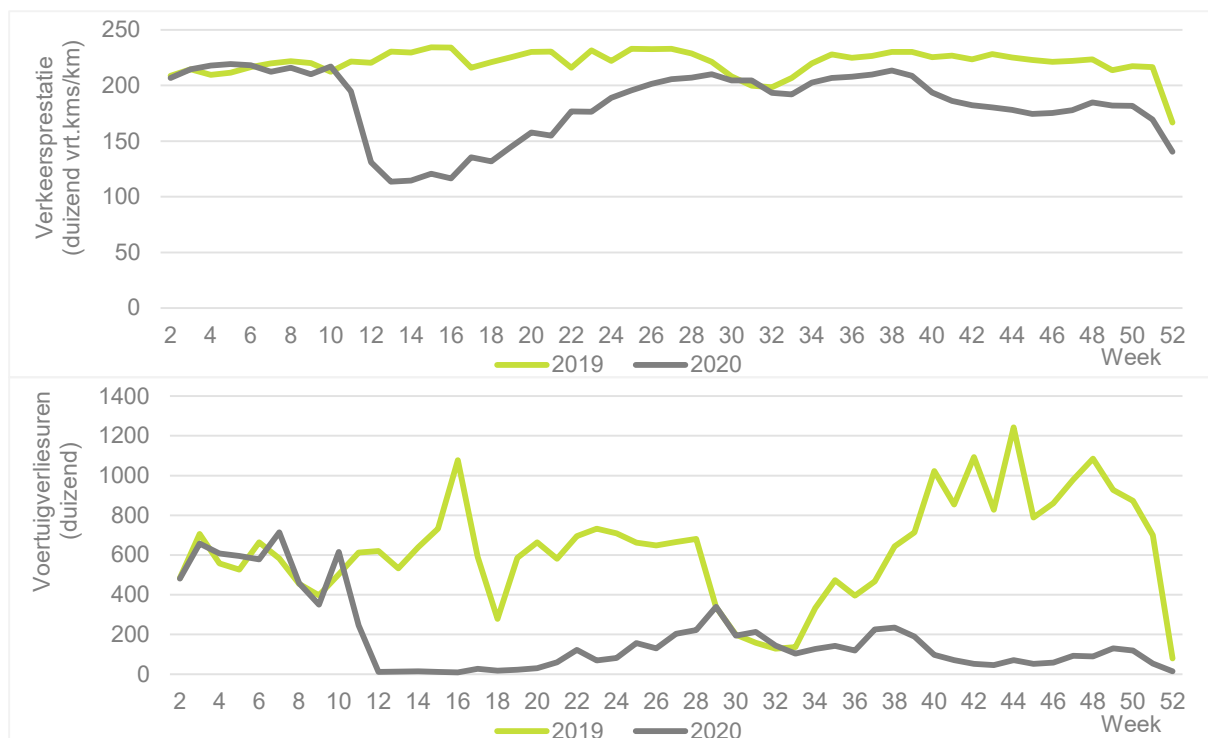
Zowel bij fiets als E-bike is een forse afname te zien in het aantal ritten en kilometers. De afname is bij de gewone fiets aanzienlijk groter dan bij de e-bike. Ook is de afname in het voor- en natransport groter dan in het woon-werkverkeer. Dit is een logisch resultaat omdat met name het gebruik van het ov als hoofdvervoermiddel is afgenomen waarvan een deel door fiets en vooral e-bike zal zijn overgenomen.

7.3 Bereikbaarheid

Als indicator voor het effect van veranderingen in de woon-werkmobiliteit op de bereikbaarheid geldt de ontwikkeling in de voertuigverliesuren. In de 2019 versie van het landelijk reizigersonderzoek is de ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit in de specifieke werkweek van de deelnemers aan het onderzoek in de onderzoeksperiode (oktober 2019) en hun woon-werkroute opgehoogd naar de landelijke ontwikkeling in de voertuigkilometers in 2019, ten opzichte van een jaar eerder. Op basis daarvan is vervolgens een inschatting gemaakt van het effect op de voertuigverliesuren door gebruik te maken van een vuistregel die geldt bij kleine veranderingen in voertuigkilometers.

In het 2020 onderzoek achten we deze aanpak niet goed bruikbaar. Door de sterk fluctuerende (woon-werk) mobiliteit gedurende het jaar, door de gevolgen van de COVID-19 pandemie, is de specifieke werkweek van de deelnemers aan het onderzoek in de onderzoeksperiode (oktober 2020) hoogstwaarschijnlijk niet representatief voor het hele jaar 2020 (zie ook figuur 7.1). Tevens geldt dat bij grote veranderingen in de mobiliteit, en het sterk niet-lineaire karakter van het verband tussen voertuigkilometers (of verkeersprestatie) en de voertuigverliesuren, het effect op de voertuigkilometers minder goed is in te schatten.

Figuur 7.1: Ontwikkeling Verkeersprestatie (boven) en Voertuigverliesuren (onder) per week op het hoofdwegennet 2019 en 2020 (bron: RWS TRIP resp. RWS BISNIS)



In deze 2020 meting wordt het effect op de voertuigverliesuren daarom op een wat meer kwalitatieve manier ingeschat, voor alleen het hoofdwegennet, op basis van een aantal waargenomen ontwikkelingen in 2020.

Allereerst kijken we naar de waargenomen ontwikkeling in voertuigkilometers en de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (bron: RWS). In heel 2020 was sprake van een daling van 17% van de voertuigkilometers op het hoofdwegennet in Nederland en in de periode april – december van 19%. In heel 2020 werden er 70% minder voertuigverliesuren gemeten op het hoofdwegennet, van april tot en met december waren dat er 83% minder.

Deze ontwikkeling in de waargenomen voertuigverliesuren kan waarschijnlijk niet volledig aan de ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit met de auto worden toegeschreven aangezien er ook voor andere motieven (zakelijk, sociaal-recreatief) minder van de auto gebruik is gemaakt in 2020. Daarnaast geldt dat van de totale woon-werkmobiliteit met de auto niet iedereen gebruikt maakt van het hoofdwegennet (ongeveer 70% van alle woon-werkkilometers met de auto loopt normaal gesproken over het hoofdwegennet (bron: MuConsult 2017, onderzoek Het Nieuwe Werken).

Ook geldt dat in de spitsen, waar een groot deel van de voertuigverliesuren optreedt, het aandeel woon-werkverkeer met de auto relatief hoog is (60%, bron: MuConsult o.b.v. ODin 2019). Wanneer een deel van de woon-werkkilometers wegvalt uit de spits, door thuiswerken of door het zich (deels) verplaatsen van ritten van de spitsperioden naar het dal, kan dit dus een zeer groot effect op de voertuigverliesuren hebben.

Wanneer we met bovenstaande zaken rekening houden, dan schatten we in dat van de waargenomen ontwikkeling in de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (-70%) minimaal ¾ het gevolg is van ontwikkelingen in de woon-werkmobiliteit in 2020 en maximaal volledig aan deze ontwikkelingen kan worden toegeschreven. Met andere woorden, we schatten in dat de grote ontwikkelingen in de woon-werkmobiliteit in 2020 (18% reductie van de autokilometers in oktober 2020, maar in andere delen van het jaar nog aanzienlijk groter) tot een reductie van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet van ongeveer 50% tot 70% hebben geleid.

7.4 Leefbaarheid

Totale CO₂ uitstoot woon-werkverkeer

In de tabel hieronder laten we de CO₂ uitstoot zien van de verschillende vervoermiddelen in het woon-werkverkeer in 2020. Een auto stoot per reizigerskilometer meer CO₂ uit dan andere vervoermiddelen. Het gaat om de zogenaamde Tank-To-Wheel emissies, dat wil zeggen dat alleen CO₂ die vrijkomt bij het gebruik van het voertuig is meegenomen. We hebben rekening gehouden met de brandstofsoort en de bezetting van de auto. Bij gebruik van de auto als bestuurder zijn we uitgegaan van een bezetting van 1, bij gebruik van de auto als passagier zijn we uitgegaan van een bezetting van 2.

Tabel 7.5: CO₂ uitstoot woon-werkverkeer 2020 (N=4.570)

	Gem. emissiefactor TTW (gr CO ₂ / reizigerskm)	Totale afstand (mld. km/ jaar)	CO ₂ uitstoot (Mton/ jaar)
Auto (alleen)	151	35,8	5,4
Carpool (passagier)	77	1,2	0,10
Trein	5	2,7	0,013
Bus	113	1,5	0,17
Motor	99	0,3	0,030
Bromfiets/scooter	40	0,6	0,023
Fiets/e-bike	0	3,2	0,0
Totaal	127	45,3	5,7

* Absolute aantallen in de tabel zijn berekend incl. ophoging naar 8.953.000 werkenden

Ontwikkeling totale CO₂ uitstoot woon-werkverkeer

In totaal is het aantal autokilometers naar het werk ten opzichte van 2019 afgenomen met 18% (tabel 6.1). In tabel 7.6 zien we dat door de ontwikkeling in de autokilometers en in de emissiefactor samen de CO₂ uitstoot is afgenomen met iets meer dan 20%.

Tabel 7.6: Ontwikkeling CO₂ uitstoot automobilititeit woon-werkverkeer

	2019	2020	Vershil	Verandering t.o.v. 2019
Gem. gram CO ₂ / km	155	151	-4	-2,6%
Totaal mld. km/ jaar	43,6	35,8	-7,8	-18,0%
CO ₂ uitstoot Mton/ jaar	6,8	5,4	-1,4	-20,1%

Ook de uitstoot bij de meeste andere vervoerswijzen is logischerwijze afgenomen. Bij het ov is de relatieve afname van de CO₂ uitstoot in het woon-werkverkeer het grootst (-66% bij de trein en -39% bij bus/tram/metro). Alleen bij carpool is sprake van een toename (+9%) door een stijging van het aantal kilometers (bij ritten is wel sprake van een lichte daling). De totale uitstoot van alle vervoermiddelen samen is hierdoor in het woon-werkverkeer afgenomen met ruim 20%. In absolute cijfers is dit een reductie van 1,5 Mton CO₂, voor het grootste deel (90%) afkomstig van de auto.

Gezondheidseffect toename fietsen

Er bestaat een duidelijke samenhang tussen gezondheid en reisgedrag. Dit concludeert het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in het onderzoek 'De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerswijzen'. Ook blijkt de dagelijkse mobiliteit een belangrijke factor in het krijgen van voldoende beweging. In Nederland wordt een gezondheidsrichtlijn voor volwassenen gehanteerd van minimaal 150 minuten matig intensieve beweging per week. Als je voor je woon-werkverkeer al actief beweegt door te lopen of fietsen dan is het een stuk makkelijker om deze zogenaamde beweegnorm te halen. Tabel 7.7 laat zien welk aandeel van de werkenden voldoet aan de beweegnorm alleen al op basis van hun fiets of e-bike ritten van en naar werk, als hoofdvervoerswijze of als voor en/of natransport bij gebruik van het ov als hoofdvervoerswijze.

Tabel 7.7: Aandeel van alle werkenden die door woon-werkverkeer op fiets of e-bike al voldoet aan beweegnorm (N=8.615)

	Door te fietsen		Door e-bike gebruik	
	2019	2020	2019	2020
Voldoet aan beweegnorm	3,7%	2,7%	1,4%	1,3%
Voldoet niet aan beweegnorm	15,6%	11,1%	2,8%	2,8%
Totaal	19,3%	13,7%	4,3%	4,1%

Het aandeel werkenden dat door naar het werk te fietsen de beweegnorm haalt is in 2020 gedaald, bij de gewone fiets aanzienlijk sterker dan bij de e-bike. Dit is in lijn met de eerdere uitkomsten waarbij bleek dat het fietsgebruik in het woon-werkverkeer, in ritten en kilometers, sterk is gedaald, zowel als hoofdvervoermiddel als in het voor- en natransport.

7.5 Veiligheid

De meest gebruikte maat voor de onveiligheid in het verkeer is het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Met behulp van risicocijfers (bron: SWOV, zie onderzoeksmethode) hebben we de veranderingen in het aantal ernstig gewonden en verkeersdoden geschat dat gerelateerd is aan de verandering in fiets- en autokilometers uit dit onderzoek.

Zoals tabel 6.1 liet zien, zijn de autokilometers voor woon-werkverkeer in 2020 met ongeveer 8 miljard km/jaar afgenomen t.o.v. 2019. Gezien er per miljard reizigerskilometer zo'n 1,6 dodelijke auto-ongelukken plaatsvinden, is er een reductie van 12,5 verkeersdoden in het woon-werkverkeer door de (sterke) vermindering van autokilometers in het woon-werkverkeer.

Het aantal ernstige verkeersgewonden per miljard autokilometers ligt een stuk hoger. Dit betekent dat de afname in het aantal verkeersgewonden in 2020 t.o.v. 2019 door de vermindering in autokilometers gelijk is aan ongeveer 100. Er is, op basis van de verandering in autokilometers, dus een verbetering van de verkeersveiligheid op te merken.

Fietsers lopen een groter risico om in het verkeer dodelijk slachtoffer te worden dan automobilisten. Het verschil is (ongeveer) een factor 7. In 2020 legden alle fietsers (inclusief e-bike en speedpedelec) gezamenlijk ruim 1,6 miljard kilometer af voor woon-werk verkeer Dit is ongeveer ½ miljard kilometers minder dan in 2019 (een afname van ruim 20%). Deze afname staat, volgens het risicocijfer voor fietsers, gelijk aan een daling van 5 verkeersdoden en bijna 350 ernstig verkeersgewonden in het woon-werkverkeer.

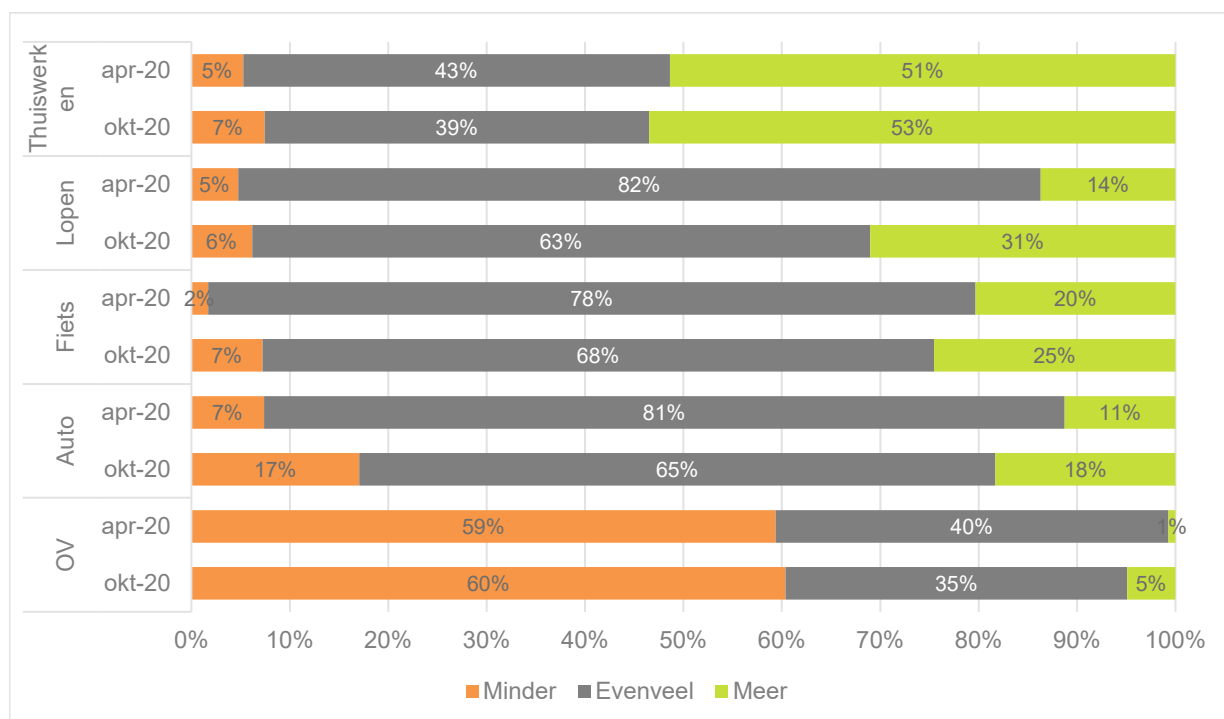
Kortom, in zijn totaliteit is de verkeerveiligheid toegenomen, vooral door de (sterke) afname in de totale woon-werkmobiliteit ten gevolge van de COVID pandemie.

8. Speciale thema's

8.1 Reis- en thuiswerkintentie

Hoewel we niet kwantitatief (aantal dagen) hebben bevraagd of en hoe men verwacht te reizen in de toekomst, geeft figuur 8.1 toch een indicatie. Zowel in het Landelijk Thuiswerkonderzoek als in huidige meting van het Landelijk reizigersonderzoek is gevraagd in hoeverre men meer, minder of evenveel gebruik zal maken van vervoersmiddelen en thuiswerken voor hun woon-werkverkeer in vergelijking tot vóór de coronamaatregelen. Er is in ieder geval één duidelijke trend zichtbaar: men heeft over het algemeen een meer uitgesproken mening gekregen sinds april 2020. Het aandeel 'evenveel' is namelijk bij alle opties afgenomen.

