



Landelijk reizigersonderzoek 2021

Eindrapport

Opgesteld in opdracht van:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Inhoud

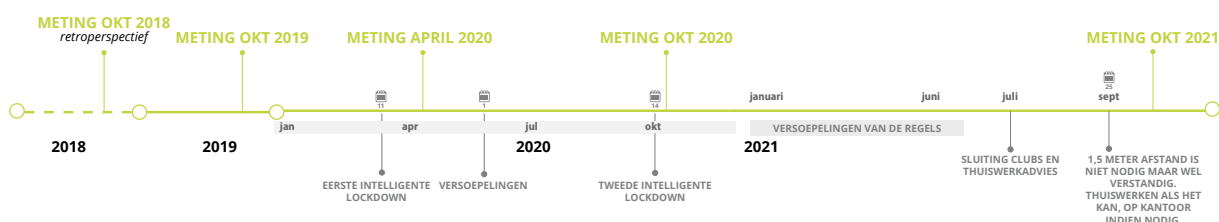
Samenvatting	4
1. Inleiding	9
1.1 Achtergrond	9
1.2 Dit onderzoek	9
1.3 Leeswijzer	11
1.4 Definities	11
2. Reisgedrag in het algemeen	12
2.1 Reisdocumenten	12
2.2 Vervoermiddelbezit	13
2.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze	14
3. Woon-werk reizen	19
3.1 Reisafstand	19
3.2 Vervoermiddelkeuze woon-werk	19
3.3 Reisdagen en tijden	23
3.4 Reisgedrag naar vaste en externe werklocatie	26
3.5 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk	27
3.6 Beoordeling woon-werkreis	31
3.7 Werkomgeving	32
3.8 Het wagenpark	35
4. Thuiswerken	38
4.1 Thuiswerkmogelijkheden	38
4.2 Ervaringen thuis- en hybride werken	41
4.3 Thuiswerkpotentie richting de toekomst	45
5. Verklarende factoren woon-werkmobiliteit	48
5.1 Veranderingen wonen en werken	48
5.2 Veranderingen in regelingen werkgever	50
5.3 Veranderingen op of rond woon-werkroute	52
5.4 Campagnes, acties en overheidsregelingen	53
5.5 COVID-19	55

6. Totale verandering in woon-werk-mobiliteit	58
6.1 Ontwikkeling woon-werk mobiliteit	58
6.2 Verklaarde verandering woon-werk mobiliteit	60
7. Doorrekening effecten	64
7.1 Toelichting indicatoren	64
7.2 Verandering auto- en fietskilometers	64
7.3 Bereikbaarheid	66
7.4 Leefbaarheid	68
7.5 Veiligheid	69
8. Speciale thema's	71
8.1 Voetgangers	71
8.2 Deelmobiliteit	73
Bijlage Onderzoeksopzet	76
Bijlage Vragenlijst	87

Samenvatting

Dit rapport is gebaseerd op een in oktober 2021 gehouden enquête onder ongeveer 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, 2020 en 2021. Vanwege de COVID-19 pandemie is ook speciale aandacht gegeven aan ontwikkelingen in thuiswerken en de genomen maatregelen door werkgever en overheid. De ontwikkelingen in het woon-werkverkeer zijn niet alleen beschreven, maar ook verklaard aan de hand van autonome ontwikkelingen, veranderingen in de kwaliteit van de vervoerwijzen, uitgevoerde stimuleringsmaatregelen, werkgevers- en overheidsbeleid. In 2019 en 2020 deden we dit al voor het autoverkeer, maar dit jaar is ook de ontwikkeling in het aantal OV- en fietsritten richting het werkkadres verklaard. Deze ontwikkelingen zijn tenslotte doorgerekend naar effecten op de autobereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Figuur S.1: Tijdlijn meetperiode



Ontwikkelingen vervoermiddelbezit

Het gemiddeld aantal auto's per huishouden is in 2021 met 1,8% gedaald t.o.v. 2020. Het autobezit is het sterkst afgenomen in de leeftijdsgroep onder de 25 jaar (van 83% naar 81%). Het bezit van een e-bike is het hoogst onder de 54-plussers (45% t.o.v. 34% gemiddeld). Het bezit van een e-bike is ten opzichte van 2020 het hardst gestegen in de leeftijdsgroep 25 tot 34 jaar, van 15% naar 22%.

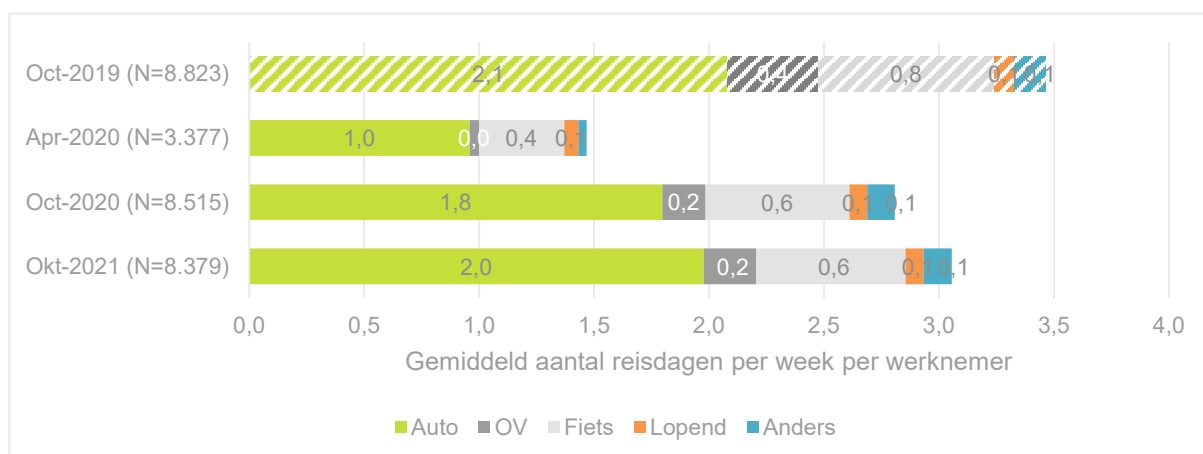
Reisgedrag overige motieven

In 2021 is het aandeel van de mensen dat weer reizen maakt voor bezoek aan familie en vrienden en voor vrijetijdsbesteding duidelijk toegenomen ten opzichte van de dip in 2020. Het reizen voor zakelijk motief is ook toegenomen – er is zowel een stijging in het aandeel mensen als het aantal reizen. Tussen 2020 en 2021 is de keuze van het hoofdvervoermiddel voor de verschillende reismotieven slechts beperkt veranderd. Enkel bij zakelijke reizigers en scholieren/ studenten zien we in 2021 een lichte afname in het autogebruik, terwijl dit een jaar eerder juist een stijging liet zien.

Reisgedrag woon-werk verkeer

Het lijkt erop dat de gemiddelde woon-werkafstand iets is toegenomen in de afgelopen jaren. Of dit echt een trend is kunnen we op basis van de huidige data niet met zekerheid zeggen. Het gemiddeld aantal reisdagen in oktober 2021 (3,1 reisdagen) ligt hoger dan een jaar ervoor (2,9 reisdagen), maar nog steeds lager dan in oktober 2019 (3,8 reisdagen). De auto is en blijft het vaakst gebruikte vervoermiddel op alle woon-werk afstanden. Het aantal autodagen is gestegen van 1,8 naar 2,0 dagen per week. Op persoonsniveau zien we dat het aandeel mensen dat iedere werkdag met de trein reist is toegenomen t.o.v. 2020 (6% t.o.v. 3%), maar nog niet op het niveau is van pre-corona (7%). Als we alle ritten naast elkaar leggen is deze stijging van het OV echter nauwelijks zichtbaar. Het gemiddeld aantal OV-reisdagen per werknemer per week blijft 0,2.

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



De dinsdagen zijn het drukst binnen het woon-werkverkeer, gevolgd door de donderdagen en dan de maandagen. Het spitspatroon is op doordeweekse dagen opvallend gelijk. De grootste piek in aankomsttijden op het werk ligt rond 8 uur 's ochtends. Een half uur daarvoor en een half uur daarna zien we een kleinere piek. De vertrektijden naar huis zijn nog meer geconcentreerd, en vinden plaats rond 17 uur 's middags. De helft van de werknemers die naar hun vaste werklocatie reist, doet dit standaard op dezelfde dagen en tijden. De andere helft is flexibel in ofwel de dagen (35%) ofwel de tijden (23% bij vertrek vanuit huis en 22% bij vertrek vanuit kantoor naar huis).

Motivaties en belemmeringen bij vervoermiddelen

Gemak, reistijd, flexibiliteit en comfort blijven belangrijke redenen om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen in het woon-werkverkeer. De enige factor die sinds 2020 in aandeel is gedaald, en dus voor minder mensen doorslaggevend is geweest in hun vervoermiddelkeuze, is COVID-19.

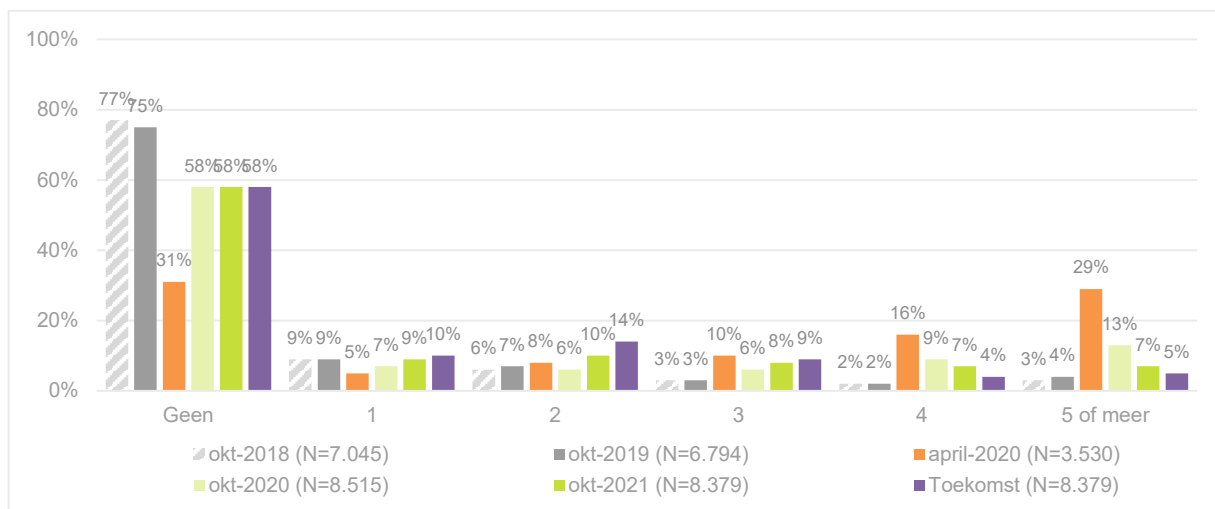
Voor automobilisten is het belang van gratis parkeren gegroeid. Ook privacy is voor een grotere groep belangrijk geworden. Bij de keuze om juist niet met de auto naar het werk te reizen, is het moeten betalen voor een parkeerplaats een belangrijke factor, gevolgd door het ontbreken van een (goede) parkeergelegenheid. Voor de OV-reizigers is, naast de eerder genoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze, vooral het hebben van een goede OV-verbinding van belang. Daarnaast is ook het hebben van een reiskostenvergoeding voor het OV vaker doorslaggevend (in 2021 voor 28% t.o.v. 22% in 2020).

Voor fietsers zijn intrinsieke motieven van belang, ontspanning is in 2021 opnieuw de belangrijkste factor. De belangrijkste reden om niet op de fiets te stappen is dat de afstand te groot is of dat de weersomstandigheden te slecht zijn.

Ontwikkelingen thuiswerken

Vlak voor de werving van het LRO 2021 werd het landelijke thuiswerkadvies versoepeld van "Werk thuis, tenzij dit echt niet anders kan" naar "Werk thuis als het kan en op kantoor als het nodig is". Nederland kreeg daarmee meer vrijheid en dat zien we terug in de cijfers. Het aandeel dat ten minste één volledige dag thuiswerkt is gelijk aan een jaar geleden (42%), maar de thuiswerkers zijn wel vaker 1, 2 of 3 dagen thuis gaan werken i.p.v. 4 of meer. Als we kijken naar de intentie voor de toekomst, dan zien we ook dat de thuiswerkers het meest enthousiast zijn over 1 of 2 dagen thuiswerken. De verwachting is dat, zonder coronamaatregelen, nog steeds 42% ten minste één dag thuiswerkt.

Figuur S.3: Veranderingen in het aandeel thuiswerkers en hun thuiswerkdagen



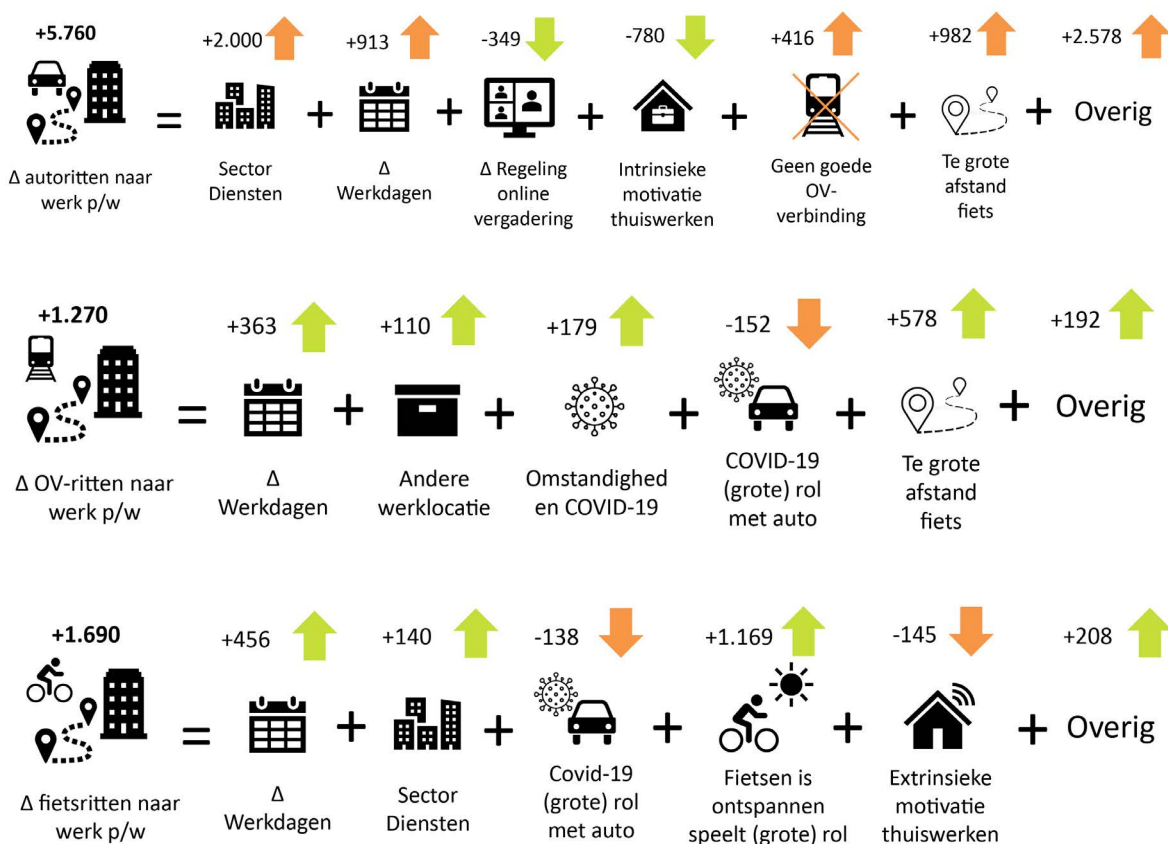
Het gemiddeld aantal thuiswerkdagen was in oktober 2021 1,4 dagen per week. In oktober 2020 was dit 1,6 en pre-corona was dit 0,8 dagen per week. Vorig jaar zagen we een daling in de groep die aangaf dat zijn of haar werk zich niet leende voor thuiswerken (40% t.o.v. 44% in 2019). Dit jaar is deze groep nog kleiner geworden (38%).

72% van de thuiswerkers is (zeer) positief over het thuiswerken in oktober 2021. Dit is hoger dan in april en oktober 2020. We zijn meer ervaren geworden met thuiswerken en mogelijk dat het kunnen afwisselen met af en toe een dag op kantoor ook van positieve invloed is. Iets meer dan de helft van alle werknemers staat dan ook positief tegenover het nieuwe hybride werken. Deze groep is groter in de binnendienst (56%) en kleiner onder werknemers in de buitendienst (39%). Werknemers in het onderwijs zijn relatief het vaakst (zeer) negatief over hybride werken (14%).

Verklaringen voor verandering in woon-werk auto-, fiets en OV-gebruik

In oktober 2021 zijn bijna 6 miljoen autoritten per week meer gemaakt voor woon-werkverkeer dan in oktober 2020. Hoewel dit een behoorlijke stijging is, zijn we nog niet terug op het niveau van pre-corona. Deze stijging in autoritten kan met name worden verklaard door een afname in het aantal thuiswerkdagen, doordat de afstand te groot is om te fietsen en door werknemers in de dienstensector. Door werkgeversregelingen, zoals een verbeterde regeling om online te vergaderen, en persoonlijke redenen om thuis te werken zijn juist minder autoritten gemaakt. Dat wil zeggen: werknemers die thuiswerken omdat ze het fijn vinden of omdat ze altijd al thuiswerkten, zorgen significant vaker voor een reductie in autoritten. Externe motivaties, zoals het advies van de overheid en werkgever, dragen ook bij maar in mindere mate.

Figuur S.4: Belangrijkste verklaringen ontwikkeling woon-werkverkeer (x 1.000 ritten per week)



Ook het aantal OV-ritten voor woon-werkverkeer is in 2021 toegenomen, met ruim 1 miljoen ritten per week. Opnieuw is de daling in het aantal thuiswerkdagen hier van invloed geweest, evenals andere (autonome) factoren die vooral COVID-19 gerelateerd zijn. Een te grote fietsafstand heeft ook gezorgd voor een toenemend aantal OV-ritten, terwijl COVID-19 ook vaak reden is geweest om in de auto te stappen in plaats van het OV.

Het aantal fietsritten is met bijna 1,7 miljoen per week toegenomen t.o.v. 2020 en deze toename is naast de daling in thuiswerkdagen met name toe te schrijven aan het feit dat fietsen ontspannen is. Veel respondenten markeren dit als dé reden om op de fiets te stappen en dit blijkt van significante invloed. Daarnaast valt op dat hier juist de externe motivaties om thuis te werken, zoals het advies van de overheid en werkgever, een van de belangrijkste factoren is om meer thuis te werken en dus minder te fietsen.

Doorrekeningen naar bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

De toename in de woon-werk mobiliteit (auto, OV en fiets) hebben we doorgerekend naar effecten hiervan op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Hieruit blijkt dat:

- ▶ We schatten in dat de waargenomen ontwikkeling in de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (-65% in heel 2021 t.o.v. 2019) voor 75% tot 100% het gevolg is van ontwikkelingen in de woon-werkmobiliteit. We zien echter ook dat de woon-werkmobiliteit in oktober 2021 vrijwel terug was op het niveau van 2019, terwijl er ongeveer de helft minder voertuigverliesuren waren. Autoverkeer voor andere reismotieven en betere spreiding van mobiliteit zullen hier dus ook een rol bij hebben gespeeld.
- ▶ De totale uitstoot van alle vervoermiddelen in het woon-werkverkeer samen weer is toegenomen (met 19%). In absolute cijfers is dit een toename van 1 Mton CO₂ per jaar. Het absolute niveau ligt nog wel onder dat van 2019, mede omdat het wagenpark in 2021 gemiddeld wel weer iets zuiniger is geworden.
- ▶ Het aandeel mensen dat voldoet aan de beweegnorm is toegenomen. Doordat in 2021 gemiddeld echter minder dagen in de week naar het werk wordt gefietst is het aandeel nog wel lager dan in 2019.
- ▶ Deze toename in woon-werkmobiliteit heeft eveneens geleid tot een (ingeschat) hoger aandeel doden en gewonden in het woon-werkverkeer. Voor de auto geldt in 2021 dat dit nog iets lager is dan in 2019, maar voor de fiets is de toename groter dan de afname in 2020. Dit komt mede doordat de risicocijfers (aantal doden en gewonden per miljard kilometer) voor de auto iets zijn gedaald, maar voor de fiets zijn gestegen.

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 en daarna is het onderzoek jaarlijks herhaald. Hierdoor is het nu mogelijk om de trends in de periode van 2018 tot 2021 inzichtelijk te maken.

1.2 Dit onderzoek

Met het landelijk reizigersonderzoek geeft het Ministerie van I&W invulling aan de wens om meer integraal en meer datagedreven te werken. Het onderzoek geeft namelijk de mogelijkheid om trends en effecten van beleidsmaatregelen op reisgedrag op geaggregeerd niveau te monitoren. Naast het landelijk reizigersonderzoek van de afgelopen twee jaar, zal ook het thuiswerkonderzoek dat in april 2020 is uitgevoerd, waar mogelijk worden aangehaald. Op die manier hebben we zo veel mogelijk punten op de tijdlijn die het volledige verhaal sinds 2018 vertellen.

Het doel van het landelijk reizigersonderzoek is 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.