Figuur 8.1: Veranderingen in woon-werkverkeer in de anderhalvemetersamenleving van april 2020 (N=3.530) naar oktober 2020 (N=8.541)

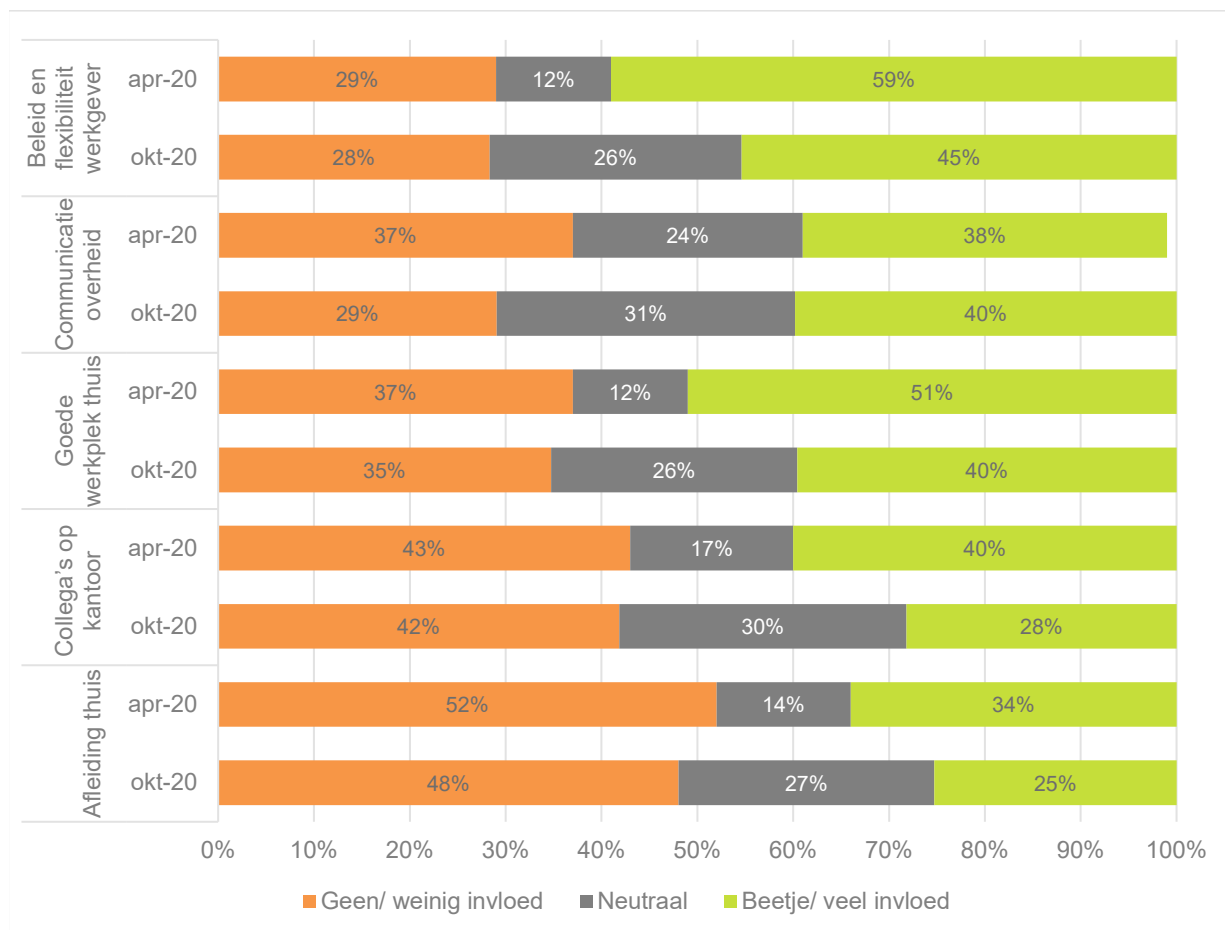


Met betrekking tot het ov wijzen de veranderingen van mening over het algemeen dezelfde kant op: er is in oktober 2020 een groter aandeel dat meer met het ov zal reizen dan in april 2020, beide in vergelijking tot voor de coronamaatregelen (5% t.o.v. 1%). Echter is het overgrote aandeel dat minder met het ov zal reizen t.o.v. voor het coronavirus nog altijd sterk aanwezig met 60%. Kijkend naar de overige opties lopen de meningen sterker uiteen. Zo is er zowel een toename in het aandeel dat meer zal fietsen in de anderhalvemetersamenleving (25% t.o.v. 20% in april 2020) als minder (7% t.o.v. 2%) in vergelijking tot voor 13 maart 2020. Deze diversiteit is er ook op het gebied van thuiswerken. 53% geeft aan meer thuis te werken in de anderhalvemetersamenleving in vergelijking tot de 'normale' situatie, in april 2020 was dit aandeel nog 51%. Maar tegelijkertijd is er ook een iets groter aandeel dat aangeeft minder te willen thuiswerken in de anderhalvemetersamenleving (7% t.o.v. 5% in april 2020).

De groep die aangeeft meer thuis te willen werken in de anderhalvemetersamenleving t.o.v. voor het coronavirus werkt in oktober 2020 ook al in 77% van de gevallen thuis (ten minste één volledige dag). Gemiddeld genomen werkt deze groep bijna 3 volledige dagen thuis en dit blijken met name de werknemers in het noordwesten van het land te zijn, die werkzaam zijn in de binnendienst en op meer dan 30 kilometer afstand van werk wonen.

Op de vraag “In hoeverre zijn onderstaande situaties van invloed op jouw toekomstig reis- en thuiswerkgedrag?” antwoordde 45% dat het beleid en de flexibiliteit van de werkgever een beetje tot veel invloed heeft. In april 2020 was dit aandeel hoger met 59%. Ook de overige invloedsfactoren lijken in oktober 2020 juist minder een rol te spelen in vergelijking tot het begin van de coronacrisis. Enkel de communicatie vanuit de overheid heeft een groeiende invloed gekregen (40% vs. 38%) en belandt daarmee op de tweede plek in oktober 2020.

Figuur 8.2: Invloedsfactoren op toekomstig reis- en thuiswerkgedrag in april 2020 (N=3.530) en oktober 2020 (N=8.515)



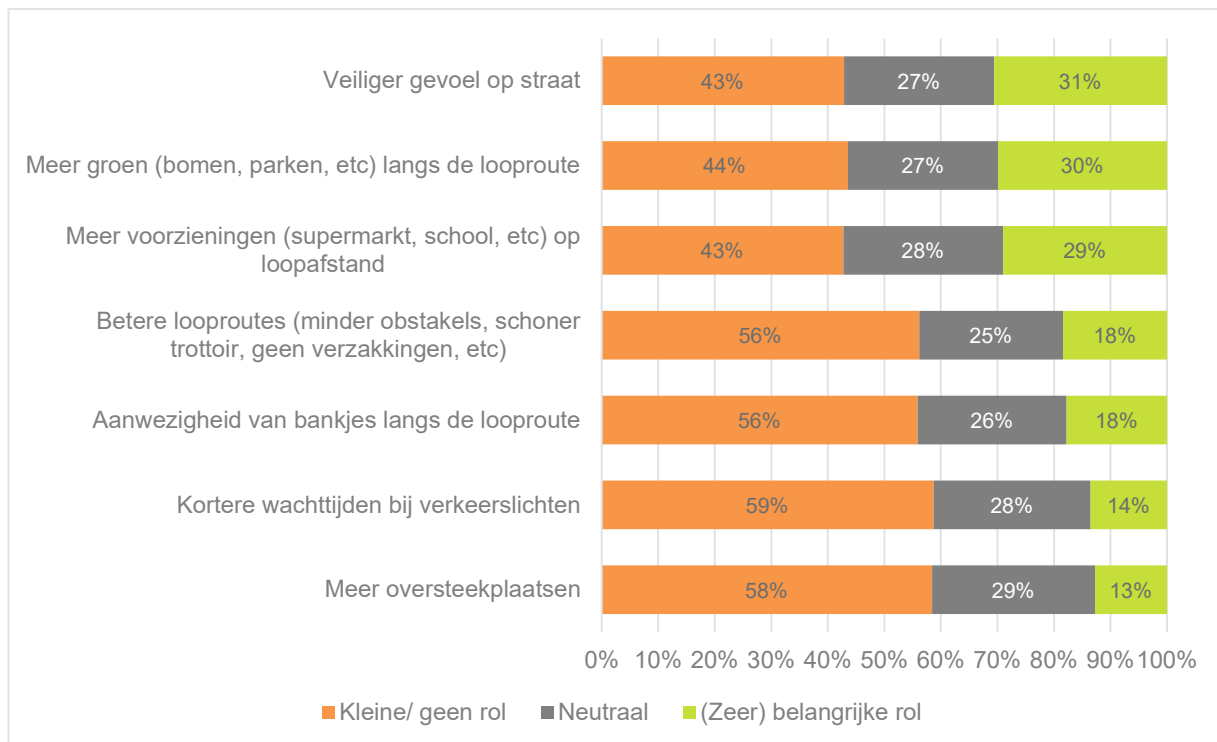
Figuur 8.2 laat een daling zien in de invloed dat de werkgever uitoefent met zijn/ haar beleid en flexibiliteit. Het is goed mogelijk dat deze daling gedeeltelijk wordt veroorzaakt doordat het beleid van werkgevers sindsdien verbeterd is en daarmee minder van belang. Paragraaf 5.2 gaat dieper in op de veranderingen in de werkgeversregelingen t.o.v. 2019. Bovendien zien we dat de aanwezigheid van collega's als minder belangrijk worden ervaren richting de toekomst. Dit is in overeenstemming met het dalend aandeel dat het gemist van collega's als nadeel ziet van thuiswerken (62% naar 56%, zie figuur 4.7).

8.2 Voetgangers

Eerder zagen we al dat er een wens is om vaker te lopen sinds de komst van het coronavirus in vergelijking tot het voormalig woon-werk reisgedrag (figuur 8.1). Figuur 8.3 laat zien welke aspecten kunnen bijdragen aan het bewerkstelligen van deze intentie. Met name het creëren van een veilig gevoel op straat speelt voor bijna een derde een (zeer) belangrijke rol. Dit gevoel speelt het minst vaak een (zeer) belangrijke rol in het noorden van het land (25%) en het vaakst in het noordwesten van het land (34%). Logischerwijs wordt dit ook significant vaker als (zeer) belangrijk genoemd door bewoners in zeer sterk stedelijk gebied (37%).

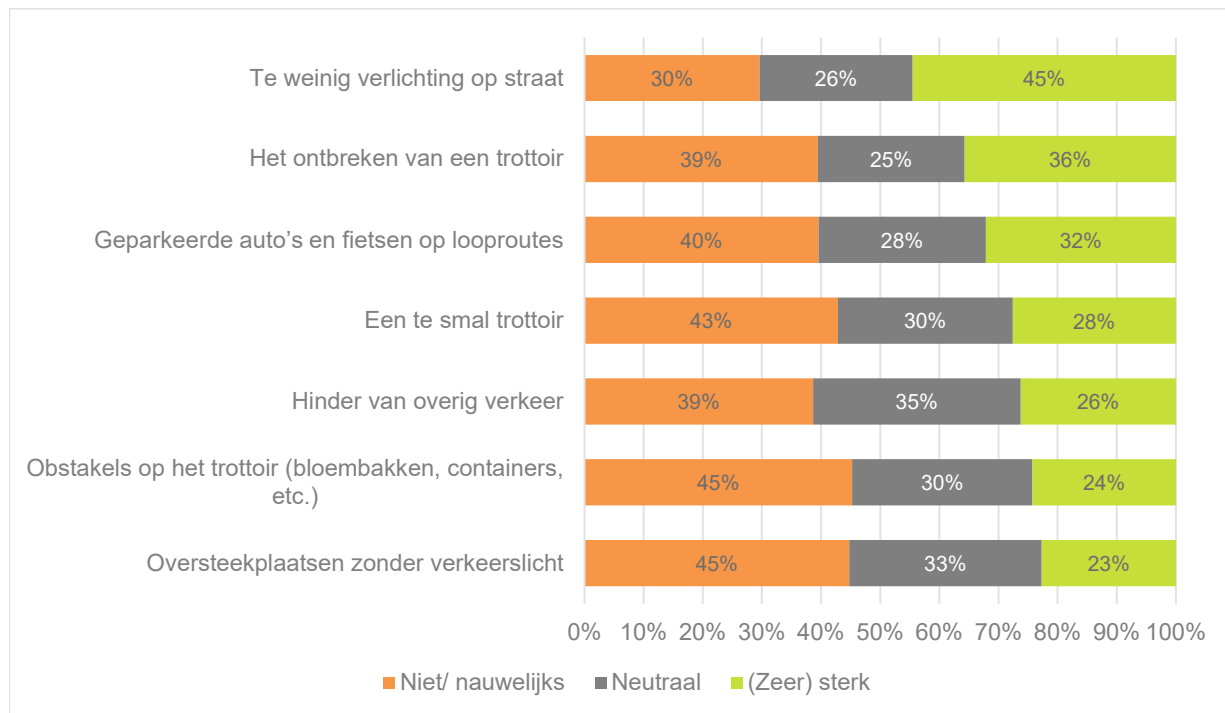
Naast het gevoel van veiligheid is ook de groenvoorziening een belangrijke pijler om lopen te stimuleren (30%). Het creëren van kortere wachttijden bij verkeerslichten en extra oversteekplaatsen speelt daartegenover vaker een kleine tot geen rol.

Figuur 8.3: Stimulerende maatregelen voor voetgangers (N=12.887)



Nu we weten dat het veiligheidsgevoel een relatief grote rol speelt in de keuze om wel of niet te wandelen, wordt figuur 8.4 des te belangrijker. Dit figuur laat zien welke aspecten geen tot een (zeer) sterke rol spelen bij het veiligheidsgevoel als voetganger. Het belangrijkste aspect is de verlichting op straat. Wanneer deze onvoldoende is, voelt 45% zich niet veilig op straat. Daarnaast blijkt dat het ontbreken van een trottoir of een te smal trottoir vaker leiden tot een onveilig gevoel dan obstakels op het trottoir. Deze obstakels (zoals bloembakken of containers) en oversteekplaatsen zonder verkeerslicht worden het vaakst benoemd als niet of nauwelijks van invloed op het veiligheidsgevoel van de voetganger (beide met 45%).

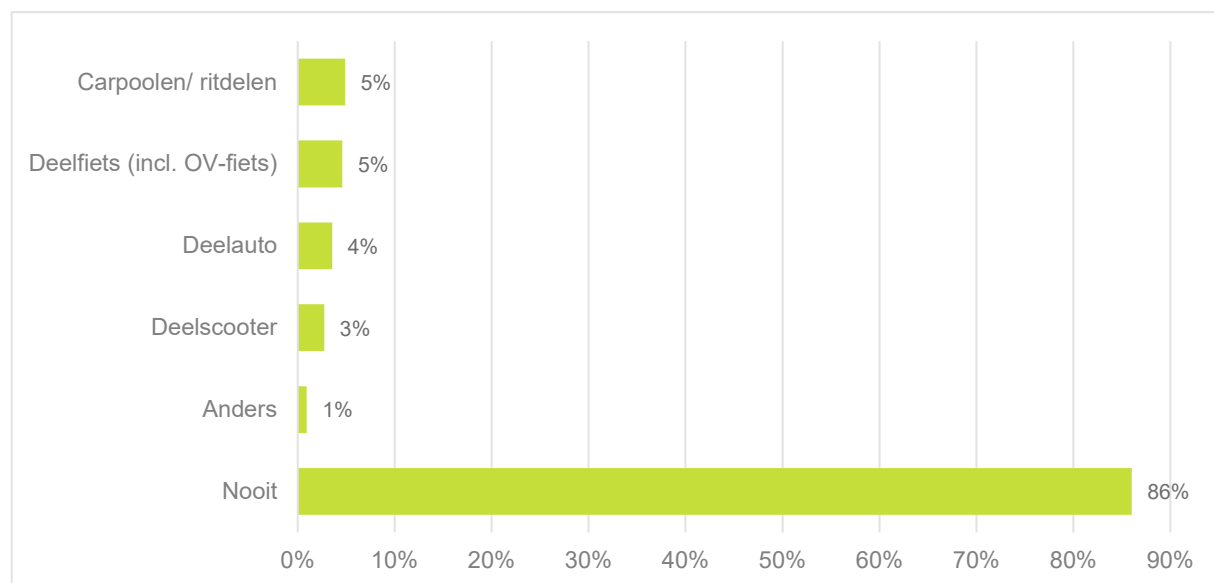
Figuur 8.4: Aspecten van invloed op veiligheidsgevoel voetgangers (N=12.887)



8.3 Deelmobiliteit

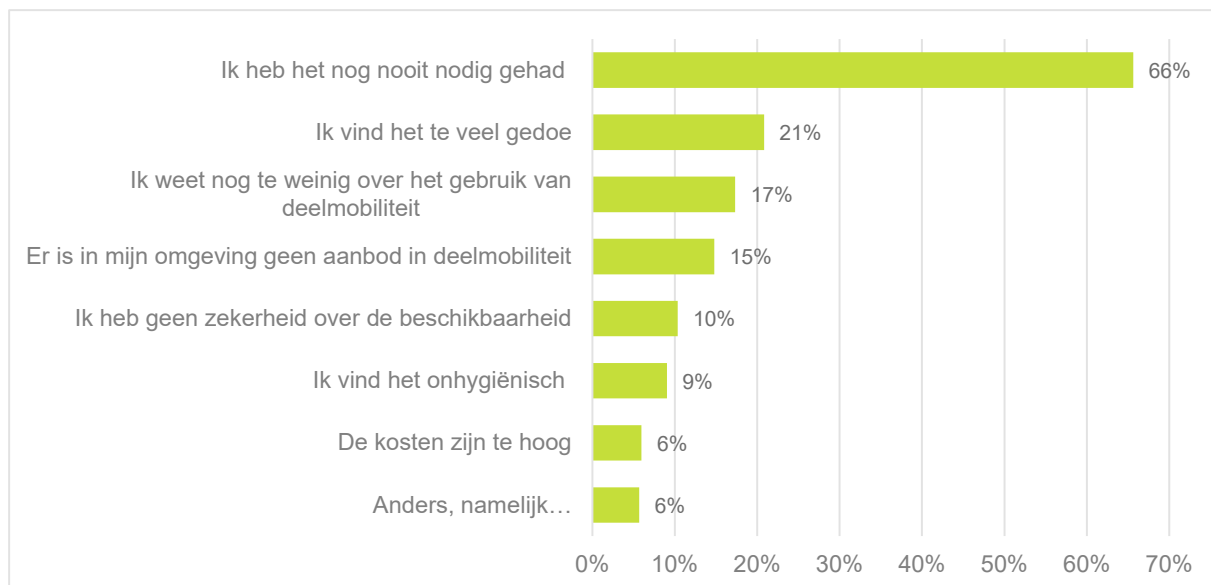
De overgrote meerderheid van 86% maakt nooit gebruik van deelmobiliteit in Nederland. Daartegenover staat 5% dat wel eens carpoolt, 5% dat wel eens op een deelfiets stapt en 4% gebruikt af en toe een deelauto.

Figuur 8.5: Gebruikers van deelmobiliteit in 2020 (N=12.887)



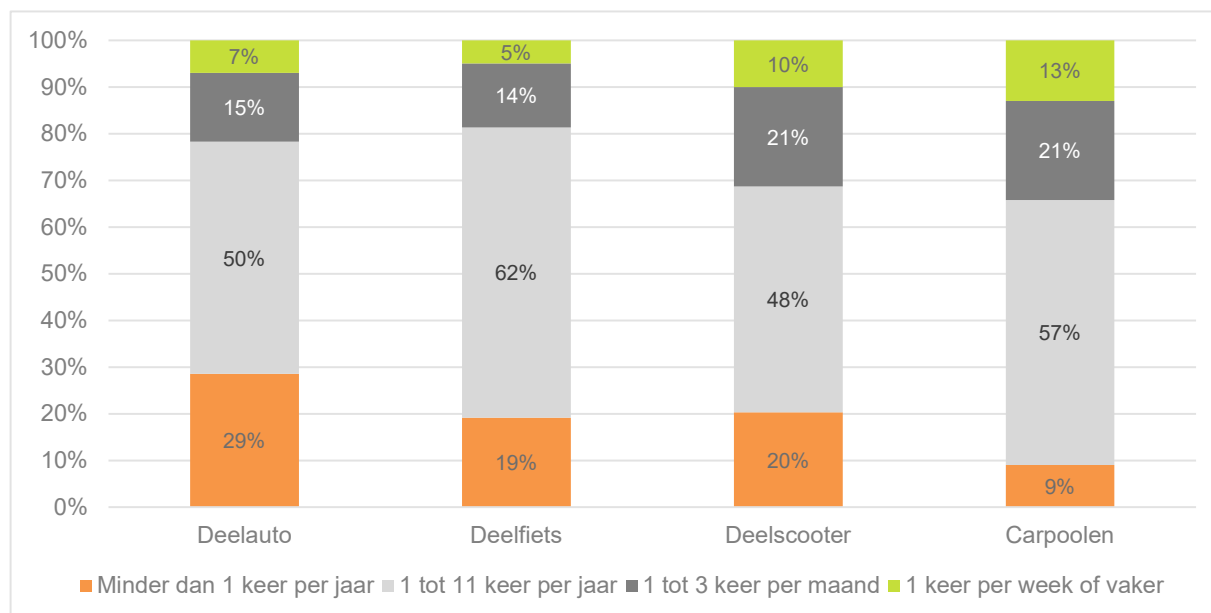
De voornaamste reden om geen gebruik te maken van deelmobiliteit is dat dit nog niet eerder nodig is geweest (66%). Daarnaast geeft 21% aan dat dit te veel gedoe is/ dat dit hen te veel gedoe lijkt. Vorig jaar zei zo'n 15% dit ook over de deelauto. De kosten blijken slechts in 6% reden om deelmobiliteit niet te gebruiken.

Figuur 8.6: Redenen geen gebruik deelmobiliteit (N=11.176)



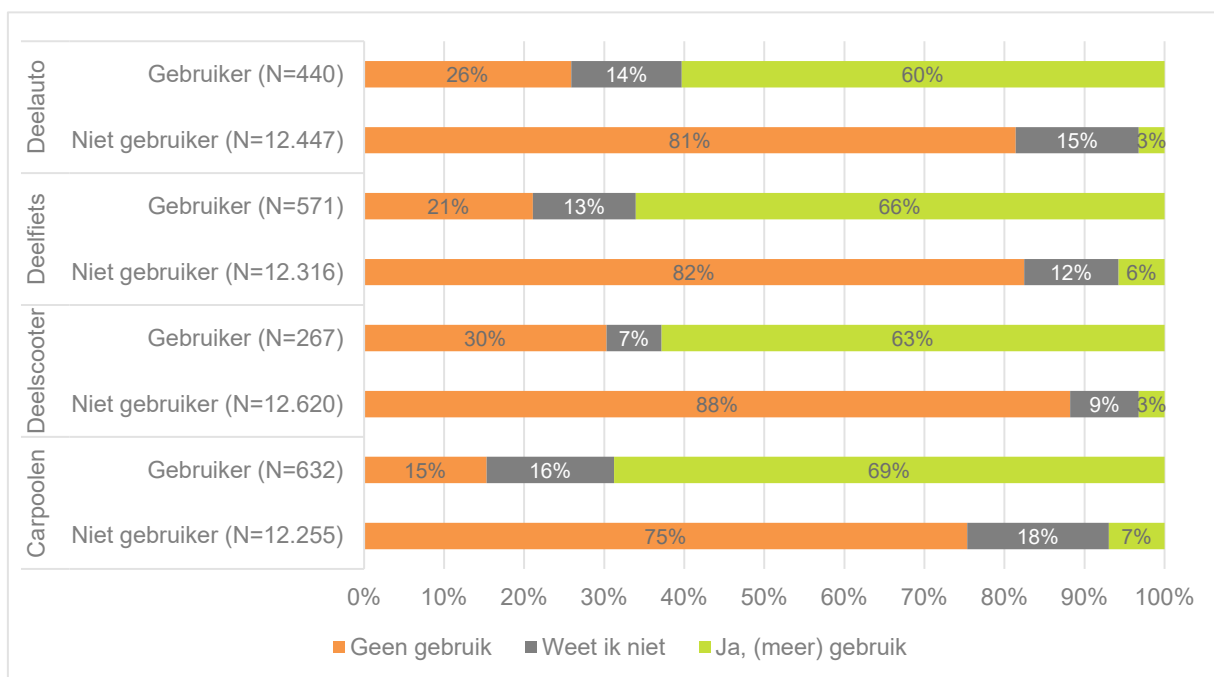
Degenen die wél gebruik maken van deelmobiliteit doen dit over het algemeen 1 tot 11 keer per jaar. Carpoolen wordt het meest frequent gebruikt met 13% die dit wekelijks doet. De deelscooter wordt door een iets kleiner aandeel van 10% wekelijks gebruikt. De deelauto-gebruikers lopen relatief het meest uiteen. Zo is er 7% die wekelijks een deelauto pakt, maar ook 29% die dit minder dan 1 keer per jaar doet.

Figuur 8.7: Frequentie gebruik deelmobiliteit (N=1.711)



Kijkend naar de toekomst verschillen de intenties significant tussen de huidige gebruikers en de niet-gebruikers van deelmobiliteit (figuur 8.8). Over het algemeen is de verwachting dat de meerderheid van hen die in 2020 al gebruik maakten van een deelsysteem dit ook zal doen in de toekomst. Kijk maar naar de huidige deelauto-gebruikers – 60% van hen geeft aan in de toekomst (vaker) de deelauto te pakken. Dit ten opzichte van 3% van de groep die momenteel geen gebruik maakt van de deelauto. Bij de deelfiets en carpoolen ligt het aandeel van de niet-gebruikers dat verwacht in de toekomst wel gebruik te maken iets hoger (met 6% en 7% respectievelijk).

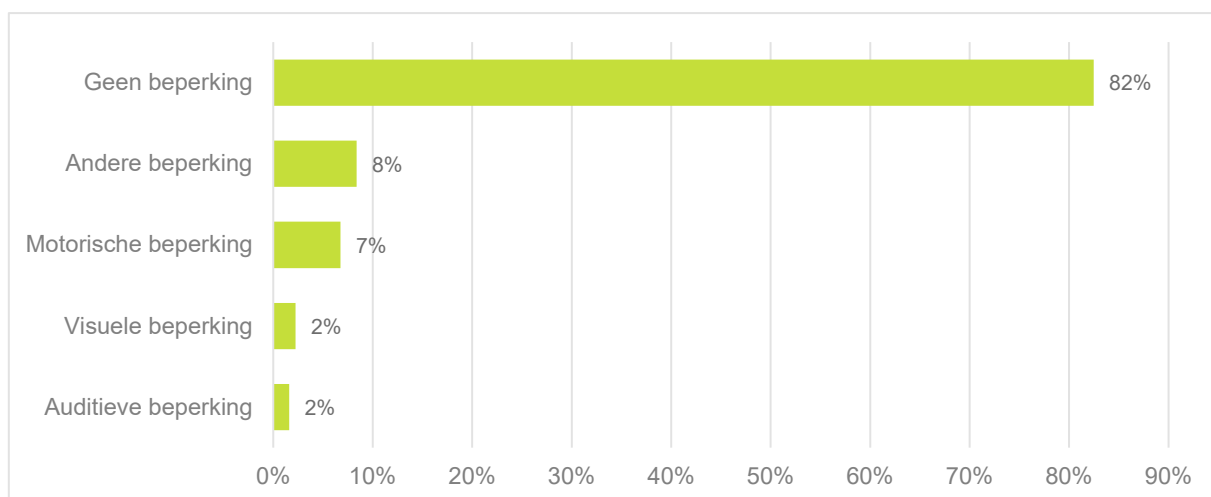
Figuur 8.8: Toekomstig gebruik deelmobiliteit



8.4 De mobiliteit van mensen met een beperking

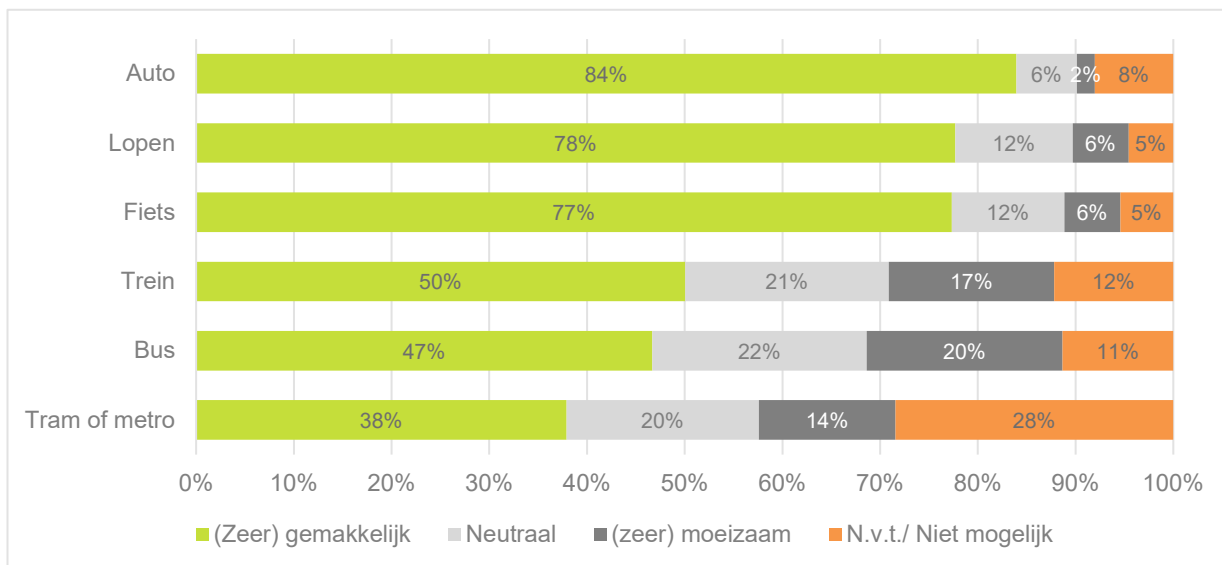
De laatste special van het Landelijk Reizigersonderzoek 2020 heeft te maken met het reizen met beperkingen. Hierbij gaan we uit van de 'normale' situatie, dus waar het coronavirus nog géén rol speelde. Ruim 18% van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder heeft een lichamelijke beperking, waarvan 7% motorisch beperkt is en 2% een visuele en 2% een auditieve beperking heeft (figuur 8.9).

Figuur 8.9: Lichamelijke beperkingen (N=12.887)



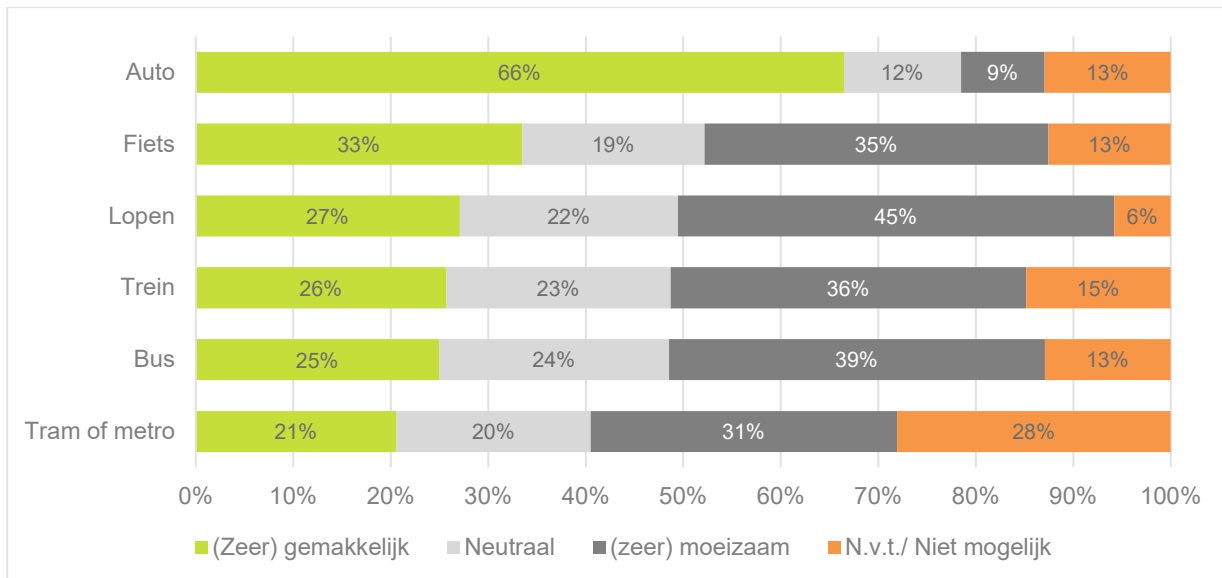
Figuur 8.10 laat zien in hoeverre de bevolking zonder beperking zich gemakkelijk met verschillende vervoermiddelen kan verplaatsen. Voor deze doelgroep is de auto het meest gemakkelijk om zich mee te verplaatsen, gevolgd door lopen en de fiets. De trein en de bus worden het vaakst als (zeer) moeizaam ervaren met 17% en 20% respectievelijk.

Figuur 8.10: De mate van gemak om zelfstandig te reizen zonder beperking (N=10.669)



Ook bij de groep die wel een beperking heeft is de auto het meest gemakkelijk om zelfstandig mee te reizen. Twee derde geeft aan dat dit (zeer) gemakkelijk is, dit is 18% minder in vergelijking tot de groep zonder beperking. Met name het lopen wordt als (zeer) moeizaam ervaren door mensen met een beperking (45%). Daarnaast is de bus ook onder deze doelgroep een vervoermiddel dat niet gemakkelijk zelfstandig te gebruiken is. Dit geldt met name voor de mensen met een motorische beperking.

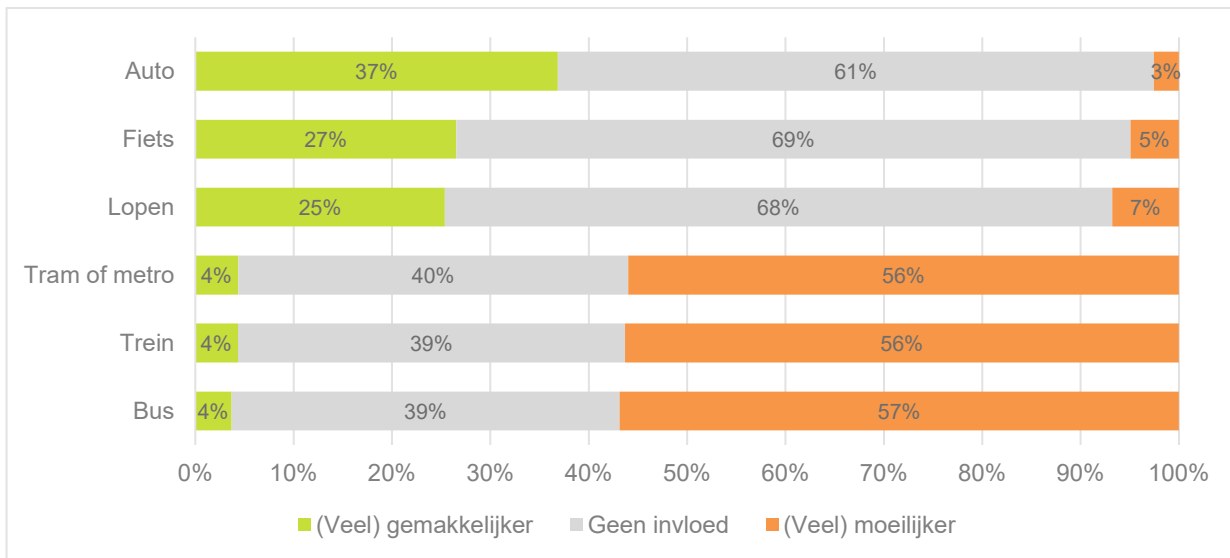
Figuur 8.11: De mate van gemak om zelfstandig te reizen met beperking (N=2.218)



Opvallend is dat de volgorde van vervoersmiddelen die (zeer) gemakkelijk in gebruik zijn voor beide groepen nagenoeg gelijk is, enkel de fiets wint het van lopen voor de groep met beperking. Daarnaast is het ook duidelijk zichtbaar dat tram of metro in beide gevallen het vaakst niet mogelijk zijn. Dit kan mogelijk ook verklaard worden doordat de tram of metro niet voor iedereen op afzienbare afstand aanwezig is. Dit blijkt ook uit het feit dat deze optie vaker als niet mogelijk wordt gemarkeerd door bewoners in niet-stedelijke gebieden (43%) t.o.v. bewoners in zeer sterk stedelijke gebieden (12%).