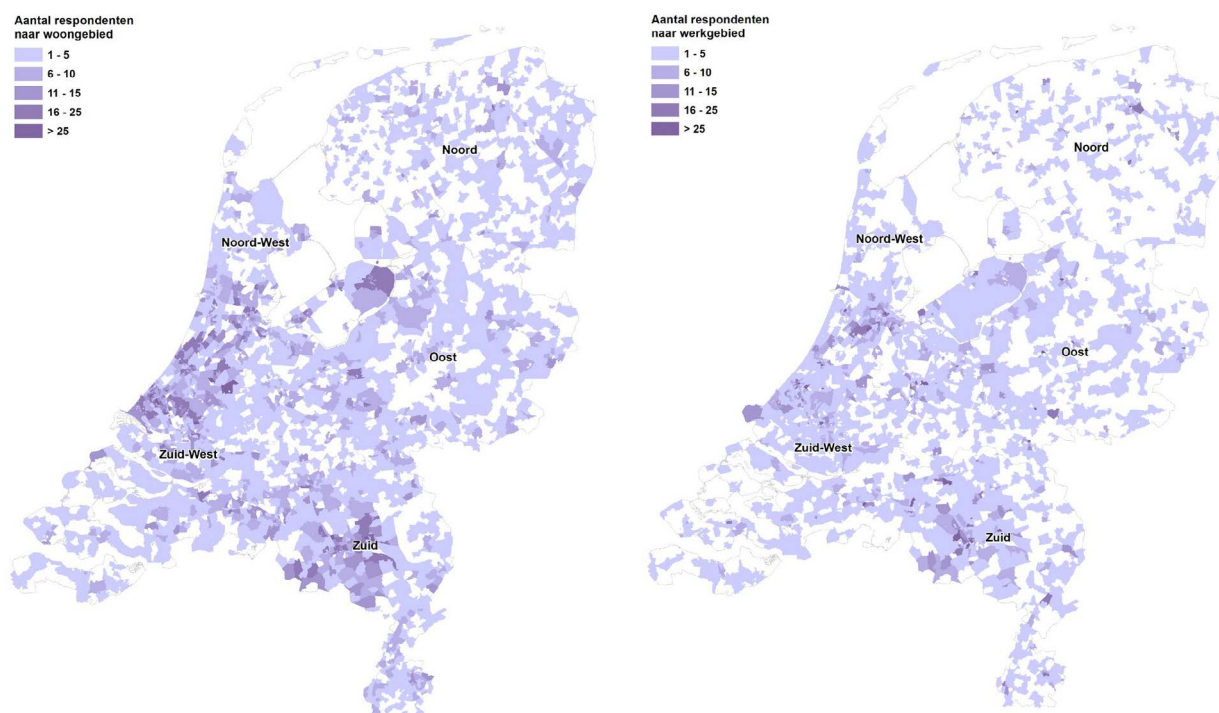
De volgende onderzoeksvraag staat hierin centraal: "Wat zijn de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidseffecten van de genomen beleidsmaatregelen op landelijk niveau?"

Om deze vraag te beantwoorden gebruiken we een online vragenlijst, welke sinds 2019 grotendeels gelijk is gebleven. In oktober 2021 hebben deze opnieuw uitgezet via een landelijk panel. Ook sluiten er sinds 2020 regio's aan en vragen zij om een regionale verdichting (Zuid-Nederland, Zuidoost Brabant, Metropoolregio Amsterdam). In sommige gevallen werven zij zelf via eigen panels extra respondenten. In totaal heeft dit geleid tot een respons van bijna 13.000 mensen. Door de hoge respons was het mogelijk om na weging een representatieve verdeling over en binnen landsdelen te verkrijgen¹.

¹ De gehanteerde landsdelen zijn Noord, Oost, Zuid, Zuidwest en Noordwest.

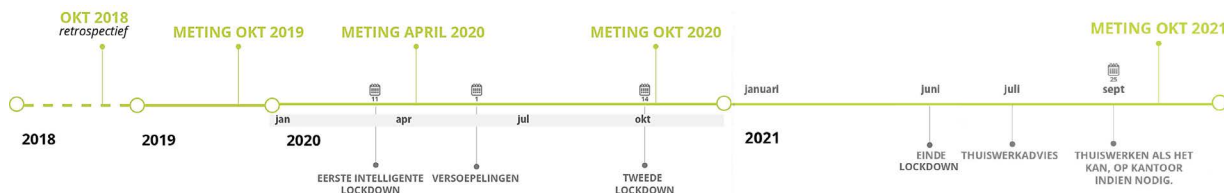
In de vragenlijst is onder andere gevraagd naar persoons- en huishoudkenmerken, reis- en thuiswerkgedrag en de bekendheid met mobiliteitsmaatregelen (zie bijlage Vragenlijst). Er is hierbij gebruik gemaakt van retrospectieve vragen waarbij deelnemers zelf aangeven hoe hun reisgedrag er vorig jaar uitzag. Wanneer deze retrospectieve data zijn gebruikt in de rapportage, wordt dit aangegeven met een ^R in tabellen of met een schuin gestreept patroon in de figuren (zie bijvoorbeeld figuur 3.2). Het uitgangspunt is echter om zoveel mogelijk gebruik te maken van gegevens die de respondent datzelfde jaar nog heeft gerapporteerd. De onderzoeksverantwoording in de bijlage gaat dieper in op de gehanteerde onderzoeksmethode.

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



De coronapandemie is van grote invloed op ons reisgedrag. Door de verschillende lockdowns en versoepelingen varieert die invloed ook nog in de tijd. Om wat overzicht te bieden hebben we in figuur 1.2. een tijlijn opgenomen met boven de lijn de metingen van het landelijk reizigersonderzoek en onder de lijn de voornaamste landelijke coronamaatregelen.

Figuur 1.2: Tijlijn 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 reisgedrag voor alle motieven exclusief woon-werk en het bezit van verschillende vervoermiddelen. Daarna zoomt hoofdstuk 3 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 ontwikkelingen 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, oktober 2020 en oktober 2021. Bijbehorende ervaringen, de mening t.o.v. hybride werken en de intentie voor de toekomst komen 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 campagnes en stimuleringsacties van de overheid. 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 2021, namelijk deelmobiliteit en voetgangers en hun tevredenheid over looproutes naar het werk, het treinstation, de supermarkt, en de (basis)school. 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 2020 en/of 2021 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 verplaatsing 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).

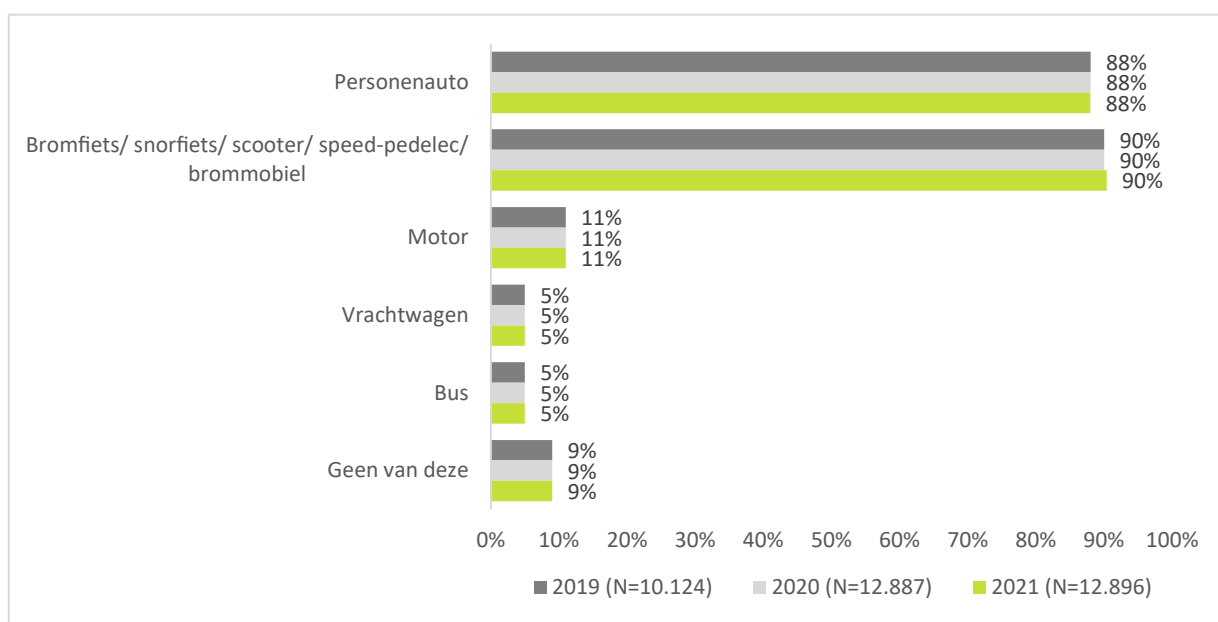
2. Reisgedrag in het algemeen

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 en 2020. Ook in 2021 heeft 9% geen enkel rijbewijs in zijn/haar bezit.

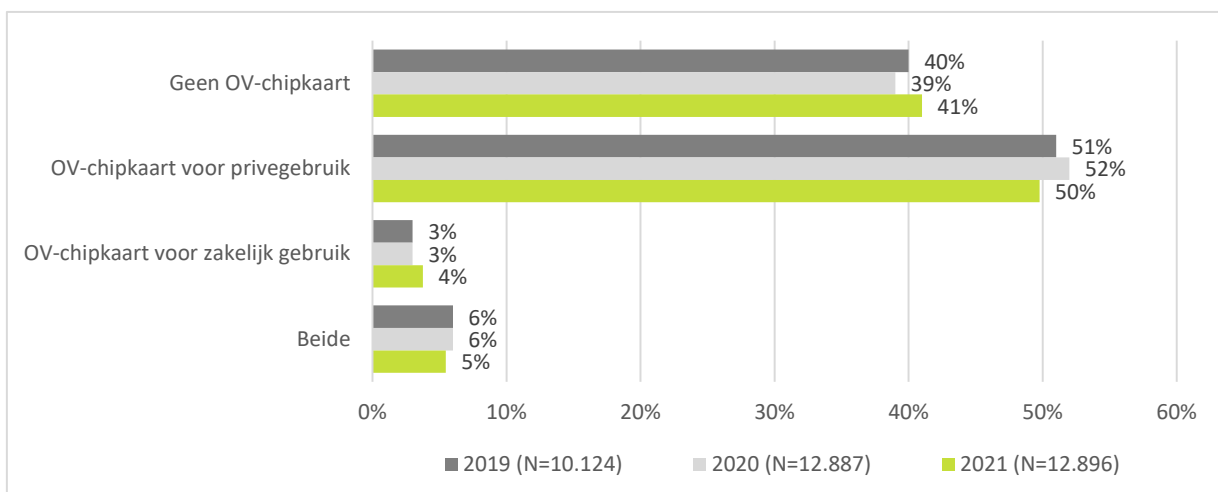
Figuur 2.1: Rijbewijsbezit



OV-chipkaart

Het bezit van een OV-chipkaart is weinig veranderd in de afgelopen jaren. Het OV-chipkaartbezit voor zakelijk gebruik is met 1% toegenomen. Het bezit voor privégebruik echter afgenomen met 2%. Het aandeel mensen dat geen OV kaart bezit is toegenomen van 39% naar 41%, zoals zichtbaar is in figuur 2.2

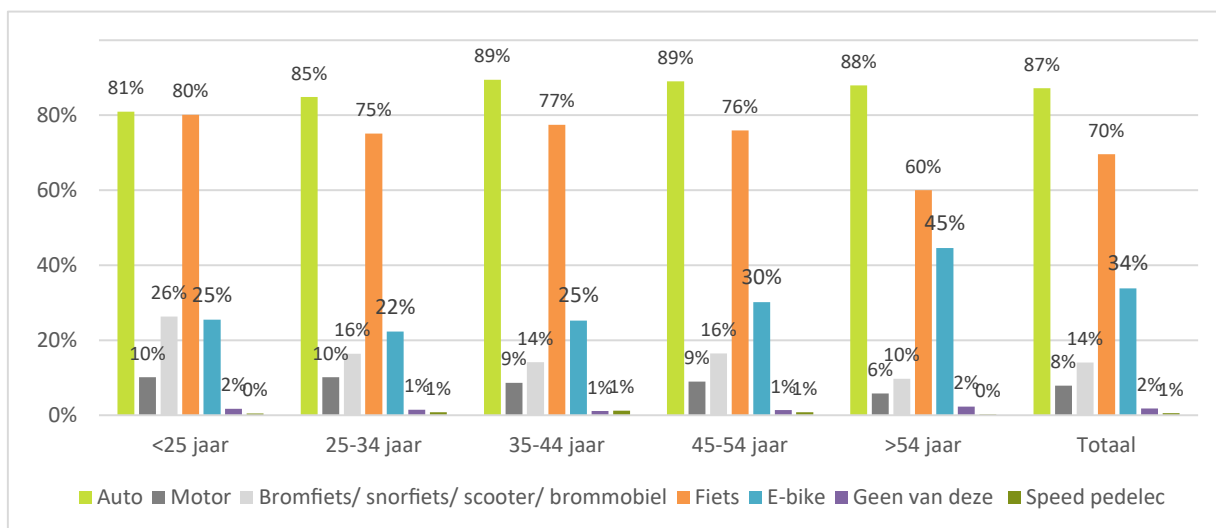
Figuur 2.2: OV-chipkaartbezit



2.2 Vervoermiddelbezit

Figuur 2.3 laat het vervoermiddelbezit zien van de Nederlandse huishoudens in oktober 2021. Een meerderheid van 87% bezit een of meerdere auto's. Het autobezit is het hoogst in de leeftijdsgroep 35 tot 54 jaar (89%). Het bezit van een e-bike is het hoogst onder de 54-plussers (45%). Het bezit van een e-bike is ten opzichte van 2020 het hardst gestegen in de leeftijdsgroep 25 tot 34 jaar, van 15% naar 22%.

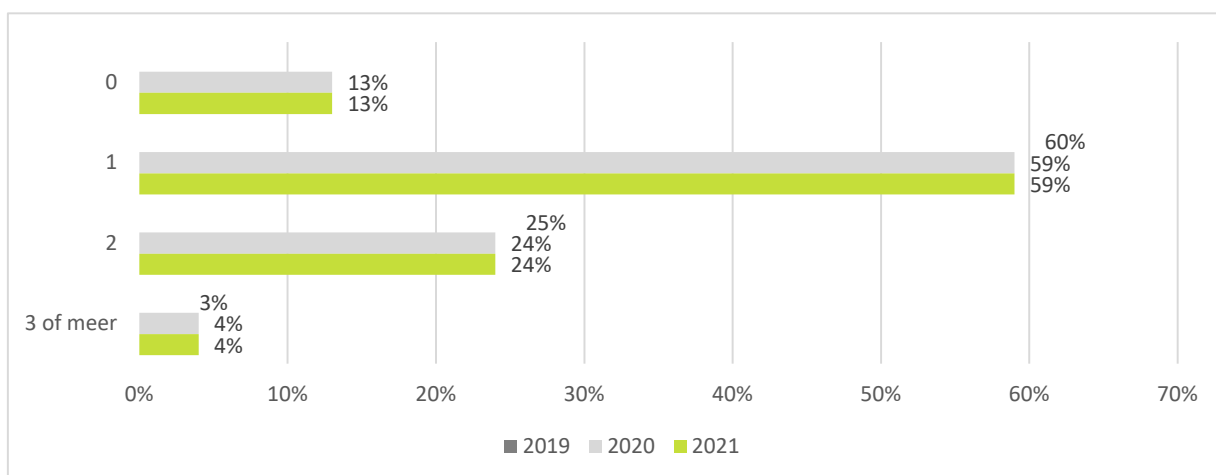
Figuur 2.3: Vervoermiddelbezit (huishouden) naar leeftijdsklasse in 2021 (N=12.896)



Auto

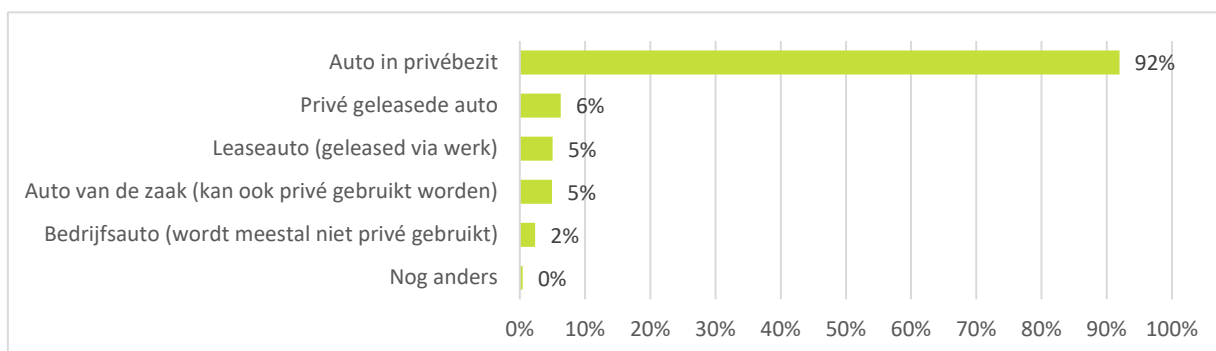
Zoals figuur 2.4 laat zien is het aandeel huishoudens dat een auto bezit stabiel gebleven. Het gemiddeld aantal auto's per huishouden is in 2021 met 1,8% gedaald t.o.v. 2020 (1,20 t.o.v. 1,22). Paragraaf 3.7 vertelt meer over het bouwjaar van de auto's en daarmee over de aanschaf van tweedehands auto's tijdens de coronapandemie.

Figuur 2.4: Aantal auto's per huishouden (N=12.896)



Geen auto bezitten komt met name voor onder de leeftijdsgroep tot 35 jaar (17% vs. 13% gemiddeld) en dit aandeel is met 1% gestegen t.o.v. 2020. Daarnaast hebben alleenstaanden (31%) en de inwoners van zeer sterk stedelijke gebieden (24%) significant vaker geen auto in het bezit in vergelijking met het gemiddelde (13%). Het autobezit is het sterkst afgenomen in de leeftijdsgroep onder de 25 jaar (van 83% naar 81%). 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 via het werk. 5% van de auto's zijn van de zaak (kan ook privé gebruikt worden) en 2% zijn bedrijfsauto's (wordt meestal niet privé gebruikt).

Figuur 2.5: Soort auto in bezit in 2021 (N=11.114)

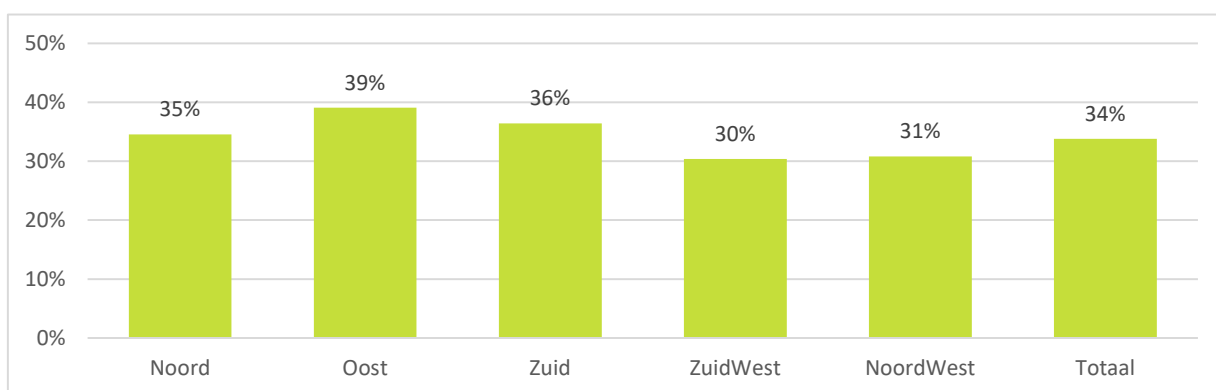


Het parkeren van de auto of motor nabij huis gebeurt meestal d.m.v. vrij parkeren op straat of op een parkeerplaats in de buurt (54%). Dit is een afname van 2% t.o.v. 2020. De op een na meest gekozen optie is het parkeren op eigen terrein (oprit of garage), namelijk 48% van de huishoudens met een auto in hun bezit maakt hier gebruik van.

Twewielers

De meerderheid van de Nederlandse huishoudens bezit in 2021 ten minste één fiets, e-bike of speed pedelec, namelijk 83%.

Figuur 2.6: Bezit elektrische fiets in 2021 naar landsdeel (N=12.896)



Eerder zagen we al dat het e-bike bezit het hoogst is in de leeftijdscategorie boven 54 jaar (figuur 2.3), maar nu zien we ook dat het bezit het hoogst is in het oosten van het land (figuur 2.6). Daar bezit namelijk 39% van de huishoudens een e-bike – 5% hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het zuidwesten zit hier het verst onder met 30% van de huishoudens dat een e-bike bezit.