Figuur 8.12 laat zien in hoeverre COVID-19 invloed heeft gehad op het gemak van (zelfstandig) reizen met de verschillende vervoersmiddelen. Met name met betrekking tot het ov blijkt dat het coronavirus de reis heeft bemoeilijkt voor ruim de helft van de bevolking. Opvallend is dat ook zo'n 4% het reizen met de trein, bus, tram of metro als (veel) gemakkelijker ervaart sinds de komst van het coronavirus. Een mogelijke verklaring hier is het feit dat de drukte in het ov is afgenomen, maar dit zou verder onderzocht moeten worden.

Figuur 8.12: De invloed van COVID-19 op het reisgemak (N=12.887)



Het reizen met de auto is voor 37% een stuk gemakkelijker geworden. En dat terwijl dit vervoersmiddel al als het meest gemakkelijk gemarkeerd werd. Daarnaast geeft ruim een kwart van de bevolking aan dat fietsen makkelijker is geworden en nog eens een kwart vindt lopen gemakkelijker sinds de komst van het coronavirus. Maar ook bij deze vervoermiddelen is er een klein aandeel (3%, 5% en 7% respectievelijk) dat het reizen als (veel) moeilijker ervaart dan voorheen.

Bijlage Onderzoeksverantwoording

Achtergrond onderzoeksmethode

Voor de uitvoering van het reizigersonderzoek hebben we een aanpak gekozen die we een 'geclusterde effectmeting' noemen. Het doel van een geclusterde effectmeting is om effecten in samenhang te onderzoeken. De basisgedachte hieraan ten grondslag is dat gedragsmaatregelen moeilijk los van elkaar en van autonome ontwikkelingen kunnen worden gezien. Door deze maatregelen tegelijkertijd te evalueren wordt voorkomen dat er overlap zit in de (afzonderlijk) gerapporteerde effecten. Ook wordt er mogelijk inzicht verkregen in de synergie tussen maatregelen. Er worden altijd verschillende maatregelen naast elkaar uitgevoerd. Hierdoor bestaat de kans dat een deelnemer door meerdere projecten wordt beïnvloed (bv. een beloningsprogramma, werkgeversaanpak en nieuwe snelfietsroute). Ook bestaat de kans dat de gedragsverandering van deelnemers groter of juist kleiner is vanwege autonome ontwikkelingen zoals een verhuizing. Projects specifieke evaluaties houden hier geen rekening mee waardoor de kans bestaat dat resultaten dubbel worden geteld. Ook is het mogelijk dat resultaten worden overschat of juist onderschat, afhankelijk van de autonome ontwikkelingen. De geclusterde effectmeting biedt een oplossing voor deze problemen.

Inhoud van de enquête

We hebben onderstaand conceptueel model voor veranderingen in reisgedrag gebruikt om tot een enquête te komen die alle relevante aspecten meeneemt.

Figuur b.1: Conceptueel model veranderingen in reisgedrag



Daarnaast hebben we extra blokken opgenomen over actuele onderwerpen als deelmobiliteit, loopverplaatsingen en beperkingen in mobiliteit. Vervolgens hebben we het aantal vragen door selectie teruggebracht tot een voor respondenten acceptabele invulduur van gemiddeld 15 minuten.

De enquête bestond uiteindelijk uit de volgende blokken:

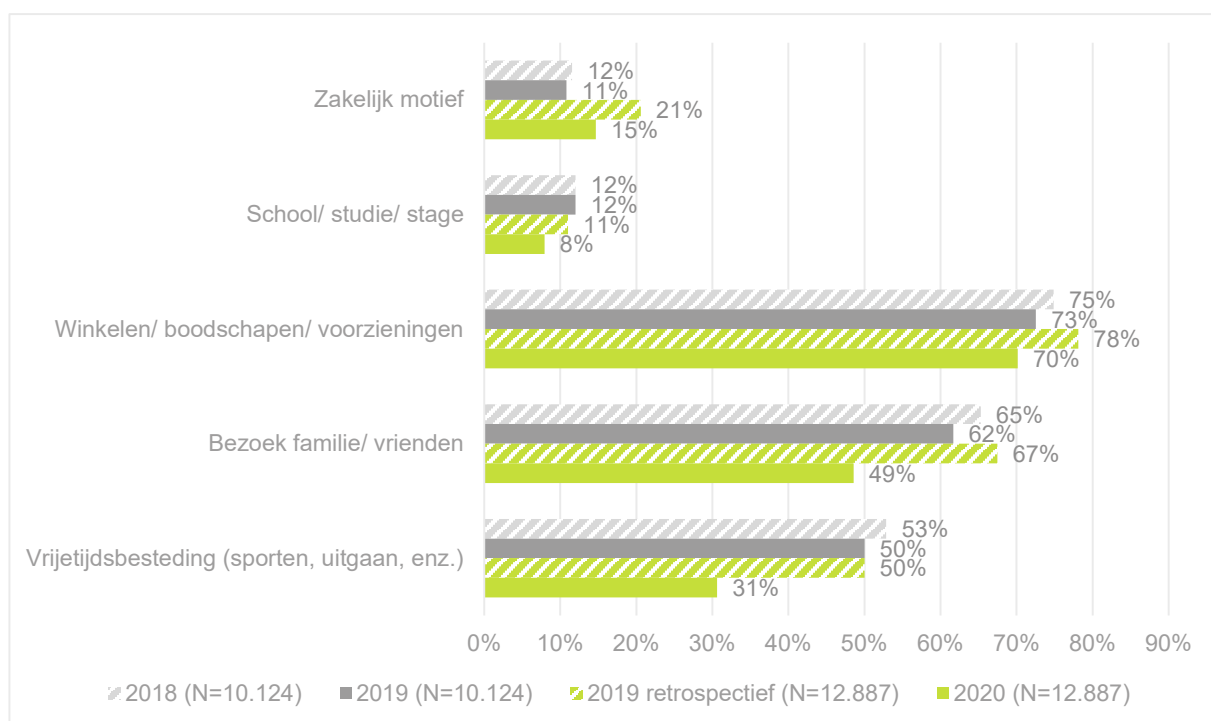
- ▶ (Woon-)Werksituatie
- ▶ Verandervragen
- ▶ Mobiliteit
- ▶ Algemeen reisgedrag
- ▶ Parkeren
- ▶ Lopen
- ▶ Thuiswerken
- ▶ COVID-19
- ▶ Specificatie auto
- ▶ Motivaties/belemmeringen
- ▶ (Beleids)maatregelen
- ▶ Deelmobiliteit
- ▶ Beperkingen in mobiliteit
- ▶ Achtergrond

De volledige enquête is opgenomen in de bijlage van dit rapport. We hebben de enquête laten programmeren tot web-enquête door DataIM.

Retrospectief vs. data LRO 2019

Bij retrospectief wordt veelal gevraagd naar het reisgedrag in een gemiddelde week, terwijl het huidige jaar bevraagd naar hoe iemand reisde in de afgelopen week. Je kunt je voorstellen dat dit laatste het meest betrouwbaar is en dat retrospectieve vragen gevoelig zijn voor over- en onderschattingen. De verwachting is echter dat wanneer we vragen naar reisgedrag dat consequent voor een langere periode plaatsvindt, zoals het woon-werkverkeer, de antwoorden relatief goed terug te halen zijn en daarmee betrouwbaar. Bij reisgedrag dat fluctueert, zoals zakelijke reizen, wordt dit echter lastiger. Figuur b.2 laat het aandeel dat reist voor motieven anders dan het woon-werkverkeer zien en zet 2019 retrospectief recht tegenover de verkregen data uit het LRO 2019.

Figuur b.2: Trend in aandeel reizigers voor reisdoelen anders dan het woon-werkverkeer



Wat blijkt: voor sommige motieven is het goed tot perfect mogelijk om retrospectief deze vraag te beantwoorden - zie de (vrijwel) gelijke percentages bij vrijetijdsbesteding en school/ studie/ stage. Bij andere motieven, en met name bij het zakelijk verkeer, verschillen de inschattingen. Dit suggereert dat men het gevoel had vorig jaar vaker wel te reizen voor zakelijk motief dan dat ze daadwerkelijk deden (21% vs. 11%). Voor een groot deel zal het coronavirus en bijkomende maatregelen hier een rol spelen. Het gevoel dat er in oktober 2020 veel minder mogelijk is dan een jaar geleden versterkt in dit geval het gevoel dat iemand vorig jaar echt wel die zakelijke (of recreatieve) rit maakte.

Aanvullend onderzoek zal moeten uitmaken in hoeverre retrospectieve vragen een realistisch beeld geven van het woon-werkverkeer een jaar eerder. Maar er zijn eerste aanwijzingen die de eerder genoemde verwachting bevestigen. Echter moet er rekening worden gehouden met het feit dat het coronavirus en de veranderingen die dit virus met zich meebracht mogelijk van invloed zijn geweest op de perceptie van het reisgedrag pre-corona. Daarnaast weten we dat bij een andere vraagstelling, je andere antwoorden krijgt en daarom enkel jaren naast elkaar kunnen worden gelegd die gebruik hebben gemaakt van dezelfde enquêtevragen. In de huidige rapportage wordt daarom waar mogelijk de data uit het LRO 2019 aangehouden, maar tegelijkertijd enkel data naast elkaar gelegd waarvan de vraagstelling gelijk is.

Representatief en bruikbaar onderzoek

Bij dit onderzoek was het van belang om een steekproef van respondenten te gebruiken die zoveel mogelijk representatief is voor de Nederlandse volwassen bevolking; naar:

- ▶ geslacht,
- ▶ leeftijd,
- ▶ opleidingsniveau,
- ▶ stedelijkheidsgraad woonlocatie,
- ▶ autobezit, en
- ▶ samenstelling huishouden.

Bovenstaande ook per landsdeel:

- ▶ Noord-Nederland (Friesland, Groningen, Drenthe),
- ▶ Oost-Nederland (Overijssel, Gelderland),
- ▶ Zuid-Nederland (Noord-Brabant, Limburg),
- ▶ Zuid-West-Nederland (Zeeland, Zuid-Holland),
- ▶ Noord-West-Nederland (Noord-Holland, Utrecht, Flevoland).

Daarnaast moest de steekproef ook representatief zijn voor de Nederlandse beroepsbevolking, met indeling naar:

- ▶ bouw/industrie,
- ▶ commerciële dienstverlening,
- ▶ niet-commerciële dienstverlening, en
- ▶ niet-werkend.

Het aantal respondenten diende bovendien groot genoeg te zijn om betrouwbare uitspraken te kunnen doen op landelijk niveau en per landsdeel, liefst ook per branche.

Deze eisen aan representativiteit en betrouwbaarheid hebben we behaald door ruim 12.600 respondenten te werven via PanelClix. Daarnaast zijn er zowel door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag extra mensen geworven voor hun regio, als door een contactpersoon van IenW om extra mensen met een beperking de vragenlijst te laten invullen. Gezamenlijk hebben beide partijen zo'n 300 mensen extra geworven.

Databewerking

Voor de beschrijvende en verklarende analyses werd de ruwe data eerst bewerkt tot een analysebestand. Het bewerken kende drie stappen, namelijk cleaning, weging en ophoging.

Cleaning

We hebben gecheckt of respondenten de vragenlijst serieus hebben ingevuld en of ze de vragen goed hebben begrepen. Hiervoor heeft MuConsult een methode ontwikkeld die rekening houdt met meerdere aanwijzingen voor niet serieus invullen. Denk daarbij aan een onrealistisch korte invultijd van de vragenlijst, overal dezelfde antwoorden, inconsequente antwoorden of onmogelijke waarden. Respondenten waarvan op meerdere punten blijkt dat ze de vragenlijst niet serieus hebben ingevuld, worden geschrapt uit de dataset. In totaal hebben 13.054 mensen de vragenlijst tot en met de laatste vraag ingevuld. Na het opschonen van de data bleken de gegevens van 12.887 (99%) bruikbaar voor analyse.

Weging

Een steekproef is bijna altijd scheef. Daarom is het noodzakelijk om een weging toe te passen, zodanig dat de verdeling naar achtergrondkenmerken in de gewogen respons overeenkomt met de populatie. Dit betekent dat elke respondent een gewicht meekrijgt dat wordt bepaald door de grootte van de groep waar die respondent bij hoort. Als er bijvoorbeeld 40% vrouwen en 60% mannen responderen, maar in de populatie is deze verdeling 50/50, dan krijgen mannelijke respondenten een gewicht van 0,83 ($=50/60$) en vrouwelijke respondenten een gewicht van 1,25 ($=50/40$). Hierdoor wordt de steekproef representatief voor de doelpopulatie op

dit kenmerk. Het totale gewicht van elke respondent is het product van een aantal weegstappen. Als bij de weging bepaalde groepen een te groot gewicht krijgen (zodat een respondent bijvoorbeeld 100 maal zou meetellen in het totaal) dan wordt die groep samengevoegd met een andere groep (bv. leeftijdscategorieën 18-24 en 25-34 samenvoegen tot 18-34).

De representativiteit van de steekproef is uiteindelijk op de volgende variabelen en verdelingen getoetst (Chi2 test op 95%) ten opzichte van bekende landelijke verdelingen (bron: CBS/Statline):

- ▶ Leeftijdsklasse (18-30 jaar, 31-45 jaar, 46-65 jaar, >65 jaar) per woonprovincie.
- ▶ Geslacht per woonprovincie.
- ▶ Opleiding (laag, middel, hoog) per woonprovincie.
- ▶ Stedelijkheidsklasse (5 klassen) per woonprovincie.
- ▶ Werkzaamheid en sector (Bouw / Industrie, Commerciële dienstverlening, Niet-commerciële dienstverlening, Werkzoekend, Niet-beroepsbevolking).
- ▶ Inwoners 18plus per provincie.

Middels een iteratieve, sequentiële weegprocedure zijn weegfactoren bepaald zodat elk van de onderzochte verdelingen niet meer significant afwijkt van de doelverdeling. De gewogen steekproef is daarmee, op de hierboven beschouwde kenmerken, representatief voor de doelpopulatie.

Ophoging

Om uitspraken te kunnen doen over gedrag in de regio, en niet alleen over gedrag van een selecte groep, wordt de gedragsverandering van de respondenten opgehoogd van steekproef naar populatie. Stel dat in de steekproef een respons (na cleaning) is behaald van 1.000 respondenten en er 20.000 medewerkers werken in de populatie dan bedraagt de ophoogfactor in dit geval 20. Toepassen van zowel weegfactor als de ophoogfactor betekent dat de uitkomsten representatief zijn (op de beschouwde kenmerken) voor de doelpopulatie maar ook dat berekende aantallen (bijvoorbeeld autoritten) gelden voor de totale doelpopulatie.

Omdat we in dit onderzoek, na weging, de 12.887 respondenten als representatief beschouwen voor de 13.541.079 volwassenen populatie (18+) hebben we een ophoogfactor toegepast van $(14.070.238 / 12.887 =) 1.091,82$.

De resultaten die in dit rapport zijn weergegeven, zijn allemaal gewogen en opgehoogd. Bij tabellen en figuren wordt steeds het gewogen, maar niet opgehoogde, aantal respondenten vermeld waar de uitkomsten op zijn gebaseerd.

Achtergrondkenmerken respondenten

Tabel b.1 geeft de gewogen en ongewogen aantallen respondenten weer op elk van de in de weging betrokken kenmerken en weegfactor (landelijk gemiddeld) die hiervoor is bepaald.

In tabel b.1 is te zien dat de oudste leeftijdscategorie, de werkenden in de commerciële dienstverlening en de landsdelen Zuid en Zuidwest het sterkst ondervertegenwoordigd waren in de steekproef (weegfactor > 1). Daartegenover staan de werklozen, werknemers in de niet-commerciële dienstverlening en inwoners van het landsdeel oost die het sterkst oververtegenwoordigd waren (weegfactor < 1). De gemiddelde weegfactoren per kenmerk liggen echter alle dicht in de buurt van 1. Dit geldt in mindere mate voor de weging naar woonprovincie (niet in de tabel). Gezien de extra werving voor de regionale analyses ontstond er een duidelijke oververtegenwoordiging van de inwoners in Gelderland en Noord-Holland (weegfactor 0,553 en 0,828 respectievelijk). De inwoners van Utrechts waren het sterkst ondervertegenwoordigd (weegfactor 1,366). Uiteindelijk kan worden geconcludeerd dat (over alle individuele respondenten gezien) de minimale en maximale weegfactor geen extreme waarden kent (min = 0,20, max = 5,27).

Tabel b.1: Verdeling achtergrondkenmerken en weegfactor

Kenmerk	Respons		Weegf.	Gewogen		Pop.
Man	6.023	46,7%	1,064	6.410	49,7%	49,3%
Vrouw	6.824	53,0%	0,943	6.435	49,9%	50,7%
Anders/Onbekend	40	0,3%	1	40	0,3%	
18-30 jaar	2.313	17,9%	1,118	2.586	20,1%	19,0%
31-45 jaar	3.091	24,0%	0,965	2.982	23,1%	22,5%
46-65 jaar	5.230	40,6%	0,840	4391	34,1%	34,4%
>65 jaar	2.253	17,5%	1,300	2.930	22,7%	24,1%
Voortgezet onderwijs	4.232	32,8%	1,056	4.471	34,7%	37,6%
MBO, havo, atheneum	4.017	31,2%	1,011	4.060	31,5%	31,9%
HBO universiteit	4.312	33,5%	0,933	4022	31,2%	30,5%
Overig/geen	326	2,5%	1,027	335	2,6%	
Zeer sterk stedelijk	2.989	23,2%	1,093	3.268	25,4%	25,1%
Sterk stedelijk	4.515	35,0%	0,865	3.904	30,3%	30,5%
Matig stedelijk	1.907	14,8%	1,033	1.970	15,3%	15,4%
Weinig stedelijk	2.589	20,1%	1,053	2.727	21,2%	21,3%
Niet stedelijk	887	6,9%	1,147	1.018	7,9%	7,7%
Beroepsbevolking	9.178	71,2%	0,968	8.881	68,9%	70,3%
Bouw/industrie	1.212	9,4%	0,837	1014	7,9%	10,1%
Commerciële dienstverl.	3.171	24,6%	1,465	4647	36,1%	35,7%
Niet-commerciële dienstv.	4.132	32,1%	0,690	2850	22,1%	22,0%
Werkloze beroepsbevolking	663	5,1%	0,559	371	2,9%	2,4%
Niet-beroepsbevolking	3.709	28,8%	1,080	4006	31,1%	29,7%
Landsdeel Noord	1.150	8,9%	1,122	1.291	10,0%	10,0%
Landsdeel Oost	3.425	26,6%	0,698	2.389	18,5%	18,5%
Landsdeel Zuid	2.135	16,6%	1,299	2.773	21,5%	21,5%
Landsdeel ZuidWest	2.555	19,8%	1,179	3.013	23,4%	23,4%
Landsdeel NoordWest	3.622	28,1%	0,945	3.422	26,6%	26,6%

Regressie analyse

Mensen die in 2019 en/of 2020 minstens één dag van de auto gebruik maken zijn in de regressieanalyse opgenomen. De te verklaren variabele is de verandering in het aantal autodagen dat per week naar het werk wordt gereisd in 2020 ten opzichte van 2019. De waarde van deze variabele kan dus variëren tussen de -7 en +7. De verklarende variabelen zijn in een aantal typen gegroepeerd; "autonoom", "werkgeversregelingen", "woon-werkroute", "acties" en "COVID". In de meeste gevallen gaat het om veranderingen in specifieke situaties in 2020 ten opzichte van 2019. Variabelen waarbij deze verandering als een "verbetering" of "verslechtering" is gedefinieerd hebben als waarde respectievelijk "+1" en "-1" gekregen. Wanneer er geen verandering is opgetreden, of de situatie was niet van toepassing voor een respondent, dan geldt dat de variabele een waarde van "0" heeft gekregen. Variabelen waarbij een situatie "wel" of "niet" van toepassing kan zijn (bijvoorbeeld "verhuisd" of "sector = overheid"), zijn als een standaard dummy-variabele gecodeerd (met als waarde "1" resp. "0"). Voor de variabelen " Δ werkdagen" en " Δ autobezit" geldt dat deze zijn gedefinieerd als het verschil in de situatie in 2020 ten opzichte van 2019. De waarde van Δ werkdagen kan dus eveneens variëren tussen de -7 en +7).

Tabel b.2 (verspreid over 2 pagina's) laat zien in welke mate verschillende factoren hebben bijgedragen aan de verandering in het aantal dagen waarop de auto voor woon-werkverkeer werd gebruikt in 2020 t.o.v. 2019. Er wordt hierbij gecorrigeerd voor autonome factoren, zoals verhuizingen of een toename van werkuren. Per autonome factor, regeling of aspect van de woon-werkroute wordt het volgende vermeld:

1. De regressiecoëfficiënt d.w.z. de verandering in het aantal autodagen per persoon per week als deze verklarende variabele toeneemt/ verbeterd.
2. Het aantal respondenten waarop de regressiecoëfficiënt is gebaseerd (ongewogen N) gesplitst naar type verandering volgens de respondenten.

Tabel b.2: Volledige regressietabel voor de verandering in autodagen per week

	Verandering autodagen p.p.p.w	N Minder/ Verslechterd (-1)	N Verandering / Deelname (1)	N Meer/ Verbeterd (+1)
Autonoom				
Δ werkdagen*	,671	436		278
Δ werklocatie*	,313		520	
Verhuisd*	,179		393	
Δ autobezit*	,467	214		227
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel*	-,347		1.405	
Sector Diensten*	-,358		1.183	
Sector Overheid*	-,270		162	
Sector Onderwijs	,002		309	
Sector Zorg	-,035		1.106	
Sector Overig*	-,385		1.346	
Buitendienstfunctie*	,358		1.054	
Werkgeversregelingen				
Δ mogelijkheid om thuis te werken*	-,110	108		1.730
Δ mogelijkheid op andere locaties te werken	-,003	274		694
Δ mogelijkheid om online te vergaderen*	-,062	119		2.416
Δ flexibele werktijden*	-,099	151		1.081
Δ reiskostenvergoeding auto*	,364	342		289
Δ reiskostenvergoeding Fiets/e-bike	-,125	153		185
Δ reiskostenvergoeding ov*≠	,206	153		175
Δ aanschafvergoeding fiets/ e-bike≠	,056	155		253
Δ leaseregeling fiets/ e-bike*	-,199	121		185
Δ parkeertarieven≠	-,004	218		175
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto*	,128	198		573
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets	-,027	131		282

Tabel b.2: Volledige regressietabel voor de verandering in autodagen per week - vervolg

	Verandering autodagen p.p.p.w	N Minder / Ver- slechterd	N Verandering / Deelname	N Meer / Verbe- terd
Woon-werkroute				
Δ autowegen/ route	,011	286		751
Δ auto reistijd≠	-,024	401		1.204
Δ betrouwbaarheid auto reistijd≠	-,039	279		1.089
Δ fietspaden/ route≠	,043	154		331
Δ fiets reistijd	-,057	152		253
Δ fietsenstalling station≠	,055	120		225
Δ P+R≠	-,017	125		199
Δ aanbod ov mogelijkheden≠	,042	359		173
Δ frequentie ov	-,042	475		172
Δ ov reistijd	-,080	374		175
Δ betrouwbaarheid ov reistijd	-,044	327		170
Acties				
Deelname NeemAutoVrij≠	,440		30	
Deelname Rij2op5≠	,339		19	
Deelname NationaleFietsdag≠	,068		90	
Aanschaf Belastingvrij Elektrische auto≠	-,052		37	
Gebruik Subsidie Aanschaf≠	-,060		31	
Gratis Laadpaal aanvragen	,513		28	
COVID				
Speelt (grote) rol bij wel gebruik auto*	,839		1.739	
Speelt (grote) rol bij niet gebruik auto*	-2,553		24	
Reden thuiswerk: Aangeraden door overheid*	-,808		1.694	
Reden thuiswerk: Verplicht vanuit werkgever*	-,823		1.309	
Reden thuiswerk: Niet fijn meer te reizen	-,109		234	
Reden thuiswerk: Iemand in omgeving Corona	-,047		67	
Reden thuiswerk: Zelf Corona-verschijnselen≠	,378		29	

* De verklarende variabelen met een significante coëfficiënt ($p < 0,1$). Deze coëfficiënten zijn ook dikgedrukt.

≠ Onlogische teken van de regressiecoëfficiënt

Ad 1.

Als er een minteken voor de autodagen staat dan wil dat zeggen dat de deelnemers door een toename in die variabele minder met de auto zijn gaan rijden en als het getal in deze kolom positief is dan wil dat zeggen dat een toename in die variabele heeft geleid tot een afname in autogebruik.

Ad 2.

Het type verandering verschilt per verklarende variabele. Bij de autonome factoren gaat het om de door de respondent gerapporteerde verandering. Bij het aantal werkdagen zijn er dus 436 woon-werk automobilisten die hebben aangegeven dat ze minder dagen zijn gaan werken en 278 respondenten die meer dagen zijn gaan werken. De vermeldden coëfficiënt geldt per dag verandering. Bij verhuizingen en verplaatsingen van de werklocatie gaat het natuurlijk niet om meer of minder, maar om het aantal respondenten die deze verandering hebben meegemaakt in het afgelopen jaar. Dit zijn er respectievelijk 393 en 520.

Bij de regelingen en veranderingen op de woon-werkroute gaat het om de door de respondent ervaren veranderingen in deze regelingen ten opzichte van 2019. In veel gevallen heeft een groot deel van de respondenten geen verandering ondervonden, maar er zijn ook 2.416 mensen die zeggen dat de regels omtrent online vergaderen zijn verbeterd. In de tabel staan alleen de respondenten die vonden dat een regeling was verslechterd of verbeterd. Bedenk hierbij dat veranderingen vaak 2 kanten op kunnen werken:

- ▶ stimulerend om minder met de auto te gaan rijden, zoals een restrictiever parkeerbeleid of een positievere cultuur ten aanzien van flexibele werktijden en werklocatie;
- ▶ stimulerend voor autogebruik, zoals meer parkeerplekken voor de auto of minder mogelijkheden tot thuiswerken.

Bij de acties tenslotte gaat het om de deelname aan deze acties in het afgelopen jaar (oktober 2019 – oktober 2020). Wanneer dit precies is geweest, dus bijvoorbeeld voor of na het begin van de COVID-pandemie, is niet bekend.

Doorrekening naar effect op autoritten

Tabel b.3 (op deze en de volgende pagina) geeft vervolgens de uitkomsten van de doorrekening naar het effect op het aantal autoritten in het woon-werkverkeer. Er is hierbij vanuit gegaan dat een verandering van één auto-dag tot een verandering van twee autoritten (heen en terug) leidt. Per onderdeel wordt het volgende vermeld:

- a. Verandering in autoritten veroorzaakt door een *vermindering/verslechtering* van dat onderdeel.
- b. Verandering in autoritten veroorzaakt door een *verandering van de deelname* aan een bepaalde actie (of verhuizing of werkverplaatsing, want dat zijn ook veranderingen zonder richting).
- c. Verandering in autoritten veroorzaakt door een *toename/verbetering* van dat onderdeel.
- d. Het netto-effect op het aantal autoritten in 2020 t.o.v. 2019 van de hiervoor genoemde veranderingen.
- e. Het effect op het gemiddelde aantal ritten per persoon per week (voor de personen waar de variabele relevant voor is (verbeterd/verslechterd, meer/minder of deelname/van toepassing)).

Tabel b.3: Netto-effect op het aantal autoritten per week 2020 vs. 2019

	Minder/ Verslechterd	Verandering / Deelname	Meer/ Verbe- terd	Netto-effect Autoritten per week	Netto-effect Autoritten p.w.p.p.
Autonoom totaal	-1.561.400	-2.168.600	1.315.200	-2.414.800	
Δ werkdagen*	-1.307.000	0	1.081.600	-225.400	-0,28
Δ werklocatie*	0	344.000	0	344.000	0,63
Verhuisd*	0	158.000	0	158.000	0,36
Δ autobezit*	-254.400	0	233.600	-20.800	0,00
Sector Landb./Industrie/Detailh.*	0	-1.109.400	0	-1.109.400	-0,69
Sector Diensten*	0	-1.326.000	0	-1.326.000	-0,72
Sector Overheid*	0	-64.400	0	-64.400	-0,54
Sector Onderwijs	0	1.000	0	1.000	0,00
Sector Zorg	0	-57.400	0	-57.400	-0,07
Sector Overig*	0	-1.010.200	0	-1.010.200	-0,77
Buitendienstfunctie*	0	895.800	0	895.800	0,72

Tabel b.3 (vervolg): Netto-effect op het aantal autoritten per week 2020 vs. 2019

	Minder/ Verslechterd	Verandering / Deelname	Meer/ Verbeterd	Netto-effect Autoritten per week	Netto-effect Autoritten p.w.p.p.
Werkgeversregelingen totaal	-361.400	0	-817.400	-1.178.800	
Δ mogelijk. thuiswerken*	38.000	0	-559.800	-521.800	-0,26
Δ mogelijk. andere locaties werken	2.200	0	-6.000	-3.800	0,00
Δ mogelijk. online vergaderen*	23.000	0	-415.600	-392.600	-0,15
Δ flexibele werktijden*	42.800	0	-301.000	-258.200	-0,18
Δ reiskostenvergoeding auto*	-387.600	0	308.200	-79.400	-0,11
Δ reiskostenvergoeding Fiets/e-bike	64.800	0	-71.400	-6.600	-0,02
Δ reiskostenvergoeding ov*≠	-104.000	0	113.000	9.000	0,02
Δ aanschafvergoeding fiets/ e-bike ≠	-25.000	0	42.200	17.200	0,04
Δ leaseregeling fiets/ e-bike*	80.000	0	-114.400	-34.400	-0,09
Δ parkeertarieven≠	2.800	0	-2.200	600	0,00
Δ beschikbaarheid p.plaatsen auto*	-108.800	0	211.800	103.000	0,10
Δ beschikbaarheid p.plaatsen fiets	10.400	0	-22.200	-11.800	-0,02
Woon-werkroute totaal	185.800	0	-210.800	-25.000	
Δ autowegen/ route	-8.400	0	21.600	13.200	0,01
Δ auto reistijd≠	24.800	0	-80.200	-55.400	-0,03
Δ betrouwbaarheid auto reistijd≠	29.200	0	-110.800	-81.600	-0,05
Δ fietspaden/ route≠	-18.600	0	38.200	19.600	0,03
Δ fiets reistijd	26.600	0	-41.000	-14.400	-0,03
Δ fietsenstalling station≠	-20.000	0	35.800	15.800	0,04
Δ P+R≠	6.600	0	-9.200	-2.600	-0,01
Δ aanbod ov mogelijkheden≠	-41.600	0	20.800	-20.800	-0,03
Δ frequentie ov	57.000	0	-22.200	34.800	0,04
Δ ov reistijd	87.200	0	-41.800	45.400	0,07
Δ betrouwbaarheid ov reistijd	43.000	0	-22.000	21.000	0,03
Campagnes en acties totaal	0	90.200	0	90.200	
Deelname NeemAutoVrij≠	0	35.400	0	35.400	0,88
Deelname Rij2op5≠	0	14.200	0	14.200	0,68
Deelname NationaleFietsdag≠	0	13.600	0	13.600	0,14
Aanschaf Belastingvrij Elek. auto≠	0	-4.800	0	-4.800	-0,10
Gebruik Subsidie Aanschaf ≠	0	-4.000	0	-4.000	-0,12
Gratis Laadpaal aanvragen	0	35.800	0	35.800	1,03
COVID totaal	0	-2.447.800	0	-2.447.800	
(grote) rol bij wel gebruik auto*	0	3.160.600	0	3.160.600	1,68
(grote) rol bij niet gebruik auto*	0	-118.200	0	-118.200	-5,11
thuisw: Aangeraden door overheid*	0	-3.058.200	0	-3.058.200	-1,62
thuisw: Verplicht vanuit werkgever*	0	-2.389.000	0	-2.389.000	-1,65
thuisw: Niet fijn meer te reizen	0	-60.400	0	-60.400	-0,22
thuisw: Iemand in omgeving Corona	0	-8.400	0	-8.400	-0,09
thuiswerk: Zelf Corona-versch.≠	0	25.800	0	25.800	0,76
Grand Total	-1.737.000	-4.526.200	287.000	-5.976.200	-1,01

* De verklarende variabelen met een significante coëfficiënt (p<0,1) ≠ Onlogische teken van de regressiecoëfficiënt, zie vorige tabel

Een minteken voor het netto-effect betekent dat er minder autoritten in 2020 zijn gemaakt dan in 2019. Deze gunstige netto-effecten zijn aangeduid met groene cijfers. Zo zien we bijvoorbeeld dat de werkenden meer autodagen vermijden doordat ze minder dagen zijn gaan werken (-1.307.000) dan een toename van autoritten door meer dagen te gaan werken (+1.081.600) in 2020 en dat dit gezamenlijk lijkt tot een netto vermindering (van -225.400 autoritten). Per persoon is dit (netto) een daling van 0,28 autoritten per week.

Verandering auto- en fietskilometers

Voor de omrekening van ritten naar kilometers hebben we de woon-werkafstand bepaald op basis van de opgegeven postcodes. Voor ritten met 1 vervoermiddel levert dit eenvoudig het aantal kilometer per vervoermiddel. Dit geldt meestal voor autoritten. Voor de andere vervoerswijzen hebben we naar de totale woon-werkafstand als hoofdvervoermiddel gekeken. Wanneer dus van meerdere vervoerswijzen gebruik wordt gemaakt dan telt het hoofdvervoermiddel mee voor de totale afstand (dit geldt voor tabel 7.5). Bij de fiets en e-bike / speedpedelec is de maximale afstand (enkele reis) gerestricteerd op 25 resp. 40 km.

De fiets of e-bike kan ook als voor- en/of natransportmiddel in het ov gebruikt worden. In tabel 7.3 zijn hiervoor ook kilometers meegeteld. Omdat het station of bushalte waar men de reis begint en eindigt niet bekend is, is steeds met dezelfde afstand gerekend in zowel het voor- als natransport (bron: ODIN 2019). Voor de fiets is per enkele reis uitgegaan van 2,3 km, voor de e-bike / speedpedelec van 4,2 km.

CO₂ reductie

Voor de berekening van de CO₂ reductie hebben we gebruik gemaakt van www.CO2emissiefactoren.nl/lijst-emissiefactoren/#personenvervoer in combinatie met wagenparkgegevens uit automarktmiddel Dynamo (MuConsult, 2020). Het gaat om de zogenaamde Tank-To-Wheel emissiefactoren, dat wil zeggen dat alleen de CO₂ die vrijkomt bij het gebruik van het voertuig wordt meegenomen.

Tabel b.4: Gehanteerde emissiefactoren (TTW)

Voertuig	CO ₂ (gram/ reizigerkm)
Brandstof onbekend	158
Benzine	160
Diesel	146
LPG	146
Hybride	144
Plug-in hybride	112
Trein	5
Bus	113

We hebben de afstanden van de ritten vermenigvuldigd met de bijbehorende emissiefactor. Bij fiets en e-bike hebben we emissiefactor nul gehanteerd. Bij carpoolen zijn we uitgegaan van bezettingsgraad 2 en dus van een gehalveerde emissiefactor.