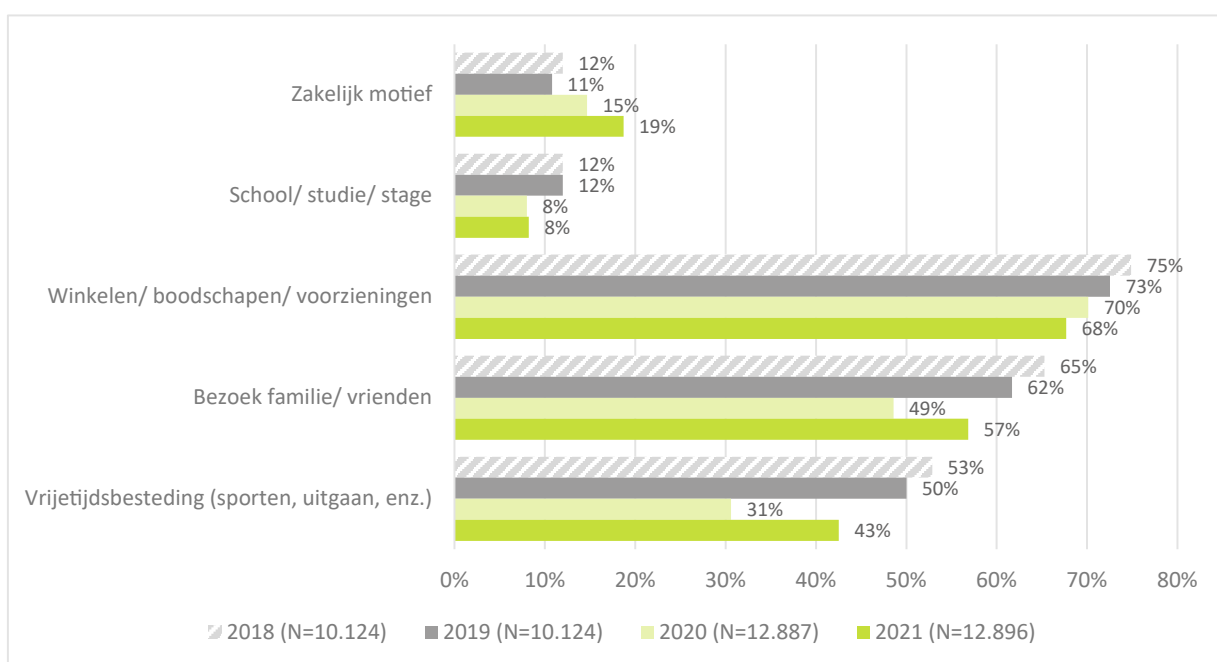
2.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze

Andere reisdoelen dan woon-werkverkeer

In 2021 is het aandeel van de mensen dat reizen maakt voor bezoek aan familie en vrienden en voor vrijetijdsbesteding duidelijk toegenomen ten opzichte van de dip in 2020, maar nog niet terug op het oude niveau van vóór corona.

Het aandeel van de mensen dat reist voor zakelijk motief is toegenomen. Deze toename is voornamelijk toe te schrijven aan de werknemers in de niet commerciële dienstverlening. Het aandeel zakelijke reiziger in deze groep is toegenomen van 18% in 2020 naar 28% in 2021.

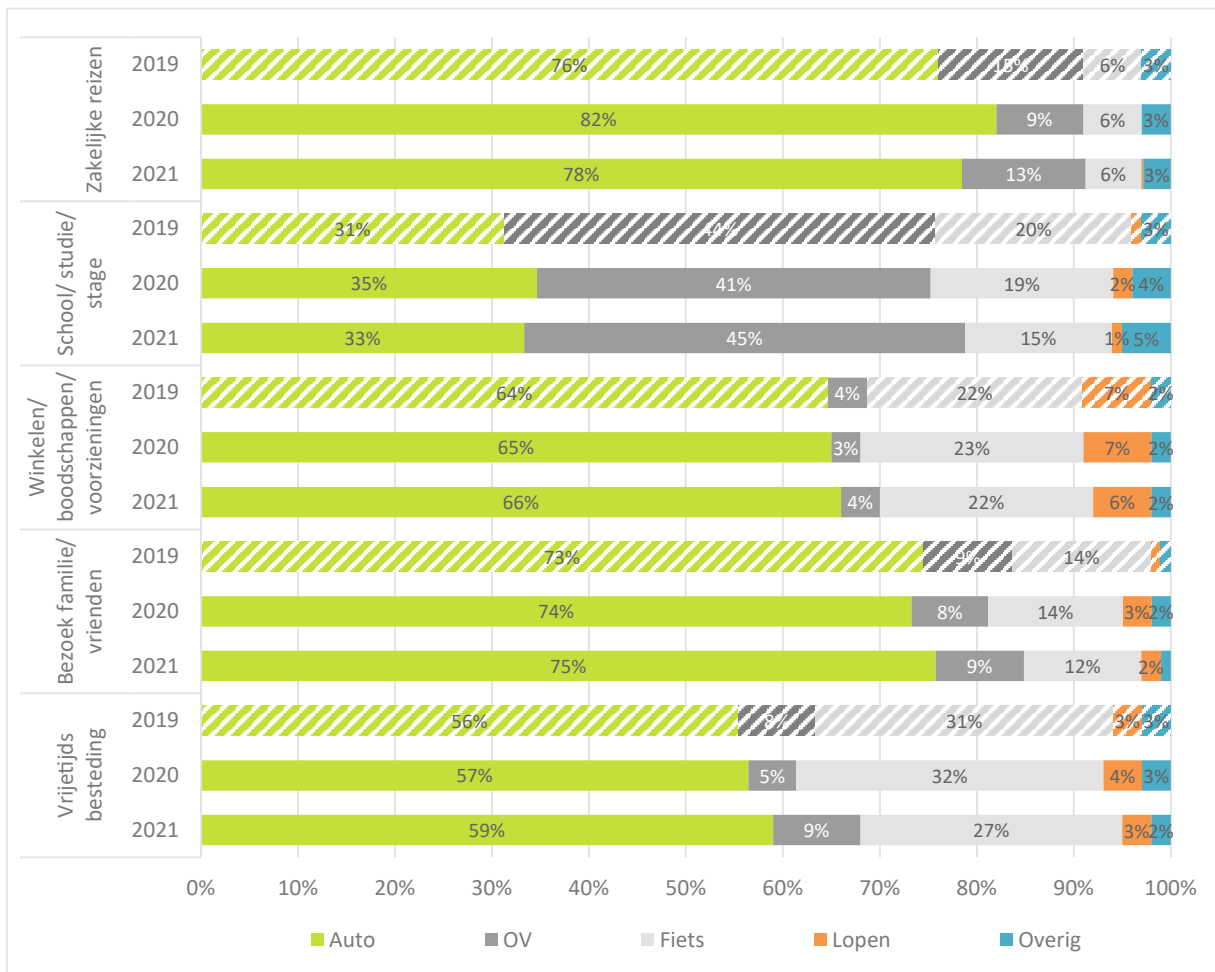
Figuur 2.7: Aandeel reizigers voor reisdoelen anders dan woon-werkverkeer



Modal split

Tussen 2019 en 2021 is de keuze van het hoofdvervoermiddel voor de verschillende reisdoelen beperkt veranderd. Bij de motieven 'zakelijke reizen' en 'school, studie en stage' zijn de meeste veranderingen te zien. In beide gevallen nam het aandeel ritten met de auto af in 2021, terwijl ze in 2020 ten opzichte van 2019 juist in aandeel waren gestegen. Ter vervanging van de auto, reisden zakelijke reizigers en scholieren in 2021 vaker met het OV. Deze stijging van het OV-gebruik zien we overigens ook terug bij de overige meer recreatieve motieven. Daar gaat dit niet ten koste van de auto, maar van de fiets.

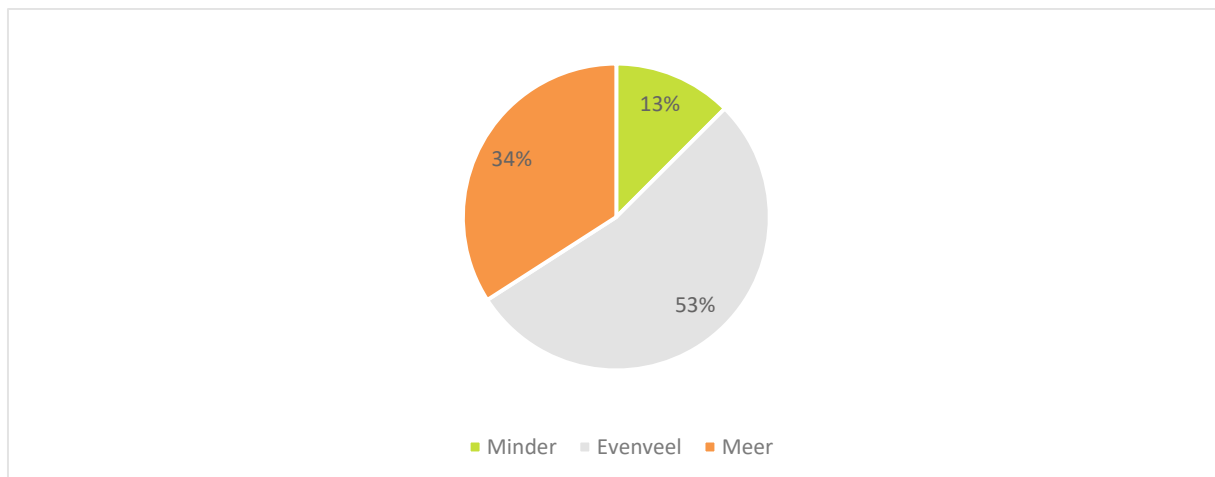
Figuur 2.8: Hoofdvervoermiddelkeuze voor reisdoelen anders dan woon-werk in 2019, 2020 (N=12.887) en 2021 (N=12.896)*



Veranderingen in zakelijke reizen

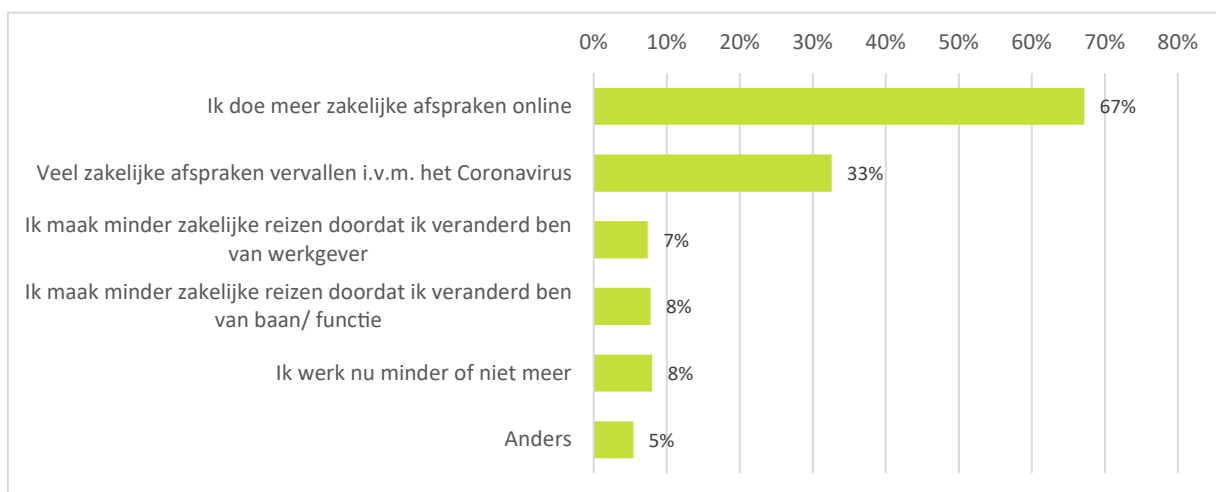
Niet alleen het aandeel reizigers voor zakelijk motief is toegenomen, ook geeft 34% van hen aan nu vaker zakelijk te reizen dan in 2020. We hebben het hier dus over het aantal reizen dat is toegenomen. 53% maakt evenveel zakelijke reizen en 13% maakt minder reizen in 2021 in vergelijking met 2020.

Figuur 2.8: Veranderd aantal zakelijke reizen in vergelijking met 2020 (N=2.201)



Zij die minder zakelijke reizen maken, geven in twee derde van de gevallen aan dat veel afspraken tegenwoordig online plaatsvinden. Een derde geeft aan dat de afspraken vervallen.

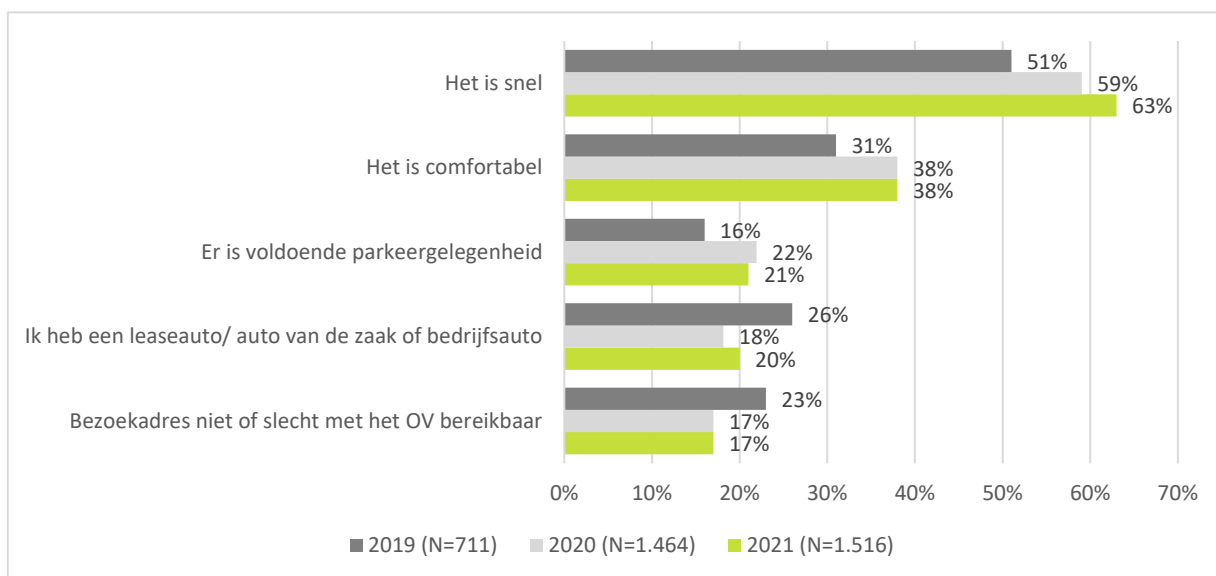
Figuur 2.9: Redenen van afname zakelijk ritten 2021 t.o.v. 2020 (N=264)



Redenen vervoermiddelkeuze zakelijke reizen

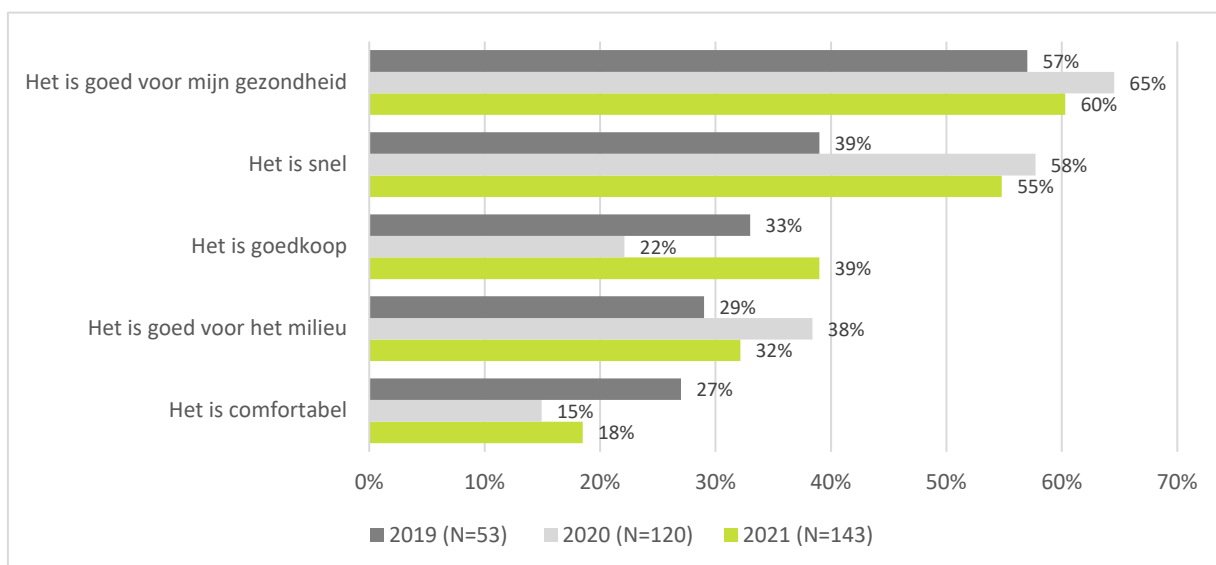
Zakelijke reizigers kiezen hun vervoermiddel om verschillende redenen en deze redenen verschillen per vervoermiddel. Figuur 2.10 laat de 5 vaakst gekozen redenen zien om de auto te gebruiken voor zakelijke reizen.

Figuur 2.10: Redenen voor de auto als zakelijk vervoermiddel 2019 tot en met 2021



Bijna tweederde (63%) van de automobilisten geeft aan dat ze voor zakelijke reizen de auto pakken omdat dit snel is. Deze factor heeft een groeiend belang gekregen over de afgelopen drie jaar en blijft daarmee het meest bepalend. Ten opzichte van 2019 is ook het comfort en de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid belangrijker geworden.

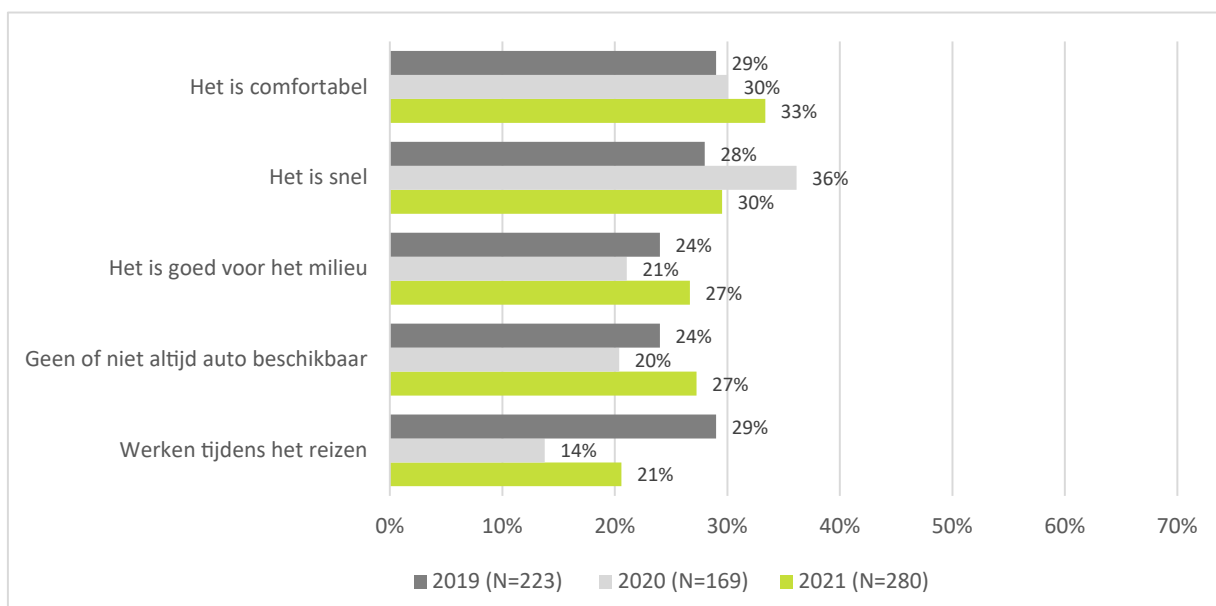
Figuur 2.11: Redenen voor de fiets als zakelijk vervoermiddel 2019 tot en met 2021



De fiets wordt het vaakst gebruikt voor zakelijke ritten omdat het goed is voor de gezondheid (60%) en omdat het snel is (55%). Beide factoren zijn belangrijker geworden sinds 2019, maar in 2021 lijkt hun belang iets af te zwakken. Het feit dat fietsen goedkoop (39%) en comfortabel (18%) is, heeft daarentegen in 2021 een groeiend belang gekregen. Comfort is daarmee in de top 5 redenen beland om te fietsen naar een zakelijke afspraak en verstoort hiermee de autobeschikbaarheid uit de top 5.

Zij die het OV gebruiken voor hun zakelijke reizen doen dit voornamelijk omdat het comfortabel is (33%), vorig jaar stond snelheid nog bovenaan. Met 30% staat snelheid echter nog steeds hoog. Het kunnen werken tijdens het reizen is dit jaar opnieuw terug in de top vijf ten koste van het gebrek aan parkeergelegenheid op de werklocatie.

Figuur 2.12: Redenen OV als zakelijk vervoermiddel 2019 en 2020



Kortom, over alle modaliteiten heen kiest men het vervoermiddel waarmee men het snelst naar de zakelijke bestemming kan reizen, en dit is al sinds 2019. Comfort is echter van groeiend belang sinds de coronapandemie.