Beweegnorm

Op basis van dit onderzoek hebben we de kilometers met de fiets en de e-bike berekend. Deze hebben we vertaald naar het aantal beweegminuten m.b.v. een gemiddelde fietssnelheid van 12,5 km/u en een gemiddelde e-bike snelheid van 13,3 km/u (OVIN 2017). We hebben vervolgens gekeken welke respondenten daarmee voldeden aan de beweegnorm van 150 minuten matig intensieve inspanning.

Verkeersveiligheid

De meest gebruikte maat voor de onveiligheid in het verkeer is het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt. Om het aantal ongevallen van verschillende groepen onderling te kunnen vergelijken, kunnen we het aantal slachtoffers relateren aan de mobiliteit. Daarbij wordt het risico bepaald, dat wil zeggen het aantal slachtoffers per afgelegde afstand.

Per miljard kilometer vallen er bij de auto 1,6 doden en bij fietsers 11 (tabel b.6).

Het SWOV (<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>) geeft cijfers voor het aantal gewonden in het verkeer. Van de 21.400 gewonden in 2019 was 66% fietser en 9% een inzitende van een (bestel)auto.

Tabel b.5: Verkeersdoden naar vervoerwijze (per miljard km)

Vervoerwijze	2019	2018
Personenauto	237 (1,6)	233
Fiets	203 (11)	228
Motorfiets	52	42
Voetganger	49	54
Brom- en snorfiets en brommobiel	45	39
Gemotoriseerd invalidervoertuig	42	44
Bestelauto, vrachtwagen	28	26
Overige deelname	5	12

bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/verkeer/hoeveel-mensen-komen-om-in-het-verkeer->
<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/31/daling-verkeersdoden-afgelopen-20-jaar-groter-bij-autorijders-dan-fietsers>

Op basis van deze cijfers is een inschatting gemaakt van het effect van de verandering in auto- en fietskilometers in 2020 ten opzichte van 2019 op het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden.

Bijlage vragenlijst

We beginnen de vragenlijst met een aantal vragen over jouw woon- en werksituatie

W1 Welke situatie is op jou van toepassing? *Indien meerdere antwoorden van toepassing zijn, kies dan het antwoord dat geldt voor de meeste uren per week*

1. Baan in loondienst (fulltime/parttime)
2. Zelfstandig ondernemer zonder personeel (bv. zzp/freelancer)
3. Zelfstandig ondernemer met personeel
4. Werkzoekend
5. Niet werkzoekend

Alleen stellen indien W1= 1, 2, of 3 (werkende)

W2 In welke branche/ sector ben je werkzaam?

1. Landbouw en visserij
2. Industrie
3. Bouwnijverheid
4. Nutsbedrijven
5. Handel
6. Horeca
7. Vervoer
8. ICT
9. Financiële dienstverlening
10. Zakelijke dienstverlening
11. Openbaar bestuur
12. Onderwijs
13. Gezondheid- en welzijnszorg
14. Cultuur
15. Overige dienstverlening

Alleen stellen indien W1= 1, 2, of 3 (werkende)

W2.2 In welke functiegroep is jouw functie het beste in te delen?

Vink die situatie aan die het meest bij je past.

1. Binnendienst (bijv. baliefunctie, kantoorfunctie, management/directie, onderzoek)
2. Buitendienst (bijv. productiewerk, bouw, sales, chauffeur)
3. Zorgfunctie
4. Onderwijs
5. Anders, namelijk...

Alleen stellen indien W1= 1, 2, of 3 (werkende)

V0. Had je vorig jaar (oktober 2019) dezelfde of een vergelijkbare functie als nu?

1. Ja
2. Nee

Alleen stellen indien V0= 2 (nee)

V2.2 In welke functiegroep viel jouw functie vorig jaar (oktober 2019)?

Vink die situatie aan die het meest bij je paste.

1. Binnendienst (bijv. baliefunctie, kantoorfunctie, management/directie, onderzoek)
2. Buitendienst (bijv. productiewerk, bouw, sales)
3. Zorgfunctie
4. Onderwijs
5. Anders, namelijk...

W3 Wat zijn de 4 cijfers van de postcode van jouw woonadres?

[XXXX] hele getallen 1000-9999

Leg woonprovincie vast obv postcode

V1 Woonde je vorig jaar (oktober 2019) op hetzelfde adres?

1. Ja
2. Nee

Alleen stellen indien V1= 2 (nee)

V2 Wat zijn de 4 cijfers van je oude postcode waar je in oktober 2019 woonde?

1. Postcode oude woonadres: [XXXX] hele getallen 1000-9999
2. Ik woonde toen in het buitenland

Mobiliteitskenmerken

Je krijgt nu een aantal vragen over de vervoermiddelen die je gebruikt of kunt gebruiken

A1 Voor welke van de volgende vervoermiddelen heb jij een rijbewijs?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Personenauto (autorijbewijs)
2. Bromfiets/ snorfiets/ scooter/ speed-pedelec/ brommobiel (bromfietsrijbewijs)
3. Motor (motorrijbewijs)
4. Vrachtwagen
5. Bus
6. Geen van deze (uitsluitend)

M1 Welke vervoermiddelen heeft jouw huishouden nu in bezit?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Auto (personenauto en/of bestelauto)
2. Motor
3. Bromfiets/ snorfiets/ scooter/ brommobiel
4. Fiets
5. Elektrische fiets, speed-pedelec
6. Geen van deze [uitsluitend]

Alleen stellen indien M1 = 1 (auto)

M3 Hoeveel auto's heeft jouw huishouden in bezit?

[x] standaard op 1 en omhoog op te schroeven.

Alleen stellen indien M1 = 1 (auto)

M2 Welke auto(s) heeft jouw huishouden in bezit?

Meerdere antwoorden mogelijk [alleen indien M3>1]

1. Auto in privébezit
2. Privé geleasede auto
3. Leaseauto (geleased via werk)
4. Auto van de zaak (kan ook privé gebruikt worden)
5. Bedrijfsauto (wordt meestal niet privé gebruikt)
6. Nog anders

M4 Hoeveel auto's had jouw huishouden vorig jaar (oktober 2019) in bezit?

[x] standaard op 0, tenzij M3>0 dan antwoord van M3 standaard invullen.

Woon- werkverkeer

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

W4. Hoeveel dagen werkte je vorige week?

Als je vorige week vakantie had, neem dan de meest recente representatieve week waarin je wel werkzaam was.

[x] dagen in de week [1-7]

W5. Hoeveel dagen hiervan werkte je thuis, op jouw vaste werklocatie of op een externe locatie?

[x] dagen thuis

[x] dagen op mijn vaste werklocatie

[x] dagen externe locatie

[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk op vaste werklocatie

[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk externe locatie

Controle: som van W5 dient gelijk te zijn aan antwoord op W4.

Toelichting vaste werklocatie: "De locatie waar je het meest werkt."

Toelichting externe locatie: "Een hele dag op locatie, anders dan je huisadres of je vaste werklocatie (denk aan een detachering, een flexwerklocatie, of een bouwplaats)."

Bepaal hidden:

H2a Aantal dagen vaste werklocatie = som hele en gedeeltelijke dagen op vaste werklocatie

H2b Aantal dagen thuis

H2c Aantal dagen externe locatie = som hele en gedeeltelijke dagen op externe locatie

H2d Aantal werkdagen

Leg vast: hidden [H2-VastOfExtern]

Als aantal dagen vaste werklocatie > 0 $\square$ [H2-VastOfExtern] ="vaste werklocatie"

Als aantal dagen vaste werklocatie =0 & aantal dagen externe locatie >0 $\square$ [H2-VastOfExtern] ="externe werklocatie"

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c >0.

W6. Met welk vervoermiddel reis je naar jouw [H2-VastOfExtern]?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegt.

Vervoermiddel	Aantal dagen per week
A. Auto (als bestuurder)	[..]
B. Auto (als passagier)	[..]
C. Motor	[..]
D. Trein	[..]
E. Bus	[..]
F. Tram of metro	[..]
G. Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	[..]
H. Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	[..]
I. Fiets	[..]
J. E-bike/ speed-pedelec	[..]
K. Lopend	[..]
L. Anders, namelijk...	[..]

Alleen tonen indien H2-VastOfExtern = vaste werklocatie

Controle: som A t/m L = {H2a}. als niet Foutmelding: "Je hebt eerder aangegeven dat je {H2a} dagen per week naar jouw vaste werkadres gaat. Zorg ervoor dat de som van de antwoorden in deze vraag daarmee in overeenstemming is."

Alleen tonen indien H2-VastOfExtern = externe werklocatie

Controle: som A t/m L = {H2c} Foutmelding: "Je hebt eerder aangegeven dat je {H2c} dagen per week naar een extern werkadres gaat. Zorg ervoor dat de som van de antwoorden in deze vraag daarmee in overeenstemming is."

Selectie: W6=D

W7.1 Hoe reis je van en naar het treinstation?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegt.

Van woonlocatie naar het treinstation <dropdown menu>

Van het treinstation naar de werklocatie <dropdown menu>

Selectie: W6=E

W7.2 Hoe reis je van en naar de bushalte?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegt.

Van woonlocatie naar de bushalte <dropdown menu>

Van de bushalte naar de werklocatie <dropdown menu>

Selectie: W6=F

W7.3 Hoe reis je van en naar de tram of metro?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegt.

Van woonlocatie naar de tram-/metrohalte <dropdown menu>

Van de tram-/metrohalte naar de werklocatie <dropdown menu>

<dropdown menu>

- A. Met mijn eigen auto
- B. Met een deelauto
- C. Met de auto als passagier (carpoolen)
- D. Met de bus [alleen bij W7.1 en W7.3 tonen]
- E. Met de tram of metro [alleen bij W7.1 en W7.2 tonen]
- F. Met de bromfiets/scooter
- G. Met een deelscooter
- H. Met mijn eigen fiets
- I. Met een deelfiets (zoals de OV-fiets)
- J. Met de e-bike (elektrische fiets)
- K. Speed pedelec
- L. Lopend
- M. Anders, namelijk <open veld>

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

W8 Welke werktijden zijn voor jou het meest van toepassing?

- 1. Ik werk altijd op dezelfde werktijden
- 2. Ik werk met meerdere diensten waarvan de tijden verschillen (bv. ochtend/middag dienst of middag/avond/ nacht dienst)
- 3. Ik kan mijn werktijden volledig zelf bepalen
- 4. Ik kan mijn exacte werktijden zelf bepalen, binnen bepaalde marges (bv. wel altijd beginnen tussen 8:00 en 10:00)

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c >0.

W9 Vul hier de postcode in van de [H2-VastOfExtern] waar je werkt (let op: niet de postcode van de postbus). Als je deze niet weet of wanneer je op meerdere locaties werkte, vul dan de plaatsnaam in waar je het vaakst werkt.

Cijfers postcode: [XXXX] hele getallen 1000-9999

Plaats: ... [open veld]

(postcode of plaatnaam mag dus leeg blijven, maar minstens 1 van beide moet wel worden ingevuld)

Alleen stellen indien W1= 1 of 3 (werkende, niet zijnde ZZP-er)

W10 Hoeveel mensen werken er bij de organisatie waar je werkzaam bent?

- 1. Minder dan 100 werknemers
- 2. 100-250 werknemers
- 3. Meer dan 250 werknemers
- 4. Weet ik niet

Alleen stellen indien W1 = 1 (loondienst)

W11 Worden jouw reiskosten voor woon-werkverkeer volledig, gedeeltelijk of niet vergoed?

- 1. Volledig
- 2. Gedeeltelijk
- 3. Niet

Alleen stellen indien $H2a > 0$ of $H2c > 0$.

V3 Welke werksituatie was vorig jaar (oktober 2019) op jou van toepassing?

1. Ik werkte toen op dezelfde [H2-VastOfExtern]
2. Ik werkte toen op een andere [H2-VastOfExtern], maar in hetzelfde postcodegebied
3. Ik werkte toen op een andere [H2-VastOfExtern], in een ander postcodegebied
4. Ik werkte toen (vooral) thuis
5. Ik werkte toen niet

Alleen stellen indien $W1 = 4, 5$

V4 Wat was een jaar geleden (oktober 2019) je arbeidspositie? Indien meerdere antwoorden van toepassing zijn, kies dan het antwoord dat gold voor de meeste uren per week

1. Baan in loondienst (fulltime/parttime)
2. Zelfstandig ondernemer zonder personeel (bv. zzp/freelancer)
3. Zelfstandig ondernemer met personeel
4. Werkzoekend
5. Niet werkzoekend

Alleen stellen indien $V3 \neq 5$ (werkte vorig jaar ook) of $(H2b > 0 \ \& \ H2a = 0 \ \& \ H2c = 0)$

V6 Werkte je vorig jaar (oktober 2019) ook [H2d - Aantal werkdagen] dagen per week?

1. Ja
2. Nee

Alleen stellen indien $V6 = 2$ (nee) of $V4 = 1, 2$, of 3

V7 Hoeveel dagen in de week werkte je een jaar geleden (oktober 2019)?

[x] dagen in de week [1-7]

Alleen stellen indien $V6 = 1, 2$ of $V4 = 1, 2$, of 3

V8 Hoeveel dagen hiervan werkte je thuis, op jouw vaste werklocatie of op een externe locatie?

[x] dagen thuis

[x] dagen op mijn vaste werklocatie

[x] dagen externe locatie

[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk op vaste werklocatie

[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk externe locatie

Controle: som van V8 dient gelijk te zijn aan antwoord op V7 of W4 indien $V6 = 1$.

Toelichting vaste werklocatie: "De locatie waar je het meest werkt."

Toelichting externe locatie: "Een hele dag op locatie, anders dan je huisadres of je vaste werklocatie (denk aan een detachering, een flexwerklocatie, of een bouwplaats)."

Bepaal hidden:

V2a Aantal dagen vaste werklocatie 2019 = som hele en gedeeltelijke dagen op vaste werklocatie

V2b Aantal dagen thuis 2019

V2c Aantal dagen externe locatie 2019 = som hele en gedeeltelijke dagen op externe locatie

V2d Aantal werkdagen 2019

Leg vast: hidden [V2-VastOfExtern]

Als aantal dagen vaste werklocatie 2019 > 0 $\square$ V2-VastOfExtern = "vaste werklocatie"

Als aantal dagen vaste werklocatie 2019 = 0 & aantal dagen externe locatie 2019 > 0 $\square$ V2-VastOfExtern = "externe werklocatie"

Alleen stellen indien $V3 = 3$ (andere locatie) OF ($[V4 = 1, 2 \text{ of } 3 \text{ (werkte vorig jaar wel)} \& V2a > 0 \text{ of } V2c > 0]$) OF ($H2a = 0$ en $H2c = 0$, maar $V2a > 0$ of $V2c > 0$) of
 ($[V2\text{-}VastOfExtern = \text{externe werklocatie}] \& [H2\text{-}VastOfExtern = \text{vaste werklocatie}]$) of
 ($[V2\text{-}VastOfExtern = \text{vaste werklocatie}] \& [H2\text{-}VastOfExtern = \text{externe werklocatie}]$)

V5 Vul hier de postcode in van de [V2-VastOfExtern] waar je in oktober 2019 werkte. Als je deze niet weet of wanneer je op meerdere locaties werkte, vul dan de plaatsnaam in waar je toen het vaakst hebt gewerkt.

Cijfers postcode: [XXXXX] hele getallen 1000-99999 (let op, deze heeft 4 of 5 cijfers)

Plaats: ... [open veld]

Alleen stellen indien $V2a > 0$ & $H2a > 0$.

V9. Reisde je vorig jaar (oktober 2019) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw vaste werklocatie als dat je nu reist?

- A. Ja, ik gebruikte dezelfde vervoermiddelen op dezelfde aantallen dagen
- B. Nee, ik gebruikte wel dezelfde vervoermiddelen, maar op een ander aantal dagen
- C. Nee, ik gebruikte andere vervoermiddelen

Alleen stellen indien ($H2a = 0$ & $H2c > 0$) & ($V2a = 0$ & $V2c > 0$)

V9b. Reisde je vorig jaar (oktober 2019) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw externe werklocatie als dat je nu reist?

- A. Ja, ik gebruikte dezelfde vervoermiddelen op dezelfde aantallen dagen
- B. Nee, ik gebruikte wel dezelfde vervoermiddelen, maar op een ander aantal dagen
- C. Nee, ik gebruikte andere vervoermiddelen

Alleen stellen indien $V9 = B/C$ of $V9b = B/C$ OF ($V2a > 0$ en $H2a = 0$) OF ($[V2\text{-}VastOfExtern = \text{externe werklocatie}] \& [H2\text{-}VastOfExtern = \text{vaste werklocatie}]$)

V10. Met welk vervoermiddel reisde je vorig jaar (oktober 2019) naar jouw [V2-VastOfExtern]?

Vervoermiddel	Aantal dagen per week
A. Auto (als bestuurder)	[..]
B. Auto (als passagier)	[..]
C. Motor	[..]
D. Trein	[..]
E. Bus	[..]
F. Tram of metro	[..]
G. Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	[..]
H. Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	[..]
I. Fiets	[..]
J. E-bike/ speed-pedelec	[..]
K. Lopend	[..]
L. Anders, namelijk...	[..]

Alleen tonen indien $V2\text{-}VastOfExtern = \text{vaste werklocatie}$

Controle: som A t/m L = $\{V2a\}$. Als niet foutmelding: "Je hebt eerder aangegeven dat je vorig jaar $\{H2a\}$ dagen per week naar jouw vaste werkadres ging. Zorg ervoor dat de som van de antwoorden in deze vraag daarmee in overeenstemming is."

Alleen tonen indien V2-VastOfExtern = externe werklocatie

Controle: som A t/m L = {V2c} Foutmelding: "Je hebt eerder aangegeven dat je vorig jaar {V2c} dagen per week naar een extern werkadres ging. Zorg ervoor dat de som van de antwoorden in deze vraag daarmee in overeenstemming is."

Selectie: V10=D

V11 Hoe reisde je vorig jaar (oktober 2019) van en naar het treinstation?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegde.