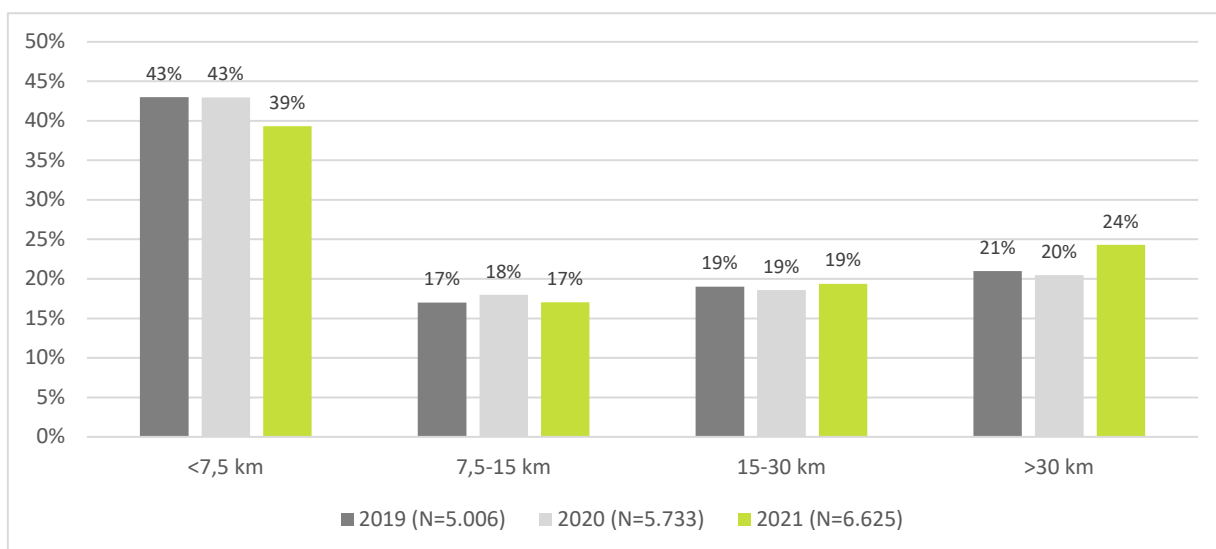
3. Woon-werk reizen

3.1 Reisafstand

In 2021 was de gemiddelde woon-werkafstand (van huis naar het vaste werkadres buitenshuis) gelijk aan 21,5 kilometer. Dit is 1,4 kilometer meer dan in 2020 en 1,7 kilometer meer dan in 2019. **De woon-werkafstand lijkt in de afgelopen jaren dus toegenomen.** Hierbij moet worden opgemerkt dat dit een conclusie is waarbij de werknemers die volledig thuiswerken niet zijn meegenomen. Dit is met name in 2020 een vrij grote groep werknemers, daarom hebben we in het onderzoek van 2021 ter controle ook aan thuiswerkers gevraagd waar hun vaste werkadres buitenshuis *zou* zijn als ze niet volledig thuis zouden werken. Inclusief deze thuiswerkers blijkt het verschil in woonwerkafstand tussen 2020 (retrospectief) en 2021 kleiner te zijn, namelijk 0,8 kilometer. De gemiddelde woon-werkafstand ligt dan wel hoger namelijk op 23,1 kilometer in 2021. **De werknemers die volledig thuiswerken hebben dus gemiddeld een grotere woon-werkafstand.**

Figuur 3.1 toont de afstandsklassen van huis naar het vaste werkadres over de afgelopen drie jaar. Dit is exclusief mensen die fulltime thuiswerken. Als we deze thuiswerkers in 2021 meenemen, zijn er kleine verschillen op te merken. De groep die op meer dan 30 kilometer afstand woont groeit met 2% en dit wordt in mindering gebracht op alle kortere afstandsklassen en met name bij de groep die tussen 15 en 30 kilometer afstand woont.

Figuur 3.1: Afstandsklassen van huis naar vaste werkadres (excl. volledige thuiswerkers) van 2019 tot 2021



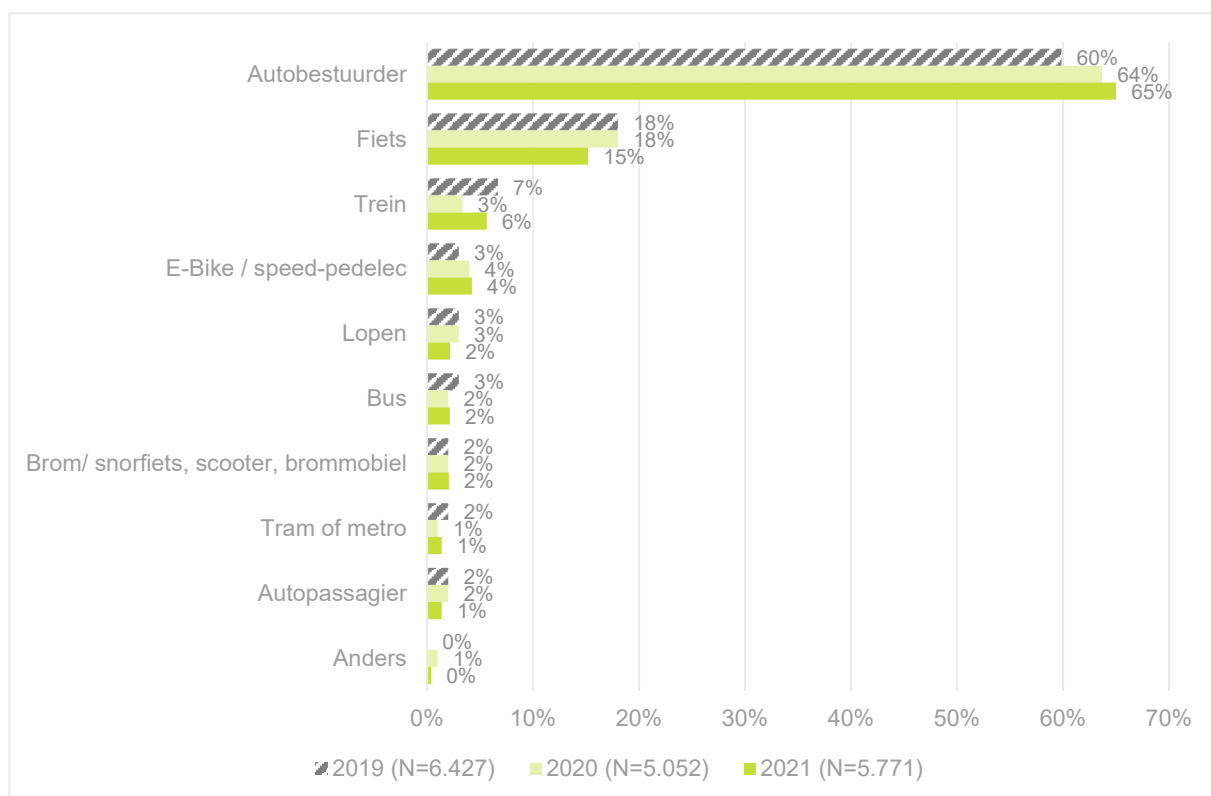
3.2 Vervoermiddelkeuze woon-werk

Persoonsniveau

Binnen het woon-werkverkeer in oktober 2021 reist het merendeel van 79% altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel, 21% kiest verschillende vervoermiddelen op verschillende dagen. Een werknemer die altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel naar het werk reist noemen we een unimodale reiziger. In 2020 lag het percentage unimodale reizigers net iets lager (76%).

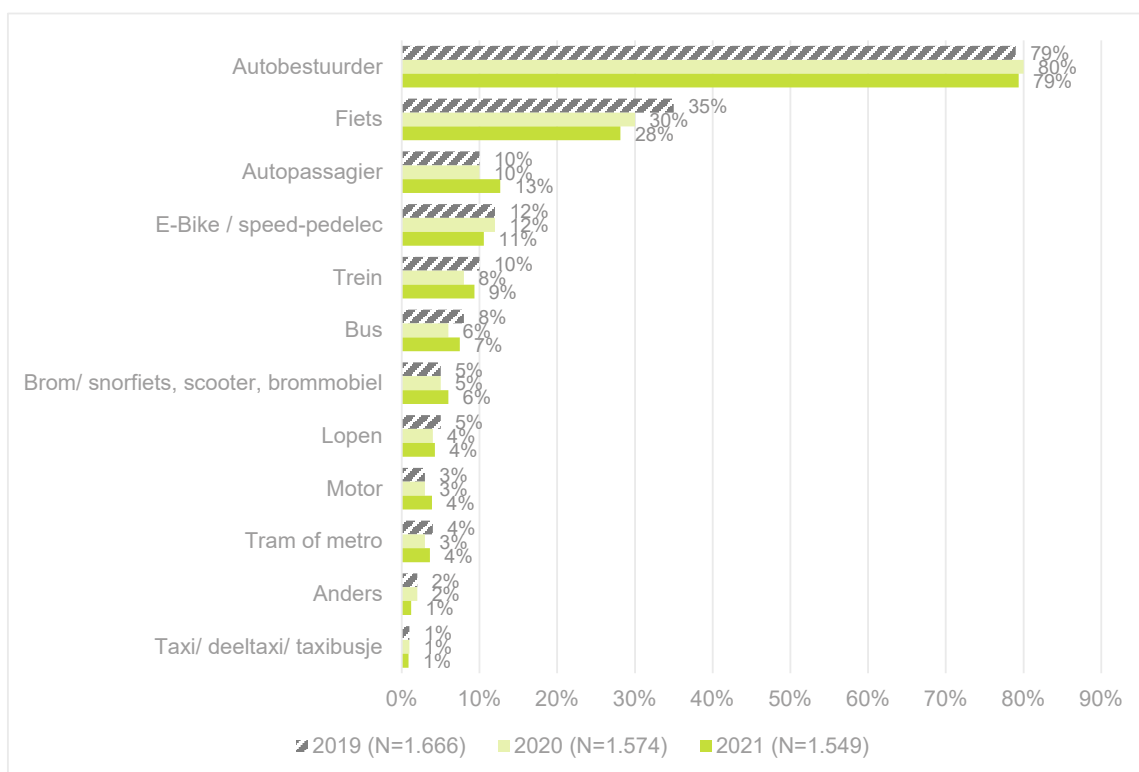
Zoals figuur 3.2 laat zien, zijn unimodale reizigers in de afgelopen drie jaar voornamelijk automobilisten en dit aandeel stijgt. Ook zien we dat in 2020 het aandeel werknemers dat iedere werkdag met de trein reisde was afgenomen (van 7% naar 3%), maar dat dit aandeel is in 2021 weer redelijk is hersteld (6%). In 2021 reist 65% van de unimodale reizigers altijd met de auto naar het werk, 15% fiets altijd naar zijn/ haar werk en 6% gaat uitsluitend met de trein.

Figuur 3.2: Hoofdvervoermiddelkeuze unimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie



De werknemers die met verschillende hoofdvervoermiddelen op verschillende dagen reizen noemen we de multimodale reizigers. In 2021 is het aandeel multimodale reizigers gedaald met 3% in vergelijking met 2020. **Dit betekent dat een grotere groep werknemers vaker structureel hetzelfde woon-werk reisgedrag vertoont.** Ook binnen de multimodale reizigers is het aandeel automobilisten het hoogst met 79% in 2021 (figuur 3.3). Dat wil zeggen dat 79% van de multimodale reizigers ten minste één dag per week voor de auto kiest. Daarnaast reist 28% afwisselend met de fiets, 13% rijdt af en toe met iemand mee in de auto en 11% pakt op een deel van zijn/haar werkdagen de e-bike of speed pedelec. Ook zien we dat het aandeel dat af en toe met het OV reist is opgelopen t.o.v. 2020.

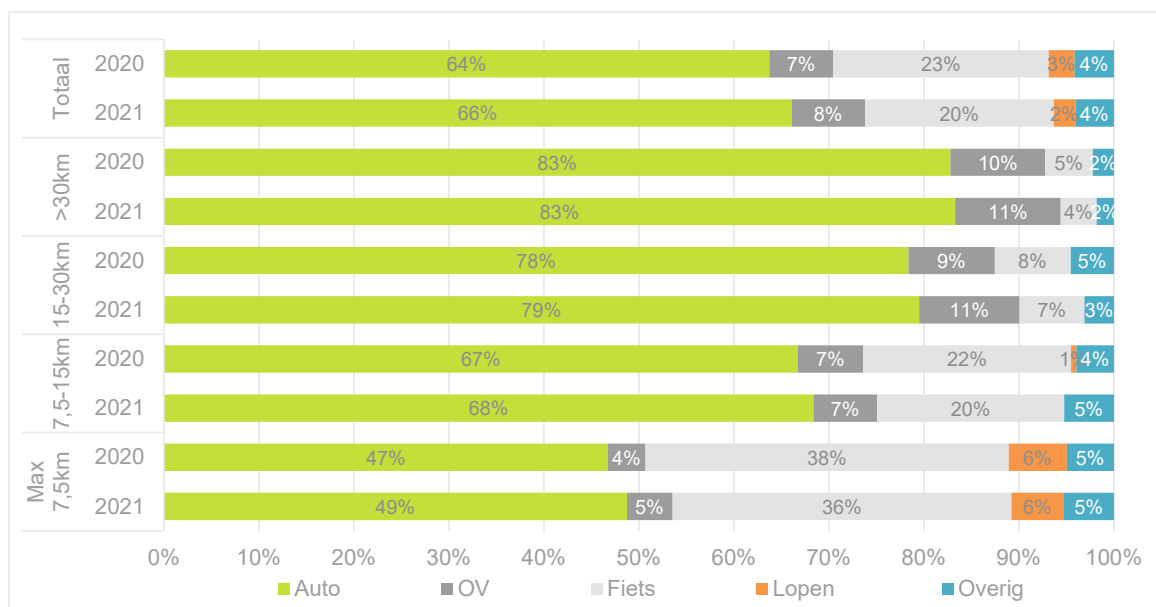
Figuur 3.3: Hoofdvervoermiddelkeuze multimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie



Ritniveau

De auto is en blijft het vaakst gebruikte vervoermiddel op alle woon-werk afstanden en hier zit een licht stijgende lijn in (figuur 3.5). Op de korte afstanden is de fiets daarna het meest populair. We zien dat het aandeel fiets in 2021 lager lag dan een jaar ervoor. Mogelijk komt dit doordat in oktober 2021 meer regenachtige dagen waren dan in oktober 2020. We zien wel een groei in het aandeel OV-ritten. Dit is zowel op de korte afstanden, tot maximaal 7,5 kilometer, als op de afstanden groter dan 15 kilometer. In het totaal heeft dit geleid tot een groei van +1% in het aandeel OV.

Figuur 3.5: Hoofdvervoermiddelkeuze ritniveau naar afstandsklasse woon-werk in 2020 (N=6.413) en 2021 (N=7.320)

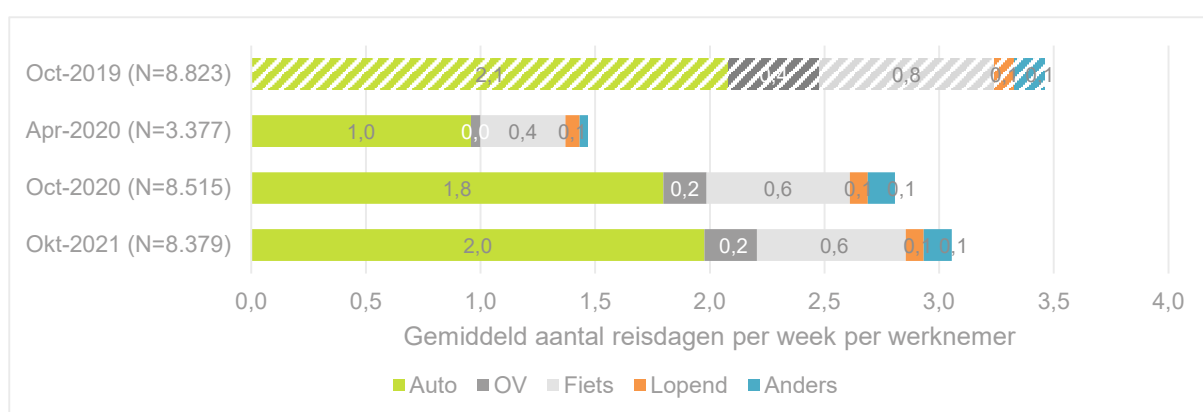


Absolute en relatieve ontwikkelingen

Met de komst van het coronavirus is veel veranderd in het woon-werkverkeer. Om dit zo goed mogelijk in beeld te krijgen, brengen we zowel de absolute als relatieve ontwikkelingen in kaart. 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 het gemiddeld aantal reisdagen in oktober 2021 (3,1 reisdagen) hoger ligt dan een jaar ervoor (2,9 reisdagen), maar nog steeds lager dan in oktober 2019 (3,8 reisdagen)².**

Ook zien we dat het aantal reisdagen met de auto in oktober 2021 met gemiddeld 0,2 dagen per week is toegenomen. De overige modaliteiten zijn onveranderd gebleven, wat maakt dat het aandeel auto hoger is dan een jaar geleden. In april 2020, net na de intrede van de coronamaatregelen, was het aandeel auto nog sterker aanwezig. Het aantal reisdagen met het OV was op dat moment nagenoeg gelijk aan nul en ook nu zien we dat het OV-gebruik nog niet terug is op het pre-COVID-19 niveau. Dit geldt, in mindere mate, ook voor het aantal reisdagen met de fiets van en naar werk.

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

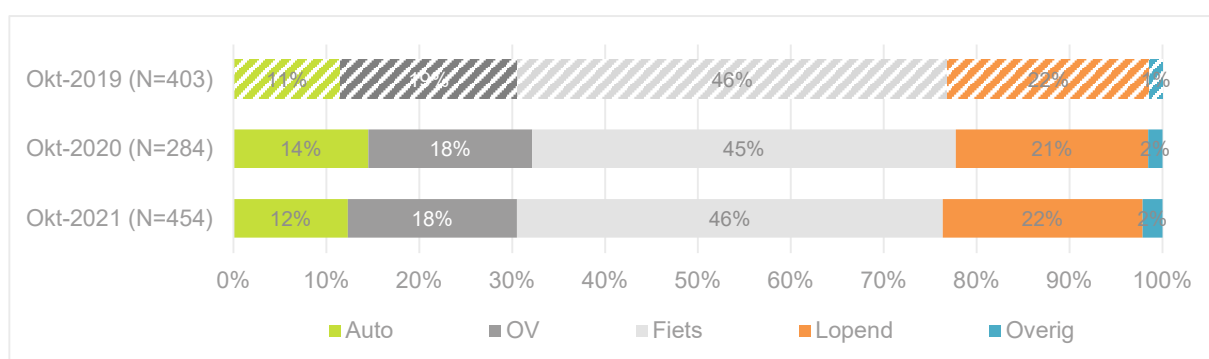


Voor- en natransport in de ketenreis

Werknemers die met het OV richting het werk reizen zijn ook bevraagd naar hun voor- en natransport. Figuur 3.7 en 3.8 laten zien hoe het voor- en natransport van de treinreizigers³ is veranderd in de afgelopen jaren.

De verschillen zijn niet groot, maar in 2020 was de toename van de auto als voortransportmiddel wel opvallend. Nu is dat weer bijna terug op het pre-COVID-19 niveau. In plaats daarvan zijn treinreizigers vaker fietsend of te voet naar het treinstation gegaan.

Figuur 3.7: Verandering in het voortransport van de treinreizigers van 2019 tot 2021

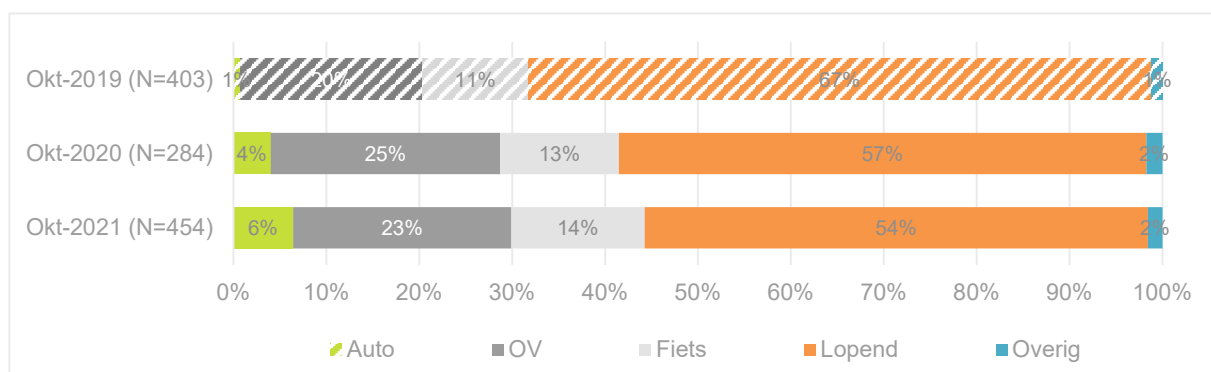


² Deze reisdagen zijn niet exact gelijk aan de som van de afzonderlijke reisdagen per vervoermiddel in figuur 3.4. Dit komt doordat de groep die zowel naar een vaste als externe werklocatie reist, in de enquête enkel hun vervoermiddelgebruik naar het vaste werkadres hoeft te noteren. Dit geldt bij de huidige meting voor een N van 595 respondenten.

³ Bij de bus (N=212) en tram en metro (N=152) was de N te klein voor deze analyse van voor- en natransport.

In het natransport van de treinreizigers zien we dat de auto nog wel een groeiend aandeel heeft (6% in 2021 t.o.v. 4% in 2020 en 1% in 2019). Hiervan reist 2% met een deelauto en 2% middels carpoolen van het treinstation naar het werkadres. De overige 2% reist met de eigen auto. De toename in het autogebruik gaat voornamelijk ten koste van het lopen en de bus, tram of metro. Treinreizigers hebben in 2021 wel iets vaker (+1%) de fiets gepakt om van het station naar het werk te komen dan een jaar geleden.