Van woonlocatie naar het treinstation <dropdown menu>

Van het treinstation naar de werklocatie <dropdown menu>

Selectie: V10=E

V12 Hoe reis je vorig jaar (oktober 2019) van en naar de bushalte?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegde.

Van woonlocatie naar de bushalte <dropdown menu>

Van de bushalte naar de werklocatie <dropdown menu>

Selectie: V10=F

V13 Hoe reis je vorig jaar (oktober 2019) van en naar de tram of metro?

Ga uit van het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand aflegde.

Van woonlocatie naar de tram-/metrohalte <dropdown menu>

Van de tram-/metrohalte naar de werklocatie <dropdown menu>

<dropdown menu>

- A. Met mijn eigen auto
- B. Met een deelauto
- C. Met de auto als passagier (carpoolen)
- D. Met de bus [alleen bij V11 en V13 tonen]
- E. Met de bromfiets/scooter
- F. Met een deelscooter
- G. Met mijn eigen fiets
- H. Met een deelfiets (zoals de OV-fiets)
- I. Met de e-bike (elektrische fiets)
- J. Speed pedelec
- K. Lopend
- L. Anders, namelijk <open veld>

Algemeen reisgedrag

De volgende 3 vragen gaan over hoe je vorige week gereisd hebt voor reisdoelen anders dan vanuit huis naar werk. Als je vorige week vakantie had, neem dan de meest recente week die representatief is voor jouw normale reisgedrag.

AR1. Voor welk van onderstaande reisdoelen heb je vorige week gereisd?*Meerdere antwoorden mogelijk*

1. Zakelijke reizen
2. School/ studie/ stage
3. Winkelen/ boodschappen/ voorzieningen
4. Bezoek familie/ vrienden
5. Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)
6. Geen van bovenstaande [uitsluitend]

*Toelichting zakelijke reizen: "Een reis die je maakt voor een zakelijke afspraak die niet op je vaste werklocatie plaatsvindt"***AR1a Welk vervoermiddel gebruik je het meest voor deze reisdoelen?***Vink het vervoermiddel aan waarmee je de langste afstand van je reis aflegt.**(obv vraag AR1 alleen die reisdoelen tonen waarvoor wordt gereisd)*

		Zakelijke reizen	School/ studie/ stage	Winkelen/ boodschappen / voorzieningen	Bezoek familie/ vrienden	Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)
1.	Auto (als bestuurder)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
2.	Auto (als passagier)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
3.	Motor	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
4.	Trein	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
5.	Bus	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
6.	Tram of metro	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
7.	Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
8.	Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
9.	Fiets	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
10.	E-Bike / speed-pedelec	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
11.	Lopen					
12.	Anders, namelijk...	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]

*[O]: vinkje waarbij per reisdoel 1 antwoord mogelijk.**Leg vast: hidden H1 HoofdVervoermiddelZakelijk, bij motief 'Zakelijke reizen':**Als autobestuurder of autopassagier □ 1="de auto"**Als trein of bus of tram/metro □ 2="het ov"**Als fiets of e-bike/speed-pedelec □ 3="de fiets"*

De volgende 3 vragen gaan over hoe je vorig jaar (oktober 2019) gereisd hebt voor reisdoelen anders dan vanuit huis naar werk. Het gaat weer om een week die representatief was voor jouw toenmalige reisgedrag. Met representatief bedoelen we dat je niet op vakantie was of door andere omstandigheden een uitzonderlijk reispatroon had.

AV1 Voor welke reisdoelen reisde je vorig jaar (oktober 2019) in een gemiddelde week?

We hebben je antwoorden uit voorgaande vragen overgenomen. Je hoeft dus alleen veranderingen aan te geven door aan of uit te vinken.

Default al ingevuld gelijk aan antwoorden op vraag AR1

1. Zakelijke reizen
2. School/ studie/ stage
3. Winkelen/ boodschappen/ voorzieningen
4. Bezoek familie/ vrienden
5. Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)
7. Geen van bovenstaande [uitsluitend]

Toelichting zakelijke reizen: "Een reis die je maakt voor een zakelijke afspraak die niet op je vaste werklocatie plaatsvindt"

AV1b Welk vervoermiddel gebruikte je vorig jaar (oktober 2019) het meest voor deze reisdoelen?

We hebben je antwoorden uit voorgaande vragen overgenomen. Je hoeft dus alleen veranderingen aan te geven door vervoermiddelen aan en uit te vinken.

Default al ingevuld gelijk aan antwoorden op vraag AR1a

(obv vraag AV1 alleen die reisdoelen tonen waarvoor wordt gereisd)

		Zakelijke reizen	School/ studie/ stage	Winkelen/ boodschappen/ voorzieningen	Bezoek familie/ vrienden	Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)
1.	Auto (als bestuurder)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
2.	Auto (als passagier)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
3.	Motor	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
4.	Trein	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
5.	Bus	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
6.	Tram of metro	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
7.	Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
8.	Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
9.	Fiets	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
10.	E-Bike / speed-pedelec	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
11.	Lopen					
12.	Anders, namelijk..	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]

[O]: vinkje waarbij per reisdoel 1 antwoord mogelijk.

Alleen stellen indien AR1 = 1 of AV1=1 (dit of vorig jaar reizen voor zakelijk motief)

AR2 Maak je nu minder, evenveel of meer zakelijke reizen dan vorig jaar (oktober 2019)?

1. Minder
2. Evenveel
3. Meer

Alleen stellen indien AR2 = 1

AR3 Hoe komt het dat je nu minder zakelijke reizen maakt dan vorig jaar (oktober 2019)?

Meerdere antwoorden mogelijk.

1. Ik doe meer zakelijke afspraken online
2. Veel zakelijke afspraken vervallen i.v.m. het Coronavirus
3. Ik maak minder zakelijke reizen doordat ik veranderd ben van werkgever
4. Ik maak minder zakelijke reizen doordat ik veranderd ben van baan/ functie
5. Anders, namelijk..

Parkeren

Alleen stellen indien M1 = 1 of 2 (kan beschikken over auto en/of motor)

P1 Van welke parkeervoorzieningen rond het huis wordt in jouw huishouden gebruikt gemaakt voor het parkeren van de auto en/of de motor?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Op eigen terrein (oprit of garage)
2. Vrij parkeren op straat of parkeerplaats in de buurt
3. Vrij parkeren elders (bv. buiten de wijk)
4. Parkeren met vergunning/ abonnement in de buurt
5. Parkeren met vergunning/ abonnement elders
6. Niet van toepassing [uitsluitend]
7. Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0 en W6=A

P2 Als je met de auto naar het werk gaat, waar parkeer je dan (meestal) bij jouw [H2-VastOfExtern]?

1. Op een eigen terrein van de organisatie waar ik werk
2. Op straat in de buurt
3. In een (openbare) parkeergarage of parkeerterrein in de buurt
4. Op een P&R-terrein
5. Nog anders

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0 en W6=I/J

P3 Zijn er kosten verbonden aan het parkeren bij jouw [H2-VastOfExtern] buitenshuis?

1. Nee, het parkeren is gratis
2. Ja, betaald parkeren, maar de kosten worden volledig vergoed door mijn werkgever/ opdrachtgever
3. Ja, betaald parkeren, maar de kosten worden deels vergoed door mijn werkgever/ opdrachtgever
4. Ja, betaald parkeren, zonder vergoeding door mijn werkgever/ opdrachtgever

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0 en W6=I/J

P4 Als je met de fiets naar het werk gaat, waar stal je dan (meestal) jouw fiets?

1. In een eigen afgesloten fietsenstalling van de werkgever/ opdrachtgever
2. In een eigen niet afgesloten fietsenstalling van de werkgever/ opdrachtgever
3. In een fietsenrek op straat
4. In een openbare fietsenstalling
5. Er is geen geschikte mogelijkheid om mijn fiets te parkeren
6. Niet van toepassing, ik gebruik de fiets alleen om naar het ov te reizen
7. Anders, namelijk

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0

P5 Welke van de volgende voorzieningen voor fietsers zijn er op jouw [H2-VastOfExtern] aanwezig?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Omkleedruimte
2. Douche(s)
3. Kluis/locker voor opbergen kleding
4. Fietspomp
5. Voorzieningen om een band te plakken
6. Kortingsafspraken met plaatselijke fietsenmaker
7. Stalling met oplaadmogelijkheid voor e-bike/speed pedelec/e-scooter
8. Weet ik niet [uitsluitend]
9. Geen van deze [uitsluitend]

Alleen stellen indien AR1=1 (zakelijke reizen) & HoofdVervoermiddelZakelijk = 1/2/3

AR4 Waarom reis je meestal met [H1 - HoofdVervoermiddelZakelijk] voor zakelijke reizen?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

1. Het is snel
2. Er is voldoende parkeergelegenheid bij mijn bezoekadres [indien auto]
3. Ik heb een leaseauto/ auto van de zaak of bedrijfsauto [indien auto]
4. Geen of niet altijd auto beschikbaar [indien niet auto]
5. Het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid voor de auto bij mijn bezoekadres [indien niet auto]
6. Het is comfortabel
7. In verband met andere bezigheden
8. Het is goed voor mijn gezondheid [indien niet auto]
9. Vervoer van bagage
10. Het is goed voor het milieu
11. Dan kan ik werken tijdens het reizen [indien niet fiets]
12. Bezoekadres niet of slecht met het ov bereikbaar [indien niet ov]
13. Het is goedkoop
14. Hiervoor krijg ik een vergoeding
15. Ik heb mijn vervoermiddel ook tijdens werktijd nodig [indien auto]
16. Samenreizen met collega's
17. Er is geen goed alternatief
18. Dit voelt het prettigst vanwege het Coronavirus [indien niet ov]
19. Anders, namelijk ...

Lopen

De volgende vragen gaan over korte loopverplaatsingen (maximaal 2 km), bijvoorbeeld naar het werk, naar de winkel, naar de sportclub, een brief posten of bij iemand op visite gaan.

L1 Wat zou jou kunnen helpen om vaker te gaan lopen?

Indien het voor jou niet mogelijk is om je te voet te verplaatsen, vul de vraag dan in voor het voor jouw beschikbare alternatief (bijv. scootmobiel, rolstoel of e-step)

[5 puntenschaal: speelt geen enkele rol – speelt een kleine rol – neutraal – speelt een belangrijke rol – - speelt een zeer belangrijke rol]

1. Betere looproutes (minder obstakels, schoner trottoir, geen verzakkingen, etc)
2. Meer oversteekplaatsen
3. Kortere wachttijden bij verkeerslichten
4. Meer groen (bomen, parken, etc) langs de looproute
5. Aanwezigheid van bankjes langs de looproute
6. Meer voorzieningen (supermarkt, school, etc) op loopafstand
7. Veiliger gevoel op straat

L2 In welke mate zorgen onderstaande aspecten ervoor dat jij je als voetganger onveilig voelt op straat?

[5 puntenschaal: helemaal niet – nauwelijks – neutraal – sterk – zeer sterk]

1. Het ontbreken van een trottoir
2. Een te smal trottoir
3. Te weinig verlichting op straat
4. Obstakels op het trottoir (bloembakken, containers, etc.)
5. Geparkeerde auto's en fietsen op looproutes
6. Oversteekplaatsen zonder verkeerslicht
7. Hinder van overig verkeer

Thuiswerken

Dit hele blok alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

Alleen stellen indien W5 "thuis" en "gedeeltelijk thuis" nul dagen ingevuld

T1 Wat is voor jou van toepassing met betrekking tot thuiswerken?

1. Ik mag (een deel) thuis of buiten de werklocatie werken en doe dit ook wel eens
2. Ik mag (een deel) thuis of buiten de werklocatie werken maar doe dit nooit
3. Ik heb geen mogelijkheid om thuis te werken, al zou mijn werk zich hier wel voor lenen
4. Ik heb geen mogelijkheid om thuis te werken, mijn werk leent zich hier niet voor

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt OF T1 = 1

T2 Welke situatie is het meest van toepassing op de manier waarop je op dit moment thuis werkt?

1. Ik werk elke week dezelfde vaste dag(en) thuis
2. Ik werk elke week op één of meerdere dagen thuis, maar niet op vaste dagen
3. Ik werk incidenteel een dagdeel of een dag thuis
4. Ik werk als het zo uitkomt een paar uur thuis om de spits te mijden
5. Anders, namelijk:

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt of T2=1,2,3

T3 Wat is de reden dat je (gedeeltelijk) thuiswerkt?

Meerdere antwoorden mogelijk.

1. Het wordt aangeraden door de overheid
2. Het wordt verplicht vanuit mijn werkgever
3. Ik vind het niet fijn meer om te reizen
4. Iemand uit mijn directe omgeving heeft coronaverschijnselen
5. Ik heb zelf coronaverschijnselen
6. Ik werkte altijd al thuis
7. Anders, namelijk:

Alleen stellen indien T2 = 1,2, of 3 of indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt

T4 Wat zijn de belangrijkste voordelen van thuiswerken?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

1. Geen reistijd
2. Buiten de spits kunnen reizen
3. Besparing reiskosten
4. Ik heb mijn kantoor/bedrijf aan huis
5. Zelf je werktijd in kunnen delen
6. Meer (vrije) tijd
7. Geen afleiding van collega's
8. Beter kunnen concentreren
9. Combinatie met andere activiteiten (gezin, klusjes in huis, sport, etc.)
10. Anders, namelijk ...
11. Ik zie geen voordelen van thuiswerken [sluit rest v.d. antwoorden uit]

Alleen stellen indien T2 = 1,2, of 3 of indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt

T5 Wat zijn de belangrijkste nadelen van thuiswerken?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

1. Ik heb niet de nodige faciliteiten/ spullen om goed thuis te werken
2. Ik heb geen eigen (aparte) werkplek
3. Ik vind de werk-privé balans moeilijk
4. Ik mis het contact met collega's
5. Ik kan me thuis niet goed concentreren
6. Ik mis informatie over het werk
7. Ik vind het fijn om te reizen naar werk
8. Ik heb thuis te weinig structuur
9. Mijn werk vraagt (soms) om fysieke afspraken (face-to-face)
10. Anders, namelijk:
11. Ik zie geen nadelen van thuiswerken [sluit rest v.d. antwoorden uit]

Alleen stellen indien T1 = 2 (werkt nooit thuis, maar zou wel kunnen)

T5.2 Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen waarom je nooit thuis werkt, terwijl dat wel zou kunnen?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

1. Ik heb niet de nodige faciliteiten/ spullen om thuis te werken
2. Ik heb geen eigen (aparte) werkplek
3. Ik vind de werk-privé balans moeilijk
4. Ik mis dan het contact met collega's
5. Ik kan me thuis niet concentreren
6. Ik mis informatie over het werk
7. Ik vind het fijn om te reizen naar werk
8. Ik heb thuis te weinig structuur
9. Mijn werk vraagt om fysieke afspraken (face-to-face)
10. Ik wil niet thuiswerken
11. Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt of T2=1,2,3

T6. Hoe ervaar je thuiswerken op dit moment?

1. Zeer negatief
2. Negatief
3. Neutraal
4. Positief
5. Zeer positief

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt of T2=1,2,3

T7. In vergelijking tot jouw normale werksituatie, hoe productief werk je vanuit huis?

1. Veel minder productief
2. Iets minder productief
3. Ongeveer even productief
4. Iets meer productief
5. Veel meer productief

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt of T2=1,2,3

T8. Van welke maatregelen, genomen door jouw werkgever, heb je gebruik gemaakt om goed thuis te kunnen werken tijdens de Coronamaatregelen?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Ik kan op afstand inloggen op het netwerk van mijn werkgever
2. Ik heb een aangepast bureau/bureaustoel gekregen
3. Ik heb een leenlaptop meegekregen
4. Ik heb een beeldscherm/ laptophouder gekregen
5. Ik heb een toetsenbord/ muis/ headset gekregen
6. We hebben een digitaal vergadersysteem
7. Er werden geen maatregelen getroffen [sluit rest v.d. antwoorden uit]
8. Er waren geen (aanvullende) maatregelen nodig [sluit rest v.d. antwoorden uit]
9. Anders, namelijk...

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt of T2 = 1,2, of 3

T9. Wat kan jouw werkgever (nog meer) doen om thuiswerken zo aangenaam mogelijk te maken?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Afspraken maken over wie wanneer thuiswerkt
2. Afspraken maken over een vaste thuiswerkdag
3. Faciliteren van benodigdheden om goed thuis te kunnen werken
4. Financieel vergoeden van benodigdheden om goed thuis te kunnen werken
5. Actief stimuleren op thuiswerken
6. Een aanspreekpunt bieden voor vragen over thuiswerken
7. Alle benodigde informatie digitaal (en op afstand) beschikbaar stellen
8. Anders, namelijk:
9. Mijn werkgever hoeft geen extra maatregelen te nemen [sluit rest v.d. antwoorden uit]

Alleen stellen indien W5 "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt of T2 = 1,2, of 3

T10. Welke maatregelen heb je zelf genomen om goed thuis te kunnen werken tijdens de Coronamaatregelen?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Ik heb meubels verschoven om een goede werkplek te creëren
2. Ik heb een aangepast bureau/bureaustoel aangeschaft
3. Ik heb een laptop aangeschaft
4. Ik heb een beeldscherm/ laptophouder aangeschaft
5. Ik heb een toetsenbord/ muis/ headset aangeschaft
6. Ik heb een bureau/bureaustoel opgehaald
7. Ik heb een leenlaptop opgehaald
8. Ik heb een beeldscherm/ laptophouder opgehaald
9. Ik heb een toetsenbord/ muis/ headset opgehaald
10. Ik heb een tijdschema opgesteld
11. Ik heb een oppas geregeld
12. Anders, namelijk
13. Ik heb geen maatregelen genomen (sluit overige antwoorden uit)

Corona-gerelateerde vragen

Alleen stellen indien $H2a > 0$ of $H2c > 0$ of $V2a > 0$ of $V2c > 0$.

C1. Stel de 1,5-meter afstandsmaatregel blijft bestaan; in hoeverre ga je dan meer/ minder of evenveel gebruik maken van de volgende vervoermiddelen in vergelijking tot vóór de coronamaatregelen (dus voor 13 maart 2020) voor jouw woon-werkverkeer?