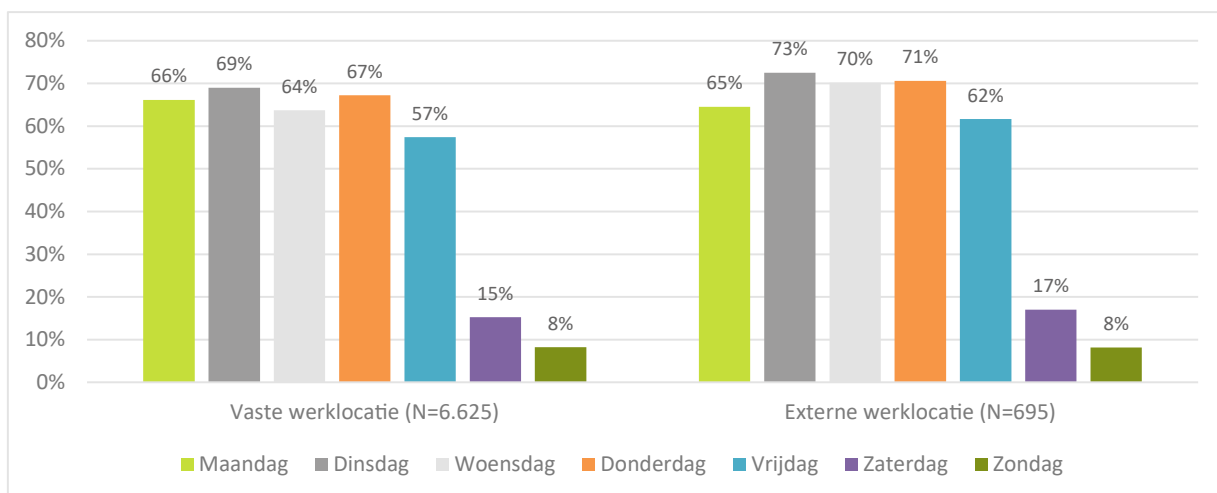
Figuur 3.8: Verandering in het natransport van de treinreizigers van 2019 tot 2021



3.3 Reisdagen en tijden

De werknemers reizen het vaakst naar hun vaste werklocatie op de dinsdag en donderdag, gevolgd door de maandag (figuur 3.9). Externe werklocaties zoals bijvoorbeeld een flexwerkplek, een bouwlocatie of voor een detachering worden het vaakst op een dinsdag bezocht. **Daarmee is over het geheel dinsdag de drukste reisdag binnen het woon-werkverkeer.**

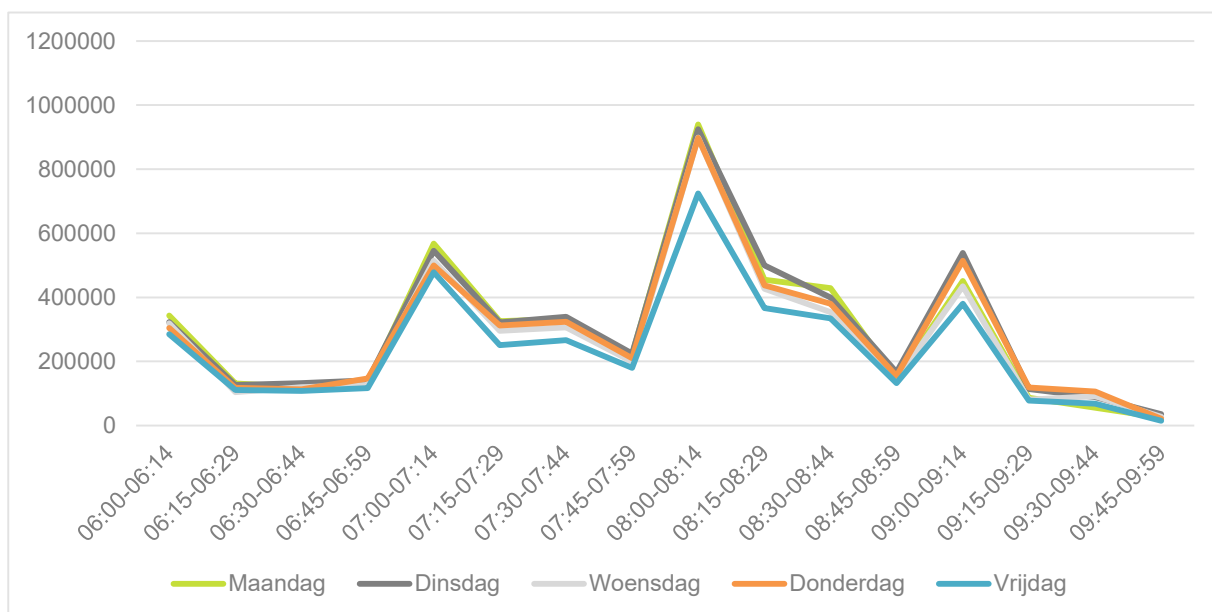
Figuur 3.9: Reizigers naar de vaste en externe werklocatie per dag van de week in 2021



Deze spreiding over de dagen van de week is ook terug te zien in figuren 3.10 (aankomsttijden ochtendspits) en 3.11 (vertrektijden avondspits). Hoewel de intensiteit afwijkt over de verschillende wekdagen, zien we wel continue eenzelfde patroon. **In de ochtend is er sprake van een hyperspits met een concentratie van aankomsten rond 08:00 uur, daarvoor en erna is de drukte aanzienlijk lager.** We zien wel een eerdere piek rond 07:00 uur en ook later op de ochtend rond 09:00 uur, maar in beide gevallen liggen de intensiteiten lager⁴.

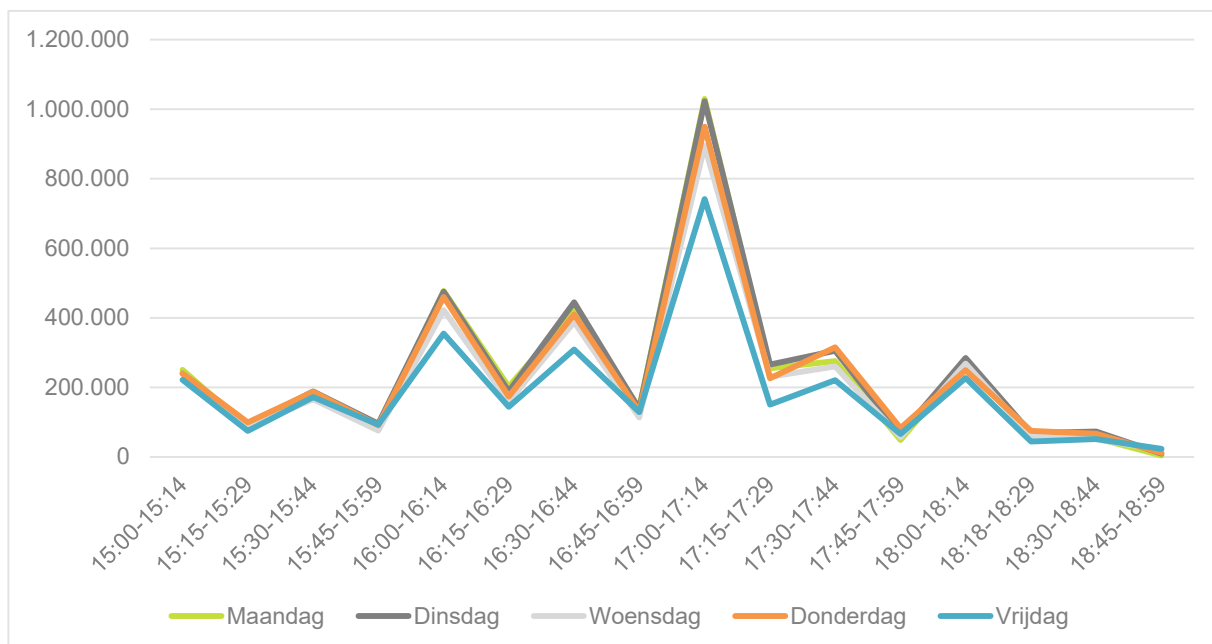
⁴ Let wel: de vraagstelling is op kwartierbasis geweest, maar het is aannemelijk dat reizigers gemakkelijker op een heel of half uur hun vertrektijden invullen waardoor de pieken enigszins vertekend kunnen zijn.

Figuur 3.10: Aantal reizigers in de ochtenspits richting de vaste en externe werklocatie (aankomsttijd) in 2021 (N=7.320)



In de avond vertrekken de meeste werknemers rond 17.00 uur wat ook zorgt voor een flinke piek op dit tijdstip. Sterker nog, **de aantallen in deze avond-hyperspits liggen hoger (927.600 gemiddeld) dan in de ochtend-hyperspits (877.100 gemiddeld) wat suggereert dat het drukste moment op de terugweg drukker is dan op de heenweg**⁵. Dit komt overeen met het beeld dat er in de avondspits minder spreiding is over andere tijdstippen – er wordt verder nergens het reizigersaantal van 500.000 bereikt waar dit in de ochtend op de drie hele uren wel gebeurt.

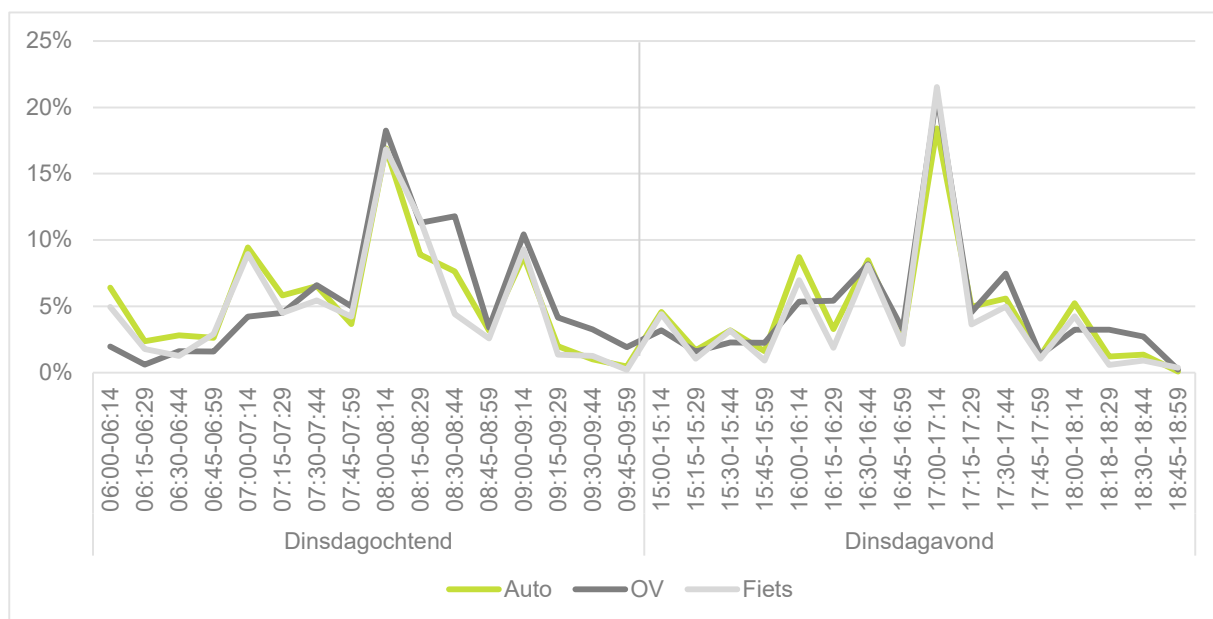
Figuur 3.11: Aantal reizigers in de avondspits vanuit de vaste en externe werklocatie (vertrektijd) in 2021 (N=7.320)



⁵ Ter indicatie: we hebben circa 9.500.000 werknemers in Nederland wat maakt dat gedurende het drukste tijdstip in de ochtend er gemiddeld 9% van deze werknemers op de weg zitten. In het drukte moment van de avond is dat 10%. Let wel: 13% van de werknemers reist helemaal niet, zij werken volledig thuis.

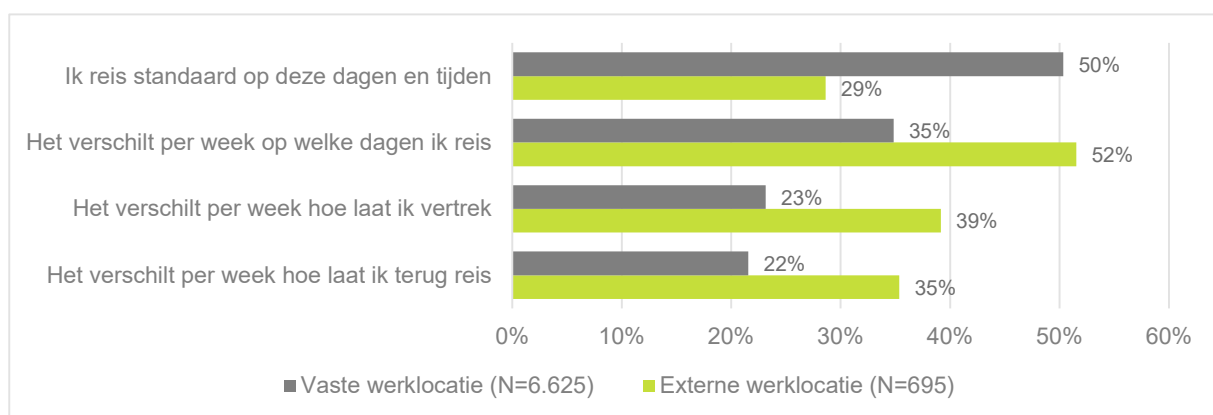
Als we de spreiding per modaliteit bekijken zien we dat alle modaliteiten te maken hebben met een hyperspits in zowel de ochtend als de avond (figuur 3.12). Ook lijkt het erop dat in de ochtendspits met name OV-reizigers iets meer gespreid reizen doordat zo'n 12% tussen 08:30 en 08:45 uur vertrekt, dus na de piek rond 8:00 uur en voor de piek van 9:00 uur⁶. In de middag geldt dat het *aandeel* automobilisten dat in de hyperspits reist relatief het laagst is (18% t.o.v. 21% in het OV en 22% op de fiets). Zij vertrekken in plaats van tussen 17:00 en 17:15 uur relatief vaker tussen 16:00 en 16:15 uur om de (hyper)spits voor te zijn. Als we het hebben over *absolute aantallen* is de groep automobilisten echter wel een stuk groter dan de fietsers en OV'ers.

Figuur 3.12: De ochtend- en avondspits per modaliteit op de dinsdag (drukste dag van de week) in 2021 (N=3.775)



De helft van de werknemers die naar hun vaste werklocatie reizen, doen dit standaard op dezelfde dagen en tijden. Reizigers naar een externe werklocatie zijn daarentegen meer flexibel – bij 52% verschilt het per week op welke dagen ze reizen. Ook de vertrek- en aankomsttijd op de werklocatie is meer variabel bij reizigers naar een externe werklocatie, dan bij werknemers die naar hun vaste werklocatie reizen.

Figuur 3.13: Flexibiliteit in dagen en tijden in 2021



⁶ Hierbij kan het echter wel een rol spelen dat OV-reizigers beter hun tijdstip van reizen kennen doordat zij de OV-tijden scherper hebben. Automobilisten en fietsers ronden wellicht vaker af naar het hele of halve uur.

3.4 Reisgedrag naar vaste en externe werklocatie

In oktober 2019 reisde 84% ten minste één dag naar zijn of haar vaste werkadres. Een jaar later, tijdens COVID-19, daalde dit aandeel tot 68% en in oktober 2021 is dit aandeel 79%. **We zijn daarmee nog niet terug op het niveau zoals voor COVID-19.** En ook het gemiddeld aantal dagen dat iemand naar de vaste werklocatie reist is nog steeds lager in 2021 (2,7) in vergelijking met 2019 (3,4). Wel zijn werknemers gemiddeld 0,2 dagen extra gaan reizen naar hun vaste werkadres in vergelijking met 2020.

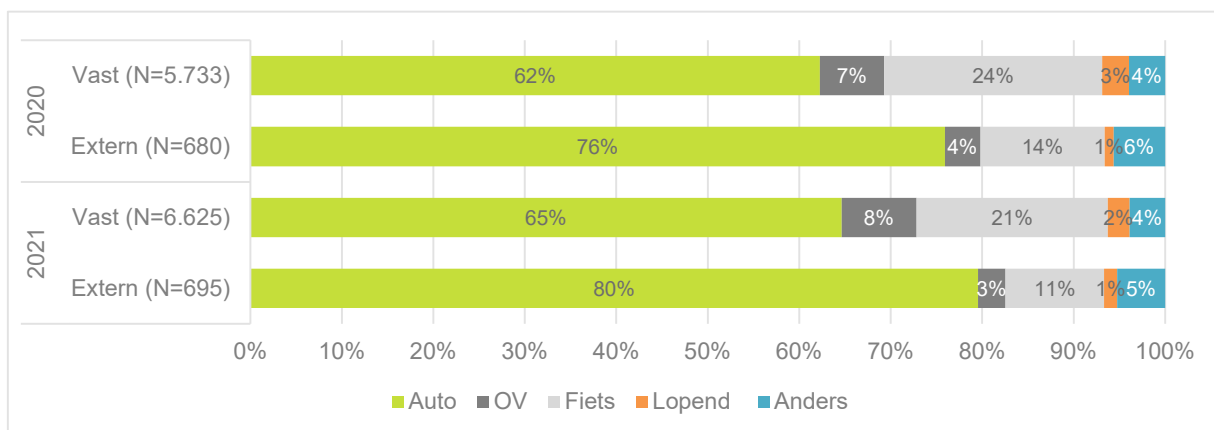
Over de afgelopen drie jaar is het aandeel werknemers dat naar een extern werkadres reist redelijk constant gebleven. Dit geldt ook voor het gemiddeld aantal dagen dat deze werknemers reizen, namelijk bijna een halve dag per week.

Tabel 3.1: Verhoudingen tussen reizigers naar vaste en externe werklocatie

	2019 (N=8.823)	2020 (N=8.515)	2021(N=8.379)
Aandeel naar vaste werkadres	84%	68%	79%
Aandeel naar extern werkadres	15%	14%	15%
Gemiddeld aantal dagen vast	3,4	2,5	2,7
Gemiddeld aantal dagen extern	0,4	0,4	0,4

Werknemers die uitsluitend naar een externe werklocatie reizen en niet naar een vaste werklocatie hebben hun reisgedrag naar deze externe locatie ingevuld. Op basis daarvan hebben we de verschillen tussen reizigers naar hun vaste werklocatie en reizigers naar een externe werklocatie kunnen bepalen (figuur 3.14). **Reizigers naar een externe werklocatie gaan relatief vaker met de auto dan reizigers naar een vaste werklocatie en het autogebruik is ook toegenomen in 2021 t.o.v. 2020.** Ze reizen minder vaak met het OV en de fiets en deze aandelen zijn afgenomen in 2021 t.o.v. 2020.

Figuur 3.14: Vervoermiddelkeuze naar vaste en externe werklocatie⁷



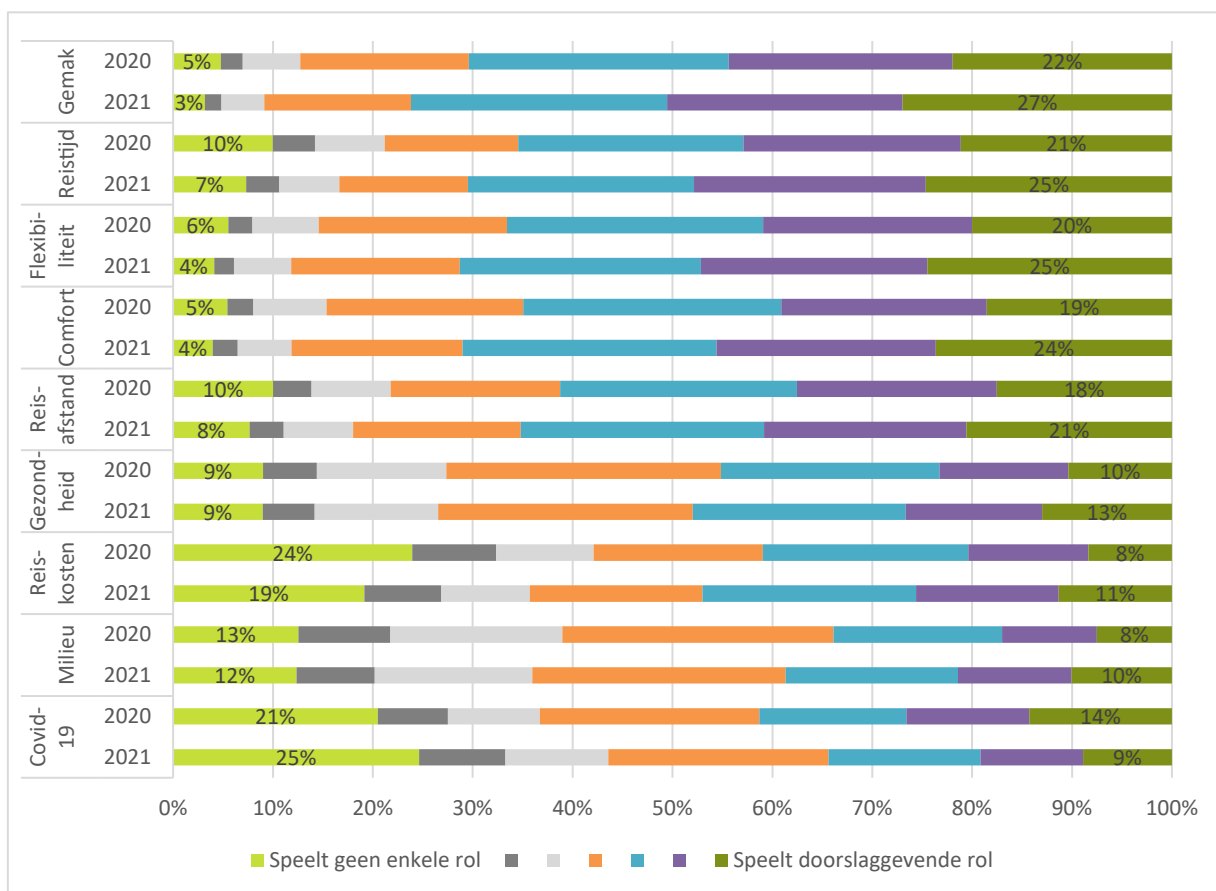
⁷ De percentages werknemers op het vaste en externe werkadres tellen niet op tot 100%. Dit komt omdat er ook nog een groep is die fulltime thuiswerkt. Met name in 2020 was deze groep relatief groot.

3.5 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk

Hoofdredeenen vervoermiddelkeuze

Binnen het woon-werkverkeer spelen vooral het gemak, de reistijd en de flexibiliteit een doorslaggevende rol in de vervoermiddelkeuze (figuur 3.15). In 2020 was dit ook al het geval, maar wel in mindere mate. Toen gaf bijvoorbeeld 22% aan dat gemak doorslaggevend was, terwijl dat nu voor 27% het geval is. **De enige factor die in aandeel is gedaald, en dus voor minder mensen doorslaggevend is geweest in hun vervoermiddelkeuze is COVID-19.** In 2020 was dit voor 14% doorslaggevend en speelde dit bij 21% geen enkele rol in hun vervoermiddelkeuze. Nu geldt dit voor respectievelijk 9% en 25% en is daarmee de minst bepalende factor.

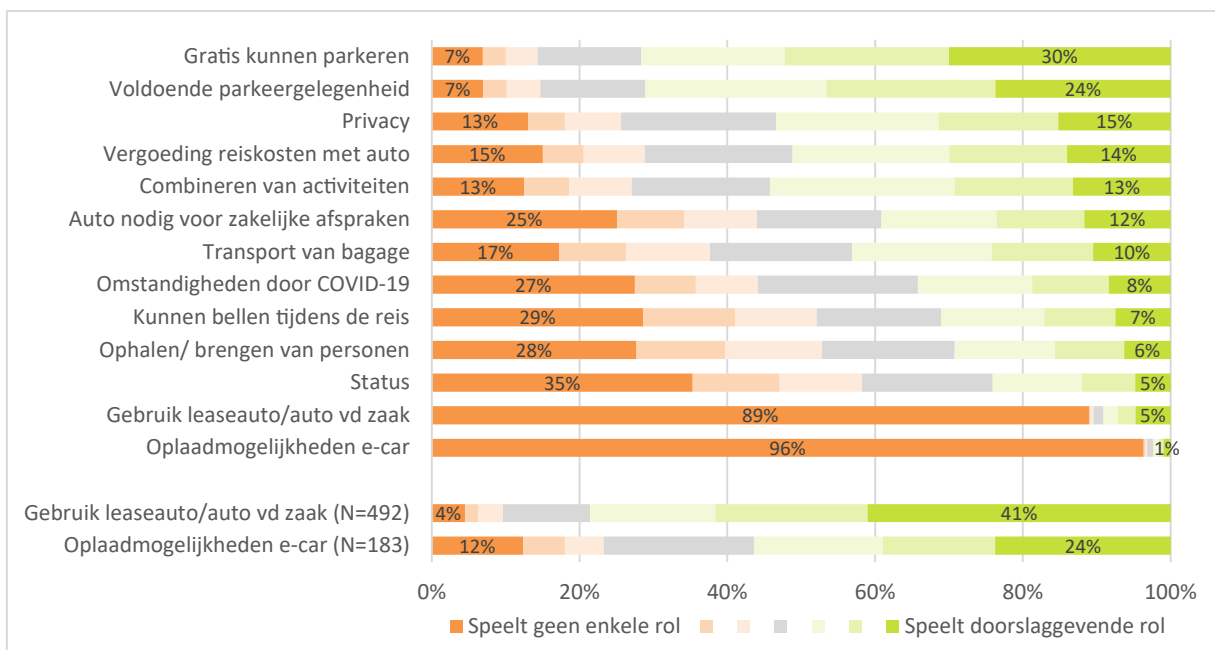
Figuur 3.15: Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk in 2021 (N=7.320) en 2020 (N=6.626)



Motivaties en belemmeringen auto

Werknemers hebben verschillende redenen om naar het werk te gaan met de auto. Naast de eerdergenoemde hoofdredeenen in de vervoermiddelkeuze (figuur 3.15) speelt allereerst het gratis kunnen parkeren bij de werklocatie voor 30% een (doorslaggevende) rol (figuur 3.16). Dit is 4% meer dan in 2020 en heeft daarmee vaker een doorslaggevende rol gespeeld om voor de auto te kiezen. Dit geldt ook voor het hebben van voldoende parkeergelegenheid - in 2021 noemt 24% dit als doorslaggevend, waar dit in 2020 nog 19% was. Ook hier zien we dat de omstandigheden van COVID-19 opnieuw minder vaak doorslaggevend zijn (8% t.o.v. 13% in 2020). **In plaats daarvan is privacy voor een grotere groep belangrijk geworden** (15% t.o.v. 11% in 2020).

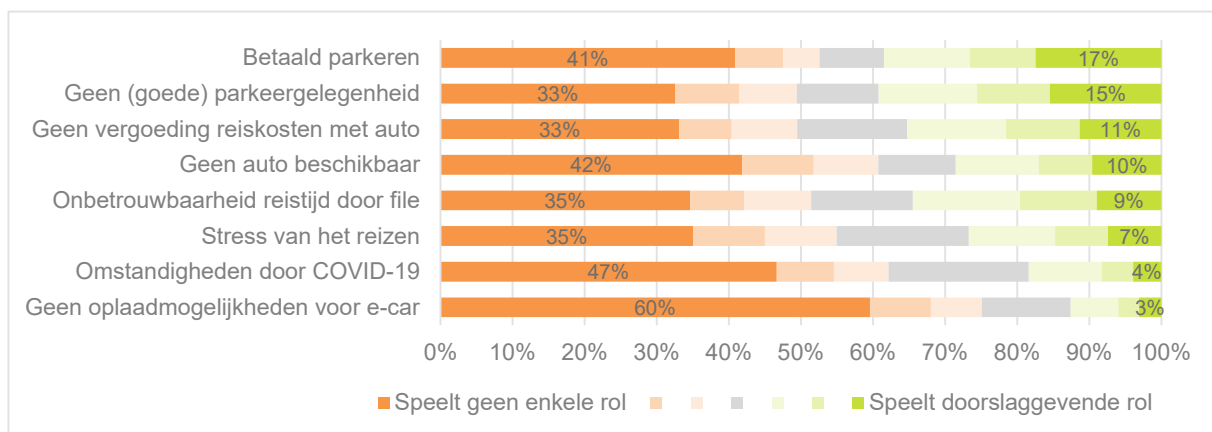
Figuur 3.16: Redenen autogebruik woon-werk (N=4.904)



Het gebruik van een leaseauto of auto van de zaak speelt gemiddeld over alle automobilisten vaak geen enkele rol, maar dit komt doordat 88% geen gebruik maakt van een leaseauto. Zij die wel gebruik maken van een leaseauto noemen dit namelijk relatief vaak als doorslaggevend in hun vervoermiddelkeuze (41%). Dit geldt ook voor de oplaadmogelijkheden met een e-car. Slechts 4% heeft op dit moment al een elektrische auto en binnen die groep noemt 24% het als doorslaggevend in hun vervoermiddelkeuze. Andere factoren die relatief vaak geen enkele rol spelen zijn status (35%) en het nodig hebben van de auto voor zakelijke afspraken (25%). Wel zien we dat beide factoren in 2021 vaker naar voren komen dan in 2020, toen zei nog respectievelijk 50% en 34% dat dit geen enkele rol speelden.

Figuur 3.17 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 17% doorslaggevend, gevolgd door het ontbreken van een (goede) parkeergelegenheid (15%).** Een duidelijke trend is zichtbaar in het belang van de onbetrouwbaarheid in reistijd vanwege files. De onbetrouwbare reistijd met de auto was in 2019 voor 14% doorslaggevend om niet de auto te gebruiken, in 2020 voor slechts 8% en in 2021 voor 9%. Dit komt overeen met de verminderde drukte op de weg en is dus volgens verwachting.

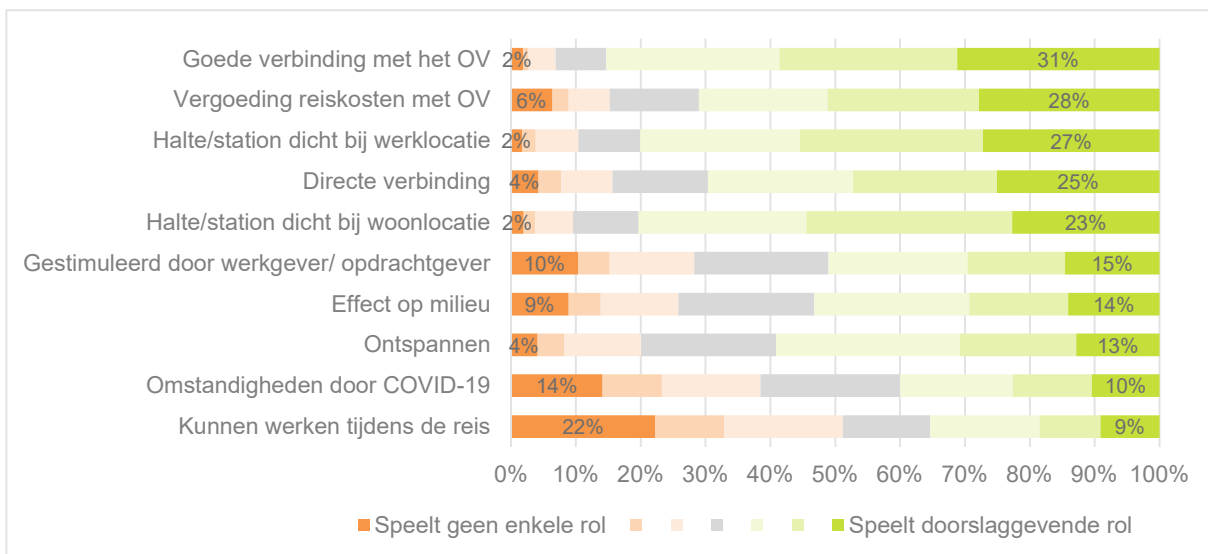
Figuur 3.17: Redenen geen autogebruik woon-werk (N=1.583)



Motivaties en belemmeringen openbaar vervoer

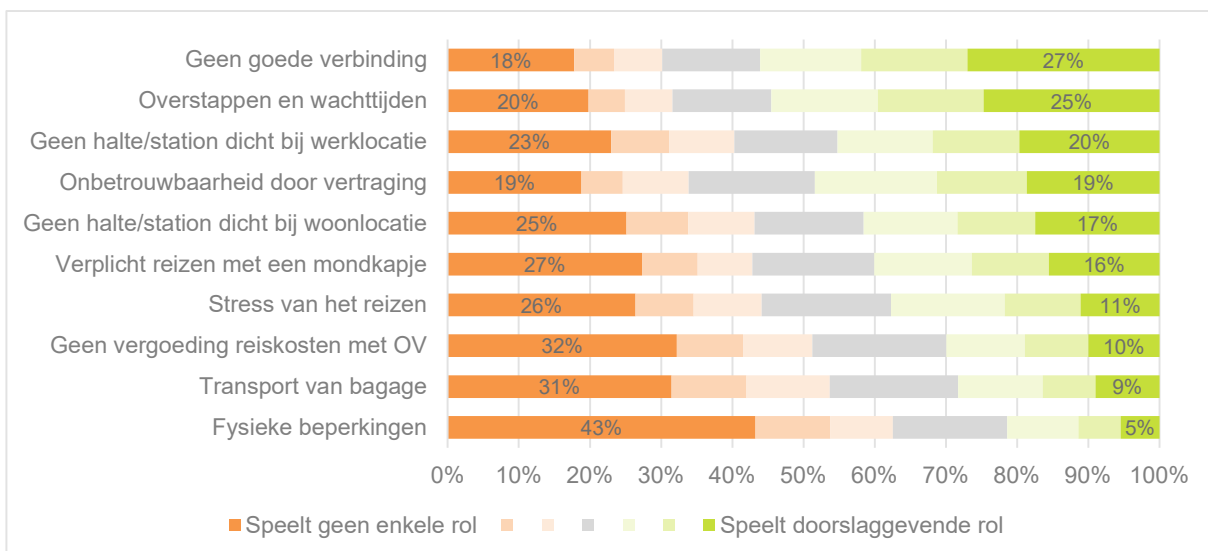
Voor de OV-reizigers is, naast de eerdergenoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze, vooral het hebben van een **goede OV-verbinding van belang** (figuur 3.18). **Daarnaast is ook het hebben van een reiskostenvergoeding voor het OV vaak doorslaggevend (28%) en deze reden scoort aanzienlijk hoger dan in 2020 (22%)**. Het kunnen werken tijdens de reis wordt over het algemeen minder als reden opgegeven om met het OV te reizen. Dit is in 2021 voor slechts 9% doorslaggevend geweest, maar dit is wel 5% hoger dan in 2020. Ook zien we dat het ontspannen gevoel van het OV vaker wel (13%) een rol speelt dan niet (4%). Dit was in 2020 ook het geval, maar in mindere mate, met respectievelijk 9% en 6%.

Figuur 3.18: Redenen OV-gebruik woon-werk (N= 793)



Naast dat een goede verbinding met het OV een goede motivator is, blijkt een slechte verbinding het meest doorslaggevend om niet voor het OV te kiezen (in 27% van de gevallen) (figuur 3.19). De op een na meest genoemde reden om niet met het OV te reizen is het moeten overstappen en de wachttijden – voor een kwart is dit zelfs doorslaggevend. Beide argumenten waren in 2020 ook al aanwezig. En ook in de andere motivaties zijn weinig verschuivingen op te merken. **Hoewel OV-reizigers vaak aangeven de ontspanning van de reis te waarderen, geldt dat de niet-OV-reizigers in 11% van de gevallen juist te veel stress ervaren om met het OV te reizen.**

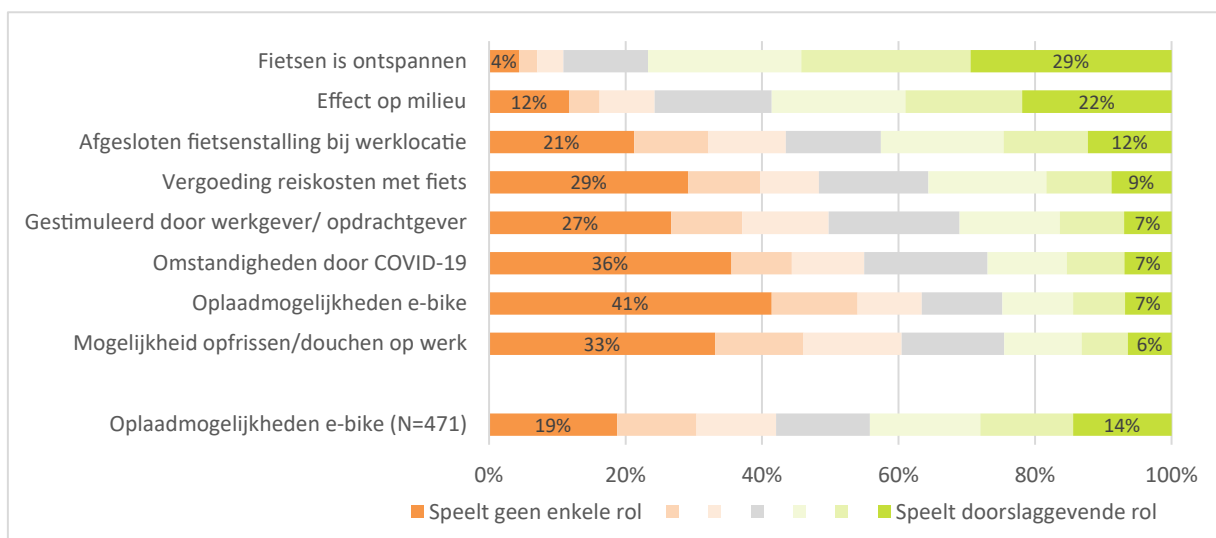
Figuur 3.19: Redenen geen OV-gebruik woon-werk (N=6.527)



Motivaties en belemmeringen fiets

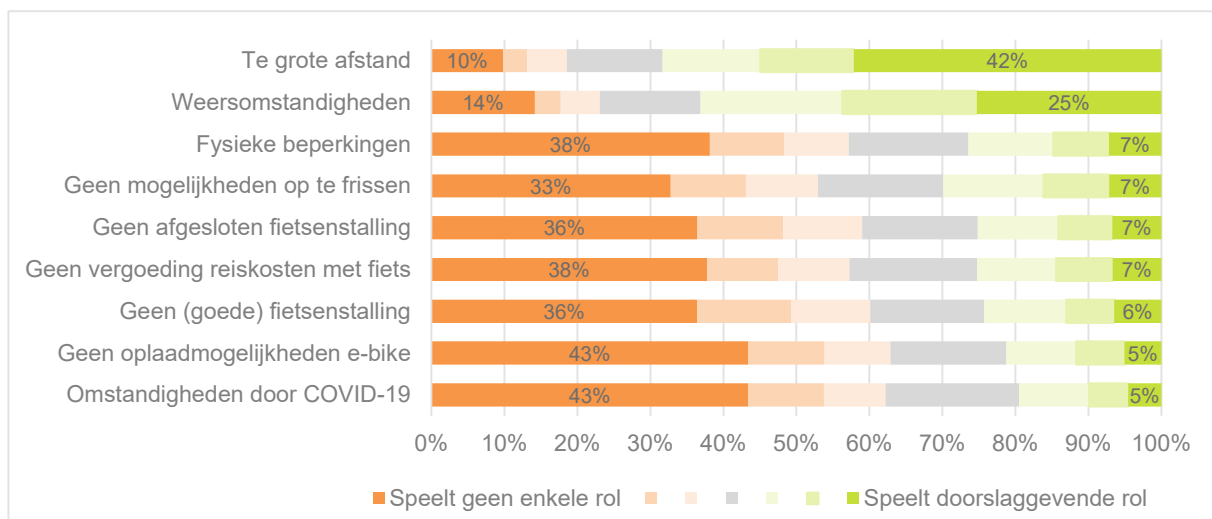
De grootste motivatie om te fietsen naar het werk (naast de eerdergenoemde hoofdredenen zoals gemak en reistijd) is dat het ontspannen is (figuur 3.20). Daarnaast reist 22% met de fiets omdat dit een positief effect heeft op het milieu. Factoren die volgens veel fietsers geen enkele rol spelen zijn de oplaadmogelijkheden voor de e-bike (41%) en de omstandigheden door COVID-19 (36%). Ook hier geldt dat het belang van de oplaadmogelijkheden groter is voor fietsers die daadwerkelijk met een e-bike of speed-pedelec naar werk reizen. 14% van hen vindt de oplaadmogelijkheden een doorslaggevende factor en voor 19% speelt dit geen enkele rol.

Figuur 3.20: Redenen fietsgebruik woon-werk (N=1.806)



De voornaamste reden waarom werknemers niet fietsen naar hun werk is omdat de afstand te groot is (figuur 3.21). Daarnaast geldt dat voor een kwart van de werknemers slechte weersomstandigheden doorslaggevend zijn om niet op de fiets te stappen. In 2020 gold dit eveneens voor 26% van de werknemers. De minst doorslaggevende factoren zijn COVID-19 en het hebben van een oplaadmogelijkheid voor de e-bike. In 2021 geeft 43% aan dat dit geen enkele rol speelt in hun keuze, in 2020 was dit nog 48%. Dit betekent dat de oplaadmogelijkheden vaker een rol zijn gaan spelen om niet de fiets te pakken, maar het is niet vaker doorslaggevend geworden (in 2020 ook 5%).

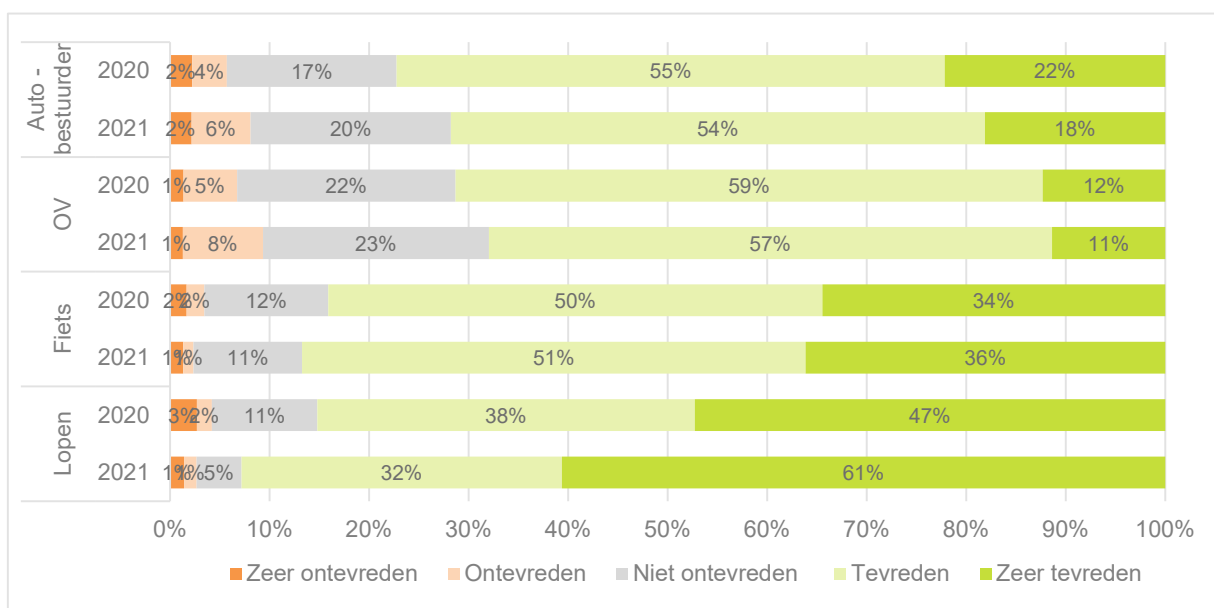
Figuur 3.21: Redenen geen fietsgebruik (N=5.502)



3.6 Beoordeling woon-werkreis

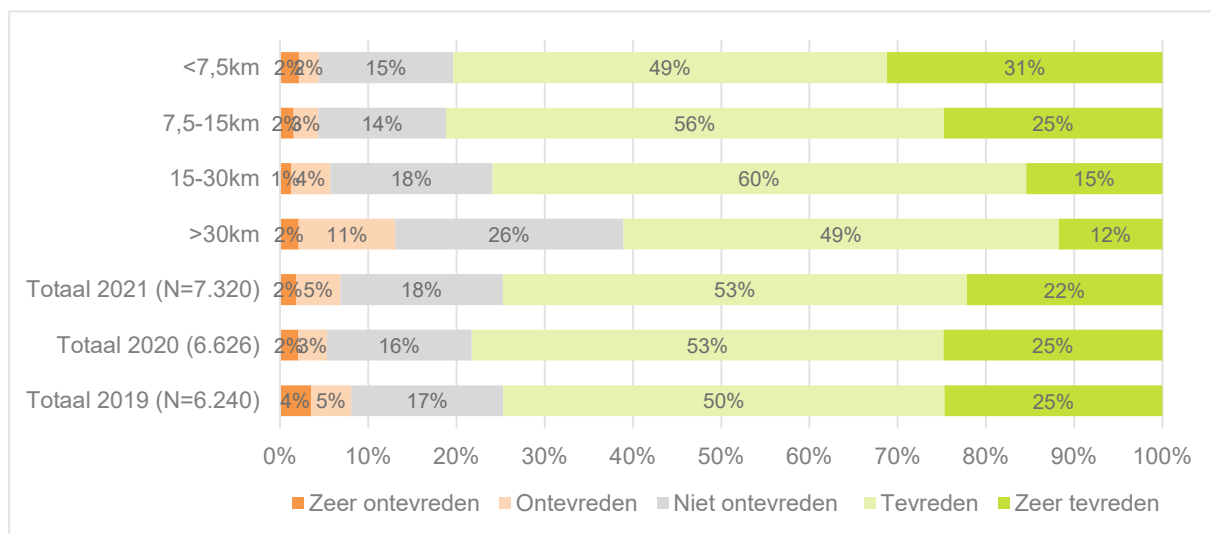
Figuur 3.22 laat de tevredenheid van werknemers over hun woon-werkreis zien per hoofdvervoermiddel. Werknemers die te voet of per fiets naar het werk gaan zijn het vaakst (zeer) tevreden over hun reis. Ook zijn deze werknemers in 2021 vaker tevreden dan in 2020. **Voor de automobilist en OV-reiziger is het tegenovergestelde het geval, zij zijn in 2021 vaker (zeer) ontevreden over hun woon-werkreis.** Dit heeft mogelijk te maken met de toegenomen drukte op de weg en in het OV, of omdat ze überhaupt weer vaker naar werk moesten reizen.