- Fiets
- Auto
- Openbaar vervoer
- Lopen
- Thuiswerken

Alle opties krijgen likert scale van 1-5 (veel minder – minder – evenveel – meer – veel meer) + optie n.v.t.

Alleen stellen indien $W1 = 1, 2, 3$

C2. In hoeverre zijn onderstaande situaties van invloed op jouw toekomstig reis- en thuiswerkgedrag?

[Geen invloed – weinig invloed – neutraal – beetje invloed – Veel invloed]

- A. Het hebben van een goede werkplek thuis
- B. Beleid en flexibiliteit van mijn werkgever
- C. De aanwezige afleiding thuis (van bijv. kinderen)
- D. Of mijn collega's naar kantoor gaan
- E. De communicatie van de overheid

Specificatie auto

Dit hele blok alleen stellen indien $W6 = A$ auto (als bestuurder) meer dan 0 dagen ingevuld

SA2 Je hebt eerder aangegeven dat je met de auto (als bestuurder) naar je werk reist. Wat voor type auto is dit?

Als je van meerdere auto's gebruik maakt, kies dan de auto die je het vaakst gebruikt.

- 1. Auto in privébezit
- 2. Privé geleasede auto
- 3. Leaseauto of auto van de zaak
- 4. Bedrijfsauto
- 5. Deelauto
- 6. Nog anders

SA3 Wat is de brandstofsoort van deze auto?

- 1. Benzine
- 2. Diesel
- 3. LPG
- 4. Hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)
- 5. Plug-in hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)
- 6. Volledig elektrisch
- 7. Waterstof

SA4 Wat is de gewichtsklasse (leeggewicht) van deze auto?

- 1. Max 950 kg
- 2. 951-1.150 kg
- 3. 1.151-1.350 kg
- 4. 1.350-1.550 kg
- 5. Meer dan 1.550 kg
- 6. Weet niet

SA5 Wat is het bouwjaar van deze auto?

[dropdown 2020/ 2019 / 2018 / ... / 2000 / 1999 of ouder / weet niet]

Alleen stellen indien V3 ≠ 5 (werkte vorig jaar ook)

SA7 Maakte je vorige jaar (oktober 2019) gebruik van dezelfde auto om van en naar het werk te reizen?

1. Ja
2. Nee, vorig jaar gebruikte ik een andere auto
3. Nee, vorig jaar ging ik niet met de auto naar het werk
4. Nog anders, namelijk ...

Alleen stellen indien V3 ≠ 5 (werkte vorig jaar ook)

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA9 Wat voor type auto gebruikte je vorig jaar om van en naar het werk te reizen?

Als je van meerdere auto's gebruik maakte, kies dan de auto die je het vaakst gebruikte.

1. Auto in privébezit
2. Privé geleasede auto
3. Leaseauto of auto van de zaak
4. Bedrijfsauto
5. Deelauto
6. Nog anders

Alleen stellen indien V3 ≠ 5 (werkte vorig jaar ook)

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA10 Wat was de brandstofsoort van deze auto?

1. Benzine
2. Diesel
3. LPG
4. Hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)
5. Plug-in hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)
6. Volledig elektrisch
7. Waterstof

Alleen stellen indien V3 ≠ 5 (werkte vorig jaar ook)

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA11 Wat was de gewichtsklasse (leeggewicht) van deze auto?

1. Max 950 kg
2. 951-1.150 kg
3. 1.151-1.350 kg
4. 1.350-1.550 kg
5. Meer dan 1.550 kg
6. Weet niet

Alleen stellen indien V3 ≠ 5 (werkte vorig jaar ook)

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA12 Wat was het bouwjaar van deze auto?

[dropdown 2019 / 2018 / ... / 2000 / 1999 of ouder / weet niet]

Motivaties/ belemmeringen

Dit hele blok alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0

C3 In hoeverre ben je tevreden met je huidige woon-werk reis?

1. Zeer ontevreden
2. Ontevreden
3. Niet ontevreden / niet tevreden
4. Tevreden
5. Zeer tevreden

MB1 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol bij de keuze welk(e) vervoermiddel(en) je gebruikt om van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van "speelt geen enkele rol" tot "speelt doorslaggevend rol"]

1. Reiskosten
2. Reistijd
3. Reisafstand
4. Gemak
5. Comfort
6. Flexibiliteit
7. Effect op milieu
8. Effect op gezondheid
9. Het Coronavirus (COVID-19)

Je krijgt hierna enkele vragen over specifieke aspecten die een rol kunnen spelen bij je keuze om wel of juist niet met een bepaald vervoermiddel van en naar het werk te reizen. Deze zijn in aanvulling op de hiervoor gevraagde aspecten en hoeven niet alle redenen te omvatten die jij hebt om een bepaald vervoermiddel te kiezen.

Alleen stellen indien W6 – A auto (als bestuurder) meer dan 0 dagen ingevuld

MB2 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol om met de auto van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van "speelt geen enkele rol" tot "speelt doorslaggevend rol"]

1. Voldoende parkeergelegenheid bij de werklocatie
2. Gratis kunnen parkeren bij de werklocatie [indien P3=1 of 2]
3. Ophalen/ brengen van personen en samen reizen
4. Combineren van activiteiten (bv. boodschappen doen)
5. Transport van bagage
6. Kunnen bellen tijdens de reis
7. Vergoeding woon-werk reiskosten
8. Gebruik van leaseauto/auto van de zaak [indien SA2=3]
9. Auto nodig voor zakelijke afspraken
10. Oplaadmogelijkheden op/bij het werk [indien SA3=5 of 6]
11. Privacy
12. Status
13. Omstandigheden door COVID-19

Alleen stellen indien W6 – D/E/F (trein, bus, tram of metro) meer dan 0 dagen ingevuld

MB3 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol om met het ov van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van “speelt geen enkele rol” tot “speelt doorslaggevend rol”]

1. Halte/station dicht bij woonlocatie
2. Halte/station dicht bij werklocatie
3. Goede verbinding met het ov (dienstregeling)
4. Directe verbinding (niet hoeven over te stappen)
5. Kunnen werken tijdens de reis
6. Ontspannen
7. Vergoeding woon-werk reiskosten met het ov
8. Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever
9. Omstandigheden door COVID-19

Alleen stellen indien W6 – I/J (fiets, e-bike of speed-pedelec) meer dan 0 dagen ingevuld EN P4 ≠ 6

MB4 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol om met de fiets van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van “speelt geen enkele rol” tot “speelt doorslaggevend rol”]

1. Afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie
2. Oplaadmogelijkheden e-bike bij de werklocatie
3. Vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets
4. Fietsen is ontspannen
5. Mogelijkheid om te kunnen opfrissen/douchen op het werk
6. Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever
7. Omstandigheden door COVID-19

Alleen stellen indien W6 - A auto (als bestuurder) = 0 dagen EN A1 = 1 (heeft rijbewijs) EN M1 = 1 (heeft auto tot beschikking)

MB5 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol in jouw keuze om niet met de auto van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van “speelt geen enkele rol” tot “speelt doorslaggevend rol”]

1. Geen auto beschikbaar
2. Geen (goede) parkeergelegenheid bij werklocatie
3. Betaald parkeren bij werklocatie
4. Onbetrouwbaarheid reistijd door file
5. Geen vergoeding woon-werk reiskosten met de auto
6. Stress van het reizen
7. Geen oplaadmogelijkheden voor elektrische auto bij het werk
8. Omstandigheden door COVID-19

Alleen stellen indien W6 – D/E/F (trein, bus, tram of metro) = 0 dagen

MB6 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol in jouw keuze om niet met het ov van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van “speelt geen enkele rol” tot “speelt doorslaggevend rol”]

1. Geen halte/station dicht bij woonlocatie
2. Geen halte/station dicht bij werklocatie
3. Geen goede verbinding (dienstregeling)
4. Overstappen en wachttijden
5. Onbetrouwbaarheid door vertraging
6. Transport van bagage
7. Geen vergoeding woon-werk reiskosten met het ov
8. Stress van het reizen
9. Fysieke beperkingen
10. Advies i.v.m. het Coronavirus
11. Het verplicht reizen met een mondkapje

Alleen stellen indien W6 – I/J (fiets, e-bike of speed-pedelec) = 0 dagen

MB7 In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol in jouw keuze om niet met de fiets van en naar het werk te reizen?

Klik op de schuifbalk en verplaats naar de gewenste positie. 1 = speelt geen enkele rol, 7 = speelt doorslaggevende rol

[7-punt schaal (slider) van “speelt geen enkele rol” tot “speelt doorslaggevend rol”]

1. Weersomstandigheden
2. Geen (goede) fietsenstalling bij de werklocatie
3. Geen afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie
4. Geen oplaadmogelijkheden e-bike bij de werklocatie
5. Geen vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets
6. Geen mogelijkheden op te frissen bij de werklocatie
7. Fysieke beperkingen
8. Omstandigheden door COVID-19

Deelmobiliteit

DM1 Van welke volgende typen deelmobiliteit maak je weleens gebruik in Nederland?

Meerdere antwoorden mogelijk

- A. Deelauto
- B. Deelfiets (incl. OV-fiets)
- C. Deelscooter
- D. Carpoolen/ ritdelen
- E. Anders, namelijk....
- F. Ik maak nooit gebruik van deelmobiliteit [uitsluitend]

Alleen stellen indien DM1=F

DM2 Waarom maak je nooit gebruik van deze typen deelmobiliteit?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Ik heb het nog nooit nodig gehad
2. De kosten zijn te hoog
3. Ik heb geen zekerheid over de beschikbaarheid
4. Ik vind het te veel gedoe
5. Ik vind het onhygiënisch
6. Er is in mijn omgeving geen aanbod in deelmobiliteit
7. Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelmobiliteit
8. Anders, namelijk...

Alleen stellen indien DM1 ≠ F

DM3 Je hebt aangegeven gebruik te maken van de volgende typen deelmobiliteit. Hoe vaak maak je gebruik van....

[Alleen typen weergeven waarvan weleens gebruik wordt gemaakt]

- | | |
|-------------------------------|---------------|
| A. Deelauto | [Uitvouwmenu] |
| B. Deelfiets (incl. OV-fiets) | [Uitvouwmenu] |
| C. Deelscooter | [Uitvouwmenu] |
| D. Carpoolen/ ritten delen | [Uitvouwmenu] |
| E. Anders, namelijk... | [Uitvouwmenu] |

[Uitvouwmenu]

1. Minder dan 1 keer per jaar
2. 1 tot 11 keer per jaar
3. 1 tot 3 keer per maand
4. 1 keer per week of vaker

DM4 Ben je van plan om in de toekomst (vaker) gebruik te maken van deelsystemen?

- | | |
|-------------------------------|-----------------------|
| A. Deelauto | [ja/nee/weet ik niet] |
| B. Deelfiets (incl. OV-fiets) | [ja/nee/weet ik niet] |
| C. Deelscooter | [ja/nee/weet ik niet] |
| D. Carpoolen/ ritten delen | [ja/nee/weet ik niet] |
| E. Anders, namelijk | [ja/nee/weet ik niet] |

Beperkingen in mobiliteit

De volgende vragen gaan over het ervaren van beperkingen bij het maken reizen.

BM1 Heb jij een lichamelijke beperking waardoor je minder mobiel bent?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Ja, ik heb een visuele beperking
2. Ja, ik heb een motorische beperking
3. Ja, ik heb een auditieve beperking
4. Ja, ik heb een andere beperking
5. Nee, ik heb geen beperking

BM2 In hoeverre vind je het gemakkelijk om zelfstandig met onderstaande vervoermiddelen te reizen? Beantwoord deze vraag alsof we nog in de situatie zitten zonder het Coronavirus.

Per optie een 5 puntenschaal: [Zeer gemakkelijk – Gemakkelijk- Neutraal- Moeizaam – Zeer moeizaam] EN optie: n.v.t.

1. De auto
2. De trein
3. De bus
4. Tram of metro
5. De fiets
6. Lopend

Toelichting Zelfstandig: Met zelfstandig bedoelen we dat je alleen reist, zonder hulp van anderen (partner, huisgenoot, bekende)

Toelichting n.v.t.: "Ik kan niet met dit vervoermiddel reizen"

BM3 In hoeverre heeft het Coronavirus invloed op het gemak van jouw reizen met onderstaande vervoermiddelen?

[Alleen de vervoermiddelen tonen waarbij bij BM2 ≠ 'n.v.t.]

1. De auto [Veel gemakkelijker - meer gemakkelijk – geen invloed – moeilijker – veel moeilijker]
2. De trein
3. De bus
4. Tram of metro
5. De fiets
6. Lopend

Regelingen

Alleen stellen indien W1 = 1

B1 Van welke reiskostenvergoeding(en) of regelingen voor je woon-werkverkeer maak je gebruik?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Kilometervergoeding alleen voor de auto
2. Kilometervergoeding alleen voor de fiets/ e-bike
3. Kilometervergoeding alleen voor ov
4. Kilometervergoeding onafhankelijk van vervoermiddel
5. Leaseauto
6. Mobiliteitsbudget
7. Persoonlijke mobiliteitskaart
8. Aanschafvergoeding fiets/ e-bike
9. Leaseregeling fiets/ e-bike
10. OV-abonnement
11. Anders, namelijk ...
12. Geen van deze regelingen [sluit overige antwoorden uit]

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

B2 Hebben er sinds oktober 2019 veranderingen plaatsgevonden in de regelingen die worden aangeboden vanuit jouw werkgever/ opdrachtgever?

		Sterk verbeterd	Verbeterd	Ongewijzigd	Verslechterd	Sterk verslechterd	Weet niet/ n.v.t.
1.	Mogelijkheid om thuis te werken						
2.	Mogelijkheid om op andere locaties te werken						
3.	Mogelijkheid om online te vergaderen						
4.	Flexibele werktijden						
5.	Reiskostenvergoeding auto						
6.	Reiskostenvergoeding fiets/ e-bike						
7.	Reiskostenvergoeding ov						
8.	Aanschafvergoeding fiets/ e-bike						
9.	Leaseregeling fiets/e-bike						
10.	De parkeertarieven						
11.	De beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto						
12.	De beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets						

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

B3 Hebben er sinds oktober 2019 veranderingen plaatsgevonden op of rond je woon-werk route?

		Sterk verbeterd	Verbeterd	Ongewijzigd	Verslechterd	Sterk verslechterd	Weet niet/ n.v.t.
1.	Autowegen/ route						
2.	Autoreistijd						
3.	Betrouwbaarheid autoreistijd						
4.	Fietspaden/ route						
5.	Fietsreistijd						
6.	Fietsenstalling station						
7.	P+R						
8.	Aanbod ov mogelijkheden						
9.	Frequentie ov						
10.	ov reistijd						
11.	Betrouwbaarheid ov reistijd						

Toelichting bij Frequentie ov: "Hoe vaak per uur je een bus, trein, tram of metro kunt nemen"

B4 Welke van onderstaande acties en regelingen ken je?*Meerdere antwoorden mogelijk*

		Deelgenomen?
1.	Spitsmijden actie	☐
2.	Gratis uitproberen e-bike of speed pedelec	☐
3.	Korting op de aanschaf van een fiets, e-bike of speed pedelec	☐
4.	Gratis uitproberen ov	☐
5.	Low Car Diet	☐
6.	Ik neem autovrij	☐
7.	Rij 2 op 5	☐
8.	Nationale fiets naar je werk dag	☐
9.	Belasting vrijstelling elektrische auto	☐
10.	Subsidie op aanschaf elektrische auto	☐
11.	Gratis openbare laadpaal aanvragen	☐
12.	Geen van deze [uitsluitend]	☐

Toelichting Spitsmijden actie "De spits mijden en daarmee punten verdienen voor cadeaus/goede doelen etc. via een app of actie"

B5 En welke van de volgende landelijke campagnes ken je?

1. Rij MONO
2. Iedereen doet wat.
3. Band op spanning
4. Geen van deze [uitsluitend]

Algemeen

Ten slotte volgen nog enkele achtergrondvragen.

A2 Wat is je leeftijd?

[xx] jaar

A3 Wat is je geslacht?

1. Man
2. Vrouw
3. Anders
4. Wil ik niet zeggen

A4 Wat is de hoogste opleiding die je hebt voltooid?

1. Geen onderwijs
2. Lager onderwijs/ basisonderwijs
3. Lager of middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (LAVO, V(G)LO, MULO, MAVO)
4. Hoger algemeen voortgezet onderwijs (HAVO, VWO, HBS, MMS, lyceum, gymnasium)
5. Lager beroepsonderwijs (ambachts/huishoudschool, LTS, VBO, LHNO, LEAO, V(M)BO)
6. Middelbaar beroepsonderwijs (UTS, MTS, (K)MBO, MEAO, INAS, ROC, leerlingwezen)
7. Hoger beroeps- of wetenschappelijk onderwijs (HTS, HEAO, hogeschool, universiteit)
8. Anders, namelijk ...

A6 Wat is de samenstelling van jouw huishouden?

1. Ik woon alleen
2. Ik woon samen met partner zonder kinderen
3. Ik woon met/zonder partner en minstens één kind van 12 jaar of jonger
4. Ik woon met/zonder partner en minstens één kind tussen 13 en 17 jaar
5. Ik woon met/zonder partner en kind(eren) vanaf 18 jaar en ouder
6. Ik woon met andere mensen samen (bijv. met familie, in studentenhuis, woongroep, etc.)
7. Wil ik niet zeggen
8. Anders, namelijk ...

A7 Heb je een OV-chipkaart?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Ja, voor privé gebruik
2. Ja, voor zakelijk gebruik
3. Nee

A8 Als je nog opmerkingen over deze vragenlijst hebt, kun je deze hier invullen:

..... [Max 250 tekens]

☐ geen opmerkingen

Je antwoorden zijn verzonden!

Hartelijk dank voor de tijd die je hebt genomen om deze vragenlijst in te vullen. Jouw input is zeer waardevol voor ons.