Figuur 3.22: Beoordeling woon-werkreis per modaliteit in 2020 (N=6.626) en 2021 (N=7.320)



Figuur 3.23 laat de beoordeling van de woon-werkreis per afstandsklasse zien. Hier is duidelijk zichtbaar dat werknemers die dicht bij hun werk wonen vaker (zeer) tevreden zijn over hun woon-werkreis dan werknemers die langere afstanden moeten afleggen. Ook zien we dat werknemers in 2020 in het algemeen vaker tevreden waren over hun woon-werkreis dan in 2021 en dat de tevredenheid in 2021 weer is afgenomen. Ook hier is het waarschijnlijk dat de toegenomen drukte in het verkeer een rol speelt. Een ander argument zou kunnen zijn dat werknemers een reis die ze minder vaak (mogen) afleggen een stuk positiever beoordelen, dan wanneer ze weer vaker op pad gaan.

Figuur 3.23: Beoordeling woon-werkreis naar afstandsklassen in 2021 (N=7.320)

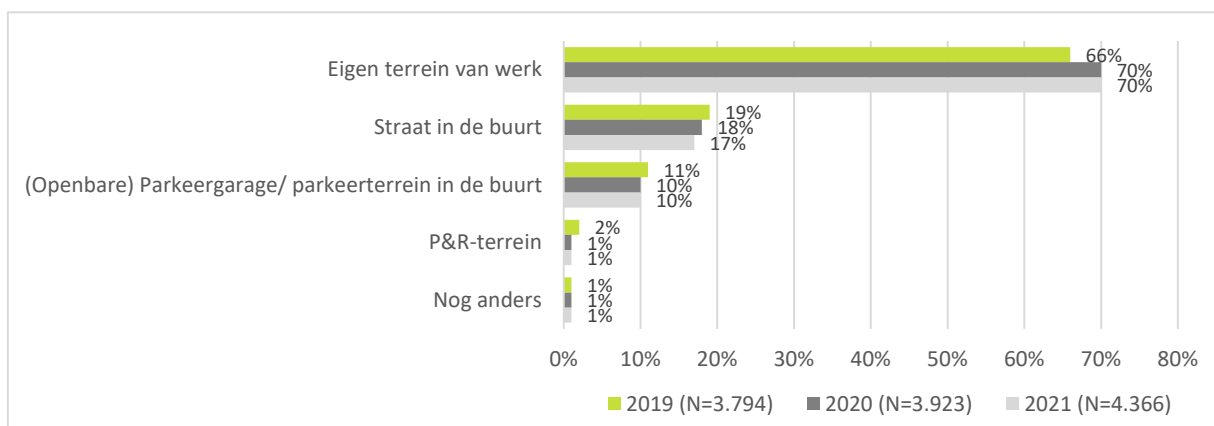


3.7 Werkomgeving

Parkeren

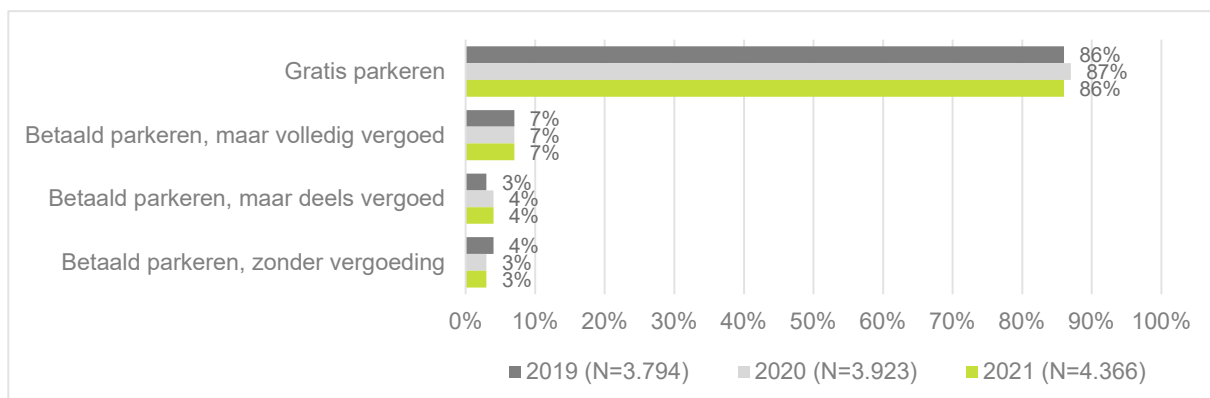
De meeste werknemers die met de auto naar hun vaste werkadres gaan, parkeren op het eigen terrein van hun werkgever. In 2020 (70%) gebeurde dit vaker dan in 2019 (66%) en in 2021 heeft dit stand gehouden (70%). Het parkeren in een straat in de buurt van de werklocatie is iets afgenomen tot 17% in 2021. Het aandeel dat gebruik maakt van een P+R terrein is nog steeds klein (1%).

Figuur 3.24: Parkeerlocaties nabij het vaste werkadres



Figuur 3.25 toont de parkeerkosten bij het vaste werkadres over de afgelopen drie jaar. Het merendeel van de werknemers kan gratis parkeren bij zijn of haar werklocatie (86% in 2021) en slechts 3% moet betaald parkeren en ontvangt daarvoor helemaal geen vergoeding. Hierin zijn maar weinig verschillen zichtbaar ten opzichte van eerdere jaren.

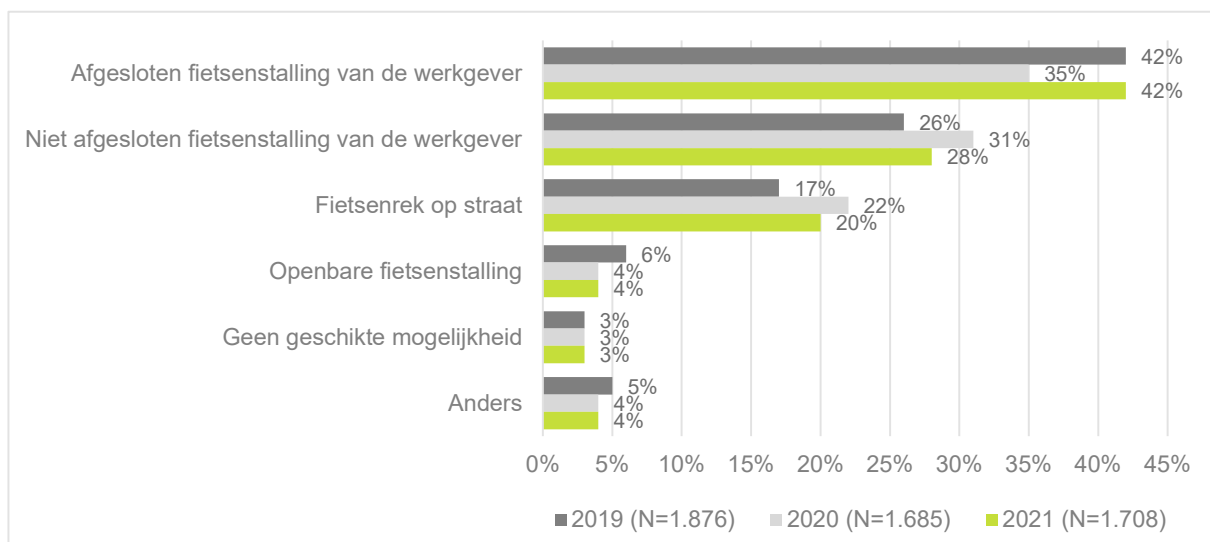
Figuur 3.25: Parkeerkosten bij het vaste werkadres



Voorzieningen voor fietsers

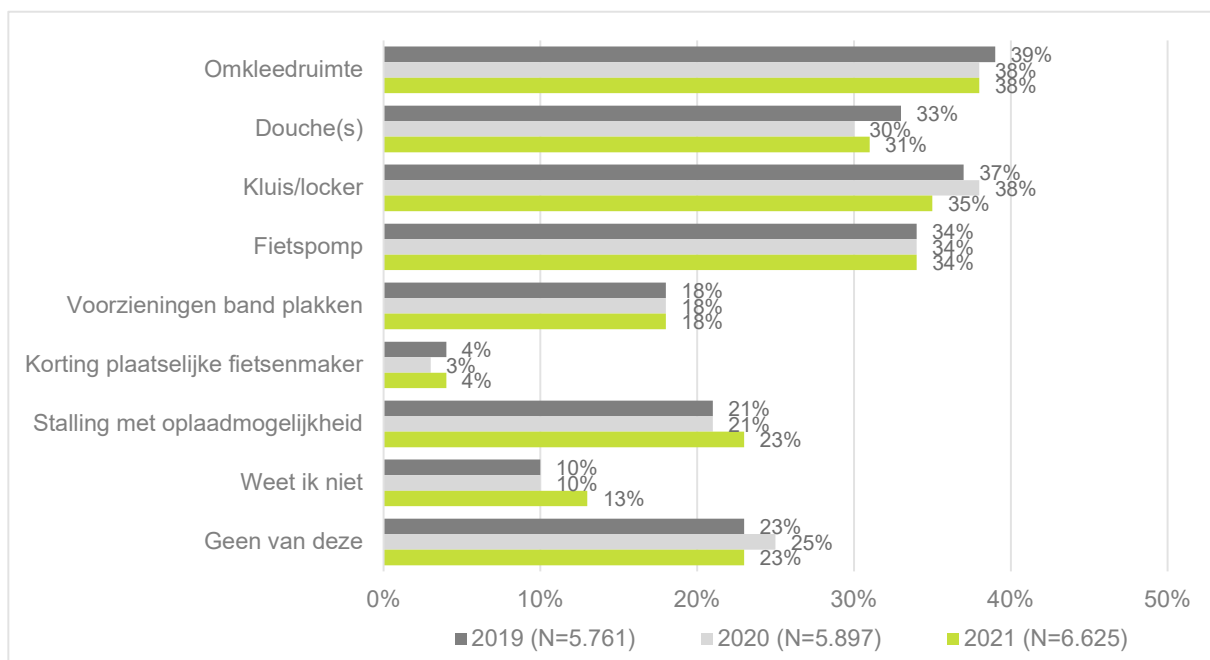
Het aandeel werknemers dat zijn fiets stalt in een afgesloten fietsenstalling van de werkgevers is flink toegenomen in 2021 t.o.v. 2020 (42% t.o.v. 35%) en is daarmee gelijk aan het niveau van 2019 (42%). Deze stijging heeft er voor gezorgd dat er relatief minder vaak wordt gestald in een niet afgesloten fietsenstalling van de werkgever of een fietsenrek op straat. Toch worden deze opties vaker gebruikt dan in 2019. Toen werd de openbare fietsenstalling nog vaker gebruikt.

Figuur 3.26: Fiets-parkeerlocaties nabij het vaste werkadres



Wat betreft de fietsvoorzieningen zijn ook een aantal verschillen te benoemen tussen 2019 en 2021 (figuur 3.27). Er is in 2021 een grotere groep die niet op de hoogte is van de fietsvoorzieningen van zijn of haar werkgever (13% 'weet ik niet' t.o.v. 10%). Ook zien we een groei in de aanwezigheid van stallingen met oplaadmogelijkheden voor de e-bike (23% t.o.v. 21%). Dit komt mooi overeen met het groeiende belang van deze voorziening in de keuze om met de fiets naar werk te reizen (figuur 3.20).

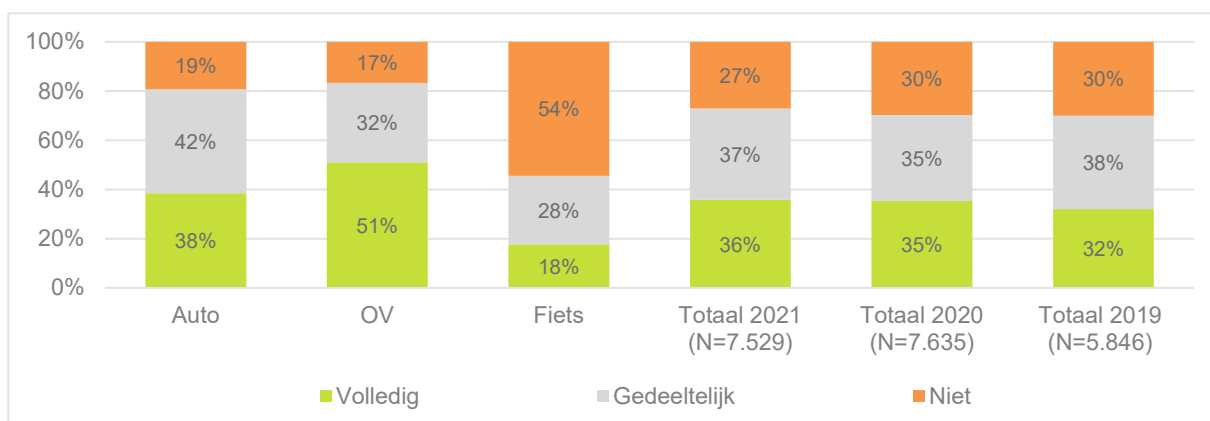
Figuur 3.27: Fietsvoorzieningen op het vaste werkadres



Reiskostenvergoedingen en regelingen

Iets meer dan een derde (36%) krijg zijn/haar reiskosten voor het woon-werkverkeer volledig vergoed. Dit is 4% meer dan in 2019 en 1% meer dan in 2020. Het aandeel dat geen vergoeding krijgt is daarmee gedaald tot 27% (30% in 2020 en 2019).

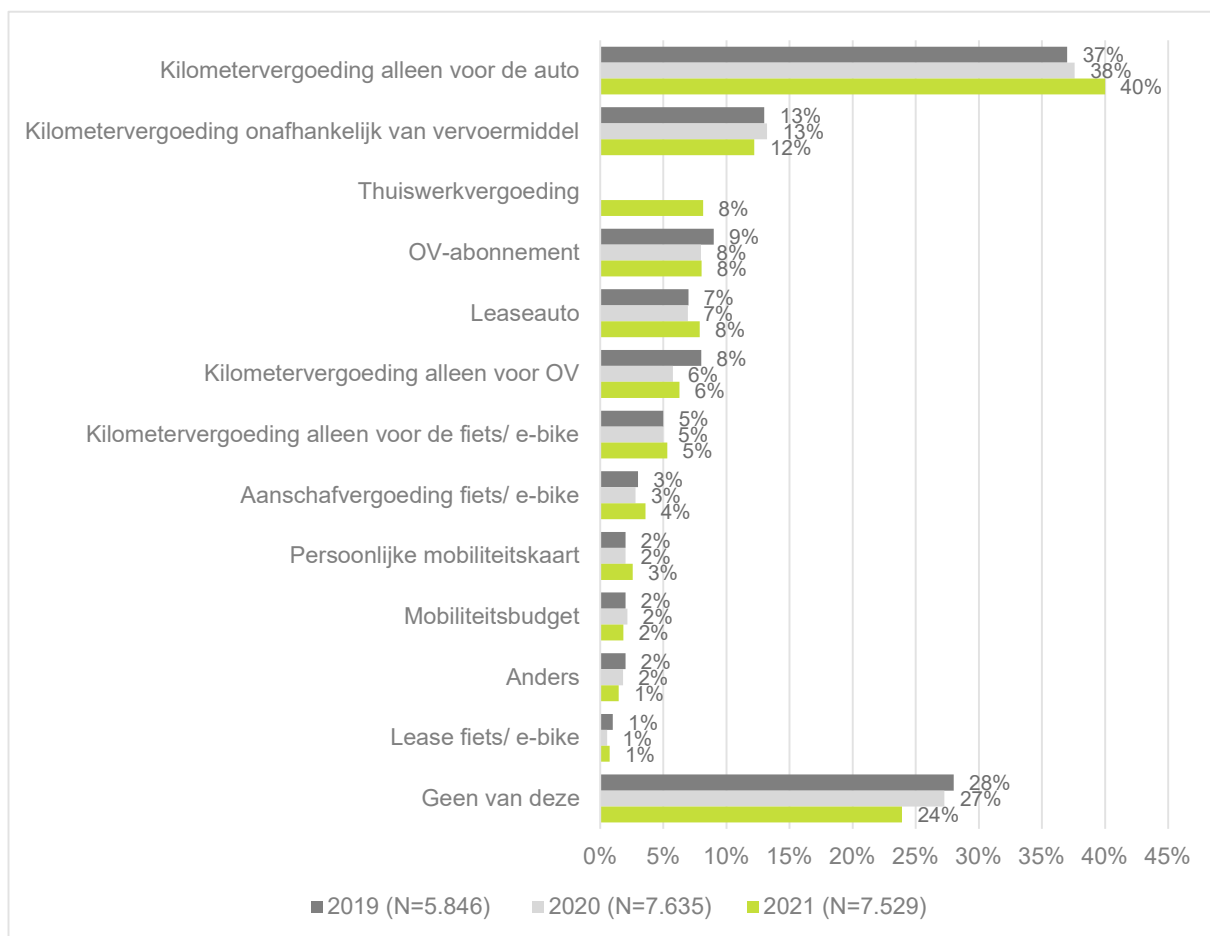
Figuur 3.28: Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer per modaliteit in 2021 (N=7.529)



Werknemers die met het OV naar hun werk reizen krijgen in 51% van de gevallen hun reiskosten volledig vergoed en daarmee zijn zij de groep die het vaakst een vergoeding ontvangt (figuur 3.28). Fietsers daarentegen ontvangen slechts in 18% van de gevallen een volledige vergoeding en meer dan de helft ontvangt geen vergoeding voor zijn of haar fietsritten.

Figuur 3.29 laat de verschuivingen zien in het gebruik van reiskostenvergoedingen. **Er is in 2021 een groter aandeel dat gebruik maakt van de kilometervergoeding voor de auto (40%).** Deze vergoeding is daarmee het meest populair. De kilometervergoeding voor het OV wordt in 2020 en 2021 (6%) minder gebruikt dan in 2019 (8%) en over het algemeen geldt dat ieder jaar een kleiner aandeel geen enkel van onderstaande vergoedingen gebruikt (24% in 2021 t.o.v. 28% in 2019). Ook is in 2021 een nieuwe vergoeding ingevoerd, namelijk de thuiswerkvergoeding. Deze wordt momenteel door 8% gebruikt.

Figuur 3.29: Gebruik reiskostenvergoedingen

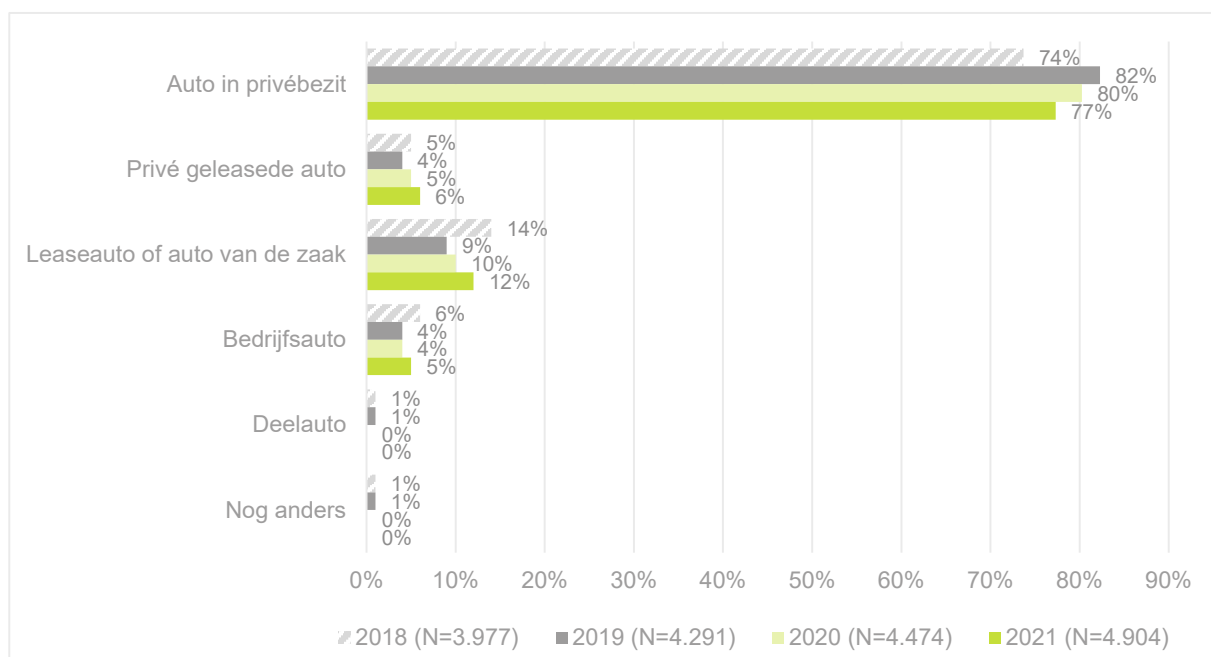


3.8 Het wagenpark

Type auto

Werknemers die met de auto naar hun werk reizen doen dit in 77% van de gevallen met een auto in privébezit (figuur 3.30). Dit is een afname van 3% ten opzichte van 2020 en van 5% t.o.v. 2019. Alleen in 2018 lag het aandeel dat met een privé auto reisde lager, namelijk op 74%. **De afname in de privé auto van de afgelopen twee jaar wordt opgevangen door een toename in de privé geleasede auto, een toename in (lease)auto's van de zaak en meer bedrijfsauto's.**

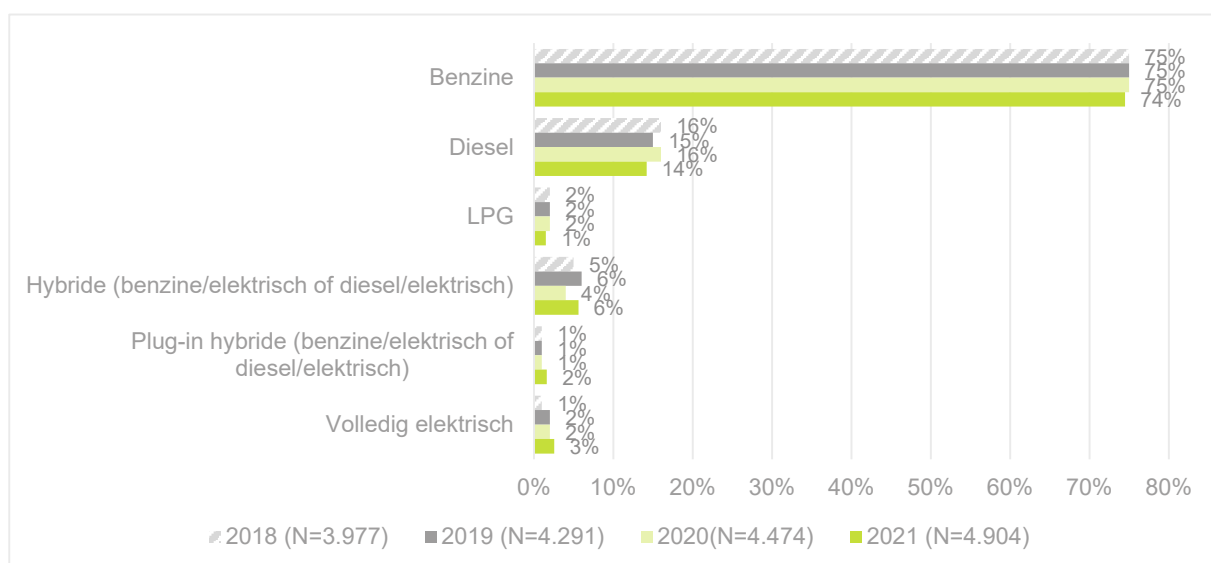
Figuur 3.30: Type auto voor woon-werk



Brandstofsoort auto

Zoals figuur 3.31 laat zien, rijdt 74% van de werkenden voor woon-werkverkeer in een benzineauto, dit is 1% minder dan de afgelopen drie jaren. Op de tweede plek staan de dieselauto's, welke 2% minder worden gebruikt dan een jaar geleden. **Er wordt nog relatief weinig maar wel elk jaar meer met een hybride, plug-in-hybride of volledig elektrische auto naar het werk gereden.** In 2021 rijdt 3% volledig elektrisch en dit zijn vooral hoogopgeleide mannen tussen de 45 en 54 jaar oud, werkzaam in de commerciële dienstverlening en woonachtig in matig tot weinig stedelijk gebied.

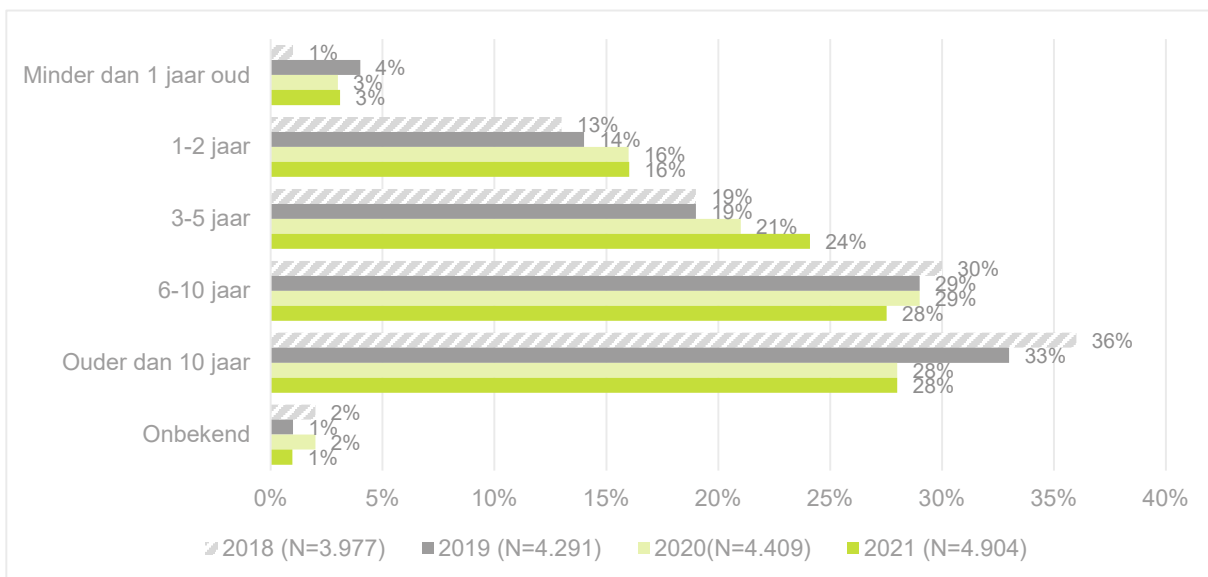
Figuur 3.31: Brandstofsoort auto's woon-werk



Ouderdom auto

Sinds 2019 zien we een verjonging van het wagenpark in het woon-werkverkeer (figuur 3.32). **Er zijn steeds minder auto's die ouder zijn dan 6 jaar.** In 2020 zagen we een groei in het aantal auto's tussen de 1-2 jaar en 3-5 jaar, in 2021 is het alleen deze laatste categorie die groeit. Het aandeel auto's dat jonger dan drie jaar oud is, is daarmee gestagneerd. 3% rijdt in een auto die minder dan 1 jaar oud is en dit zijn voornamelijk mannen vanaf 55 jaar met een privé geleasde auto. Het effect op de CO2-uitstoot door de verjonging van het wagenpark wordt in paragraaf 7.4 behandeld.

Figuur 3.32: Ouderdom auto's woon-werk



4. Thuiswerken

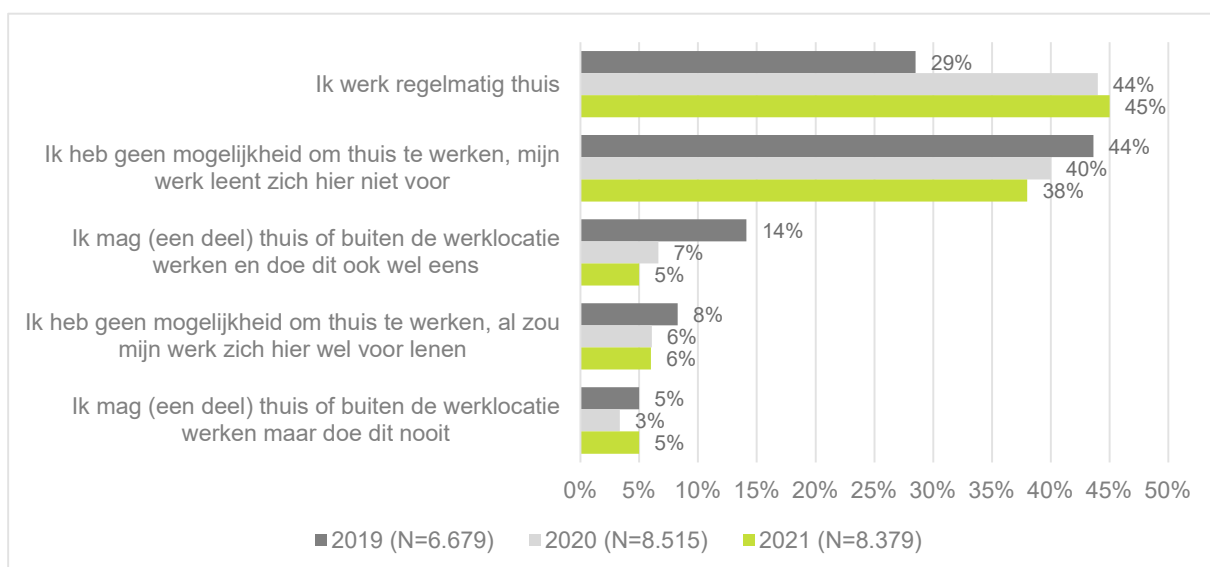
Dit hoofdstuk laat zien welk aandeel van de Nederlandse werknemers thuiswerkt, thuis kan werken en thuis wilt werken. Ook gaan we in op de ervaringen van thuiswerken en de redenen om dit wel en niet te doen. Belangrijk hierbij is om op te merken dat in de afgelopen twee jaar het thuiswerkadvies vanuit de overheid is veranderd. Pre-corona, in oktober 2019, gold er geen thuiswerkadvies en was iedereen vrij om thuis of op kantoor te werken. In oktober 2020 werd vanuit de overheid gecommuniceerd: “Werk thuis, tenzij dit echt niet anders kan”. Thuiswerken was op dat moment dus de norm. In oktober 2021 was dit echter anders. Nederland kreeg meer vrijheid en de verplichte 1,5 meter maatregel verviel. Het thuiswerkadvies werd “Werk thuis als het kan en op kantoor al het nodig is”. Dit is de periode waarin onze vragenlijst is uitgezet. De toename in verplaatsingen gedurende die periode heeft er begin november voor gezorgd dat het thuiswerkadvies werd aangescherpt naar “werk minstens de helft van de werktijd thuis”.

4.1 Thuiswerkmogelijkheden

In 2021 werkt 45% van de werkenden regelmatig (minimaal één dagdeel per week) thuis. Dit is 1% meer dan in 2020 en 15% meer dan in 2019. De groep die regelmatig thuiswerkt is dus uitgebreid. Dit wordt ook bevestigd door het feit dat er minder mensen zijn die aangeven dat hun werk zich niet leent voor thuiswerken (38%). Deze daling zagen we afgelopen jaar ook al, toen 40% aangaf dat zijn of haar werk zich niet leende voor thuiswerken, in 2019 was dit namelijk nog 44%. Dit betekent dat een steeds grotere groep zijn of haar werk geschikt vindt om thuis uit te voeren.

Aan de andere kant zien we, dat met de versoepelingen van de coronamaatregelen, er ook een groeiend aandeel van mensen is dat thuis of buiten de werklocatie mag werken maar dit nooit doet (5% in 2021 t.o.v. 3% in 2020).

Figuur 4.1: Thuiswerkmogelijkheden

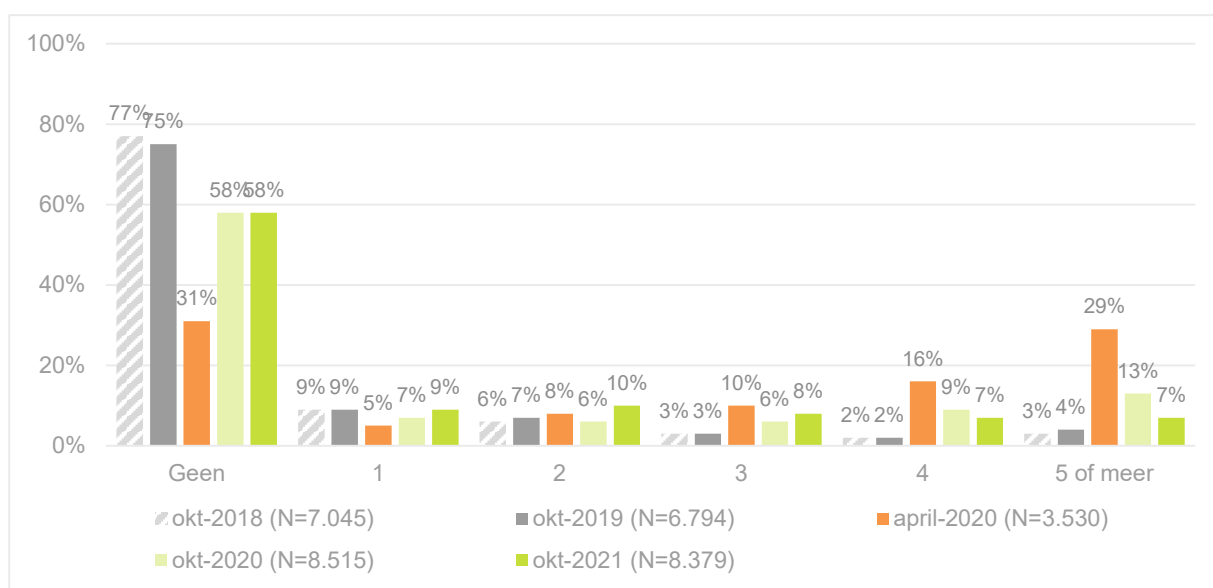


De regelmatige thuiswerker (minimaal één dagdeel per week) is met name te vinden in de commerciële sector met een functie in de binnendienst. Het aandeel thuiswerkers is verder relatief groot in de leeftijdsgroep tussen de 25 en 45 jaar oud en thuiswerkers wonen ook relatief vaker meer dan 30 kilometer van de werklocatie. Ter indicatie: 58% van de werknemers die verder dan 30 kilometer van werk wonen werkt regelmatig thuis, terwijl dit geldt voor 36% van de werknemers die binnen 7,5 kilometer wonen.

Veranderd aandeel thuiswerken

Figuur 4.2 laat het aandeel van de werknemers zien dat geen, 1 of meer dagen thuiswerkt vanaf oktober 2018 tot oktober 2021 inclusief de tussenmeting van het Landelijk Thuiswerkonderzoek in april 2020. We zien dat sinds 2018 veel minder mensen geen thuiswerkdagen hebben en dus een toename in het aandeel mensen dat minimaal 1 dag per week thuiswerkt. Door de uitbraak van de coronapandemie en de bijbehorende lockdown waren er in april 2020 veel meer thuiswerkers dan in 2018 en 2019. In oktober 2020 zit het aandeel thuiswerkers ertussenin. **Dit jaar, in oktober 2021, is het aandeel thuiswerkers gelijk aan de situatie van oktober 2020. Wel zien we een lichte verschuiving in het aantal dagen dat men thuiswerkt.** Zo zijn er minder mensen die 4 of meer dagen thuiswerken, maar meer mensen die 1, 2 of 3 dagen thuiswerken, waarbij 2 dagen favoriet is.

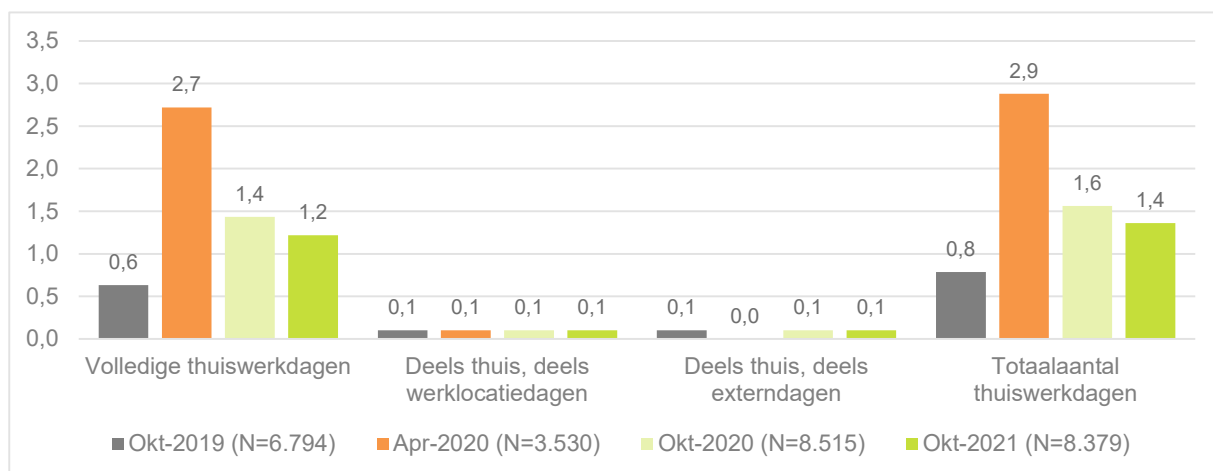
Figuur 4.2: Aandeel thuiswerkers van okt-2018⁸ tot okt-2021



Het gemiddeld aantal volledige thuiswerkdagen ligt in oktober 2021 op 1,2 (figuur 4.3). Dit is 0,2 lager dan een jaar geleden, maar ook 0,6 dagen hoger dan in oktober 2019. Met name de commerciële dienstverlening heeft een grote stijging gekend in het gemiddeld aantal volledige thuiswerkdagen van oktober 2019 naar oktober 2021 (van 0,6 naar 1,5). Werknemers in de bouw of industrie werkten, ter vergelijking, gemiddeld 0,3 volledige dagen thuis in 2019 en doen dit gemiddeld 0,9 dagen in 2021. In oktober 2020 was dit gemiddeld 1,0 dag en daarmee is er weinig veranderd ten opzichte van een jaar geleden.

⁸ 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.

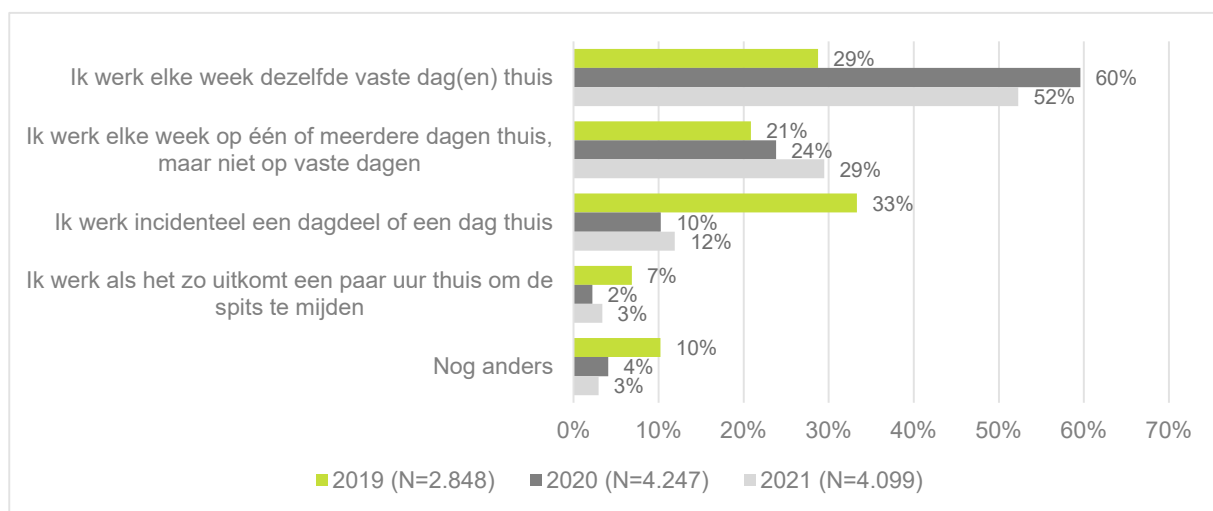
Figuur 4.3: Gemiddeld aantal thuiswerkdagen van alle werknemers



Spreiding van thuiswerken

Figuur 4.4 laat zien dat werknemers het afgelopen jaar flexibeler zijn geworden in hun thuiswerkgedrag. In 2020 gaf 60% aan elke week dezelfde vaste dag(en) thuis te werken, in 2021 is dit aandeel gedaald tot 52%. **In de plaats van vaste dagen zijn werknemers flexibeler geworden in welke dag ze thuis werken, maar ook in de duur van het thuiswerken.** Dat wil zeggen: werknemers werken vaker een dagdeel of een paar uur thuis om bijvoorbeeld de spits te mijden. De grootste stijging zit hem in de groep die een of meerdere dagen thuiswerkt, maar niet op vaste dagen (van 24% naar 29%). Dit biedt veel potentie voor het stimuleren van spreiding over de dagen van de week.

Figuur 4.4: Structuur thuiswerken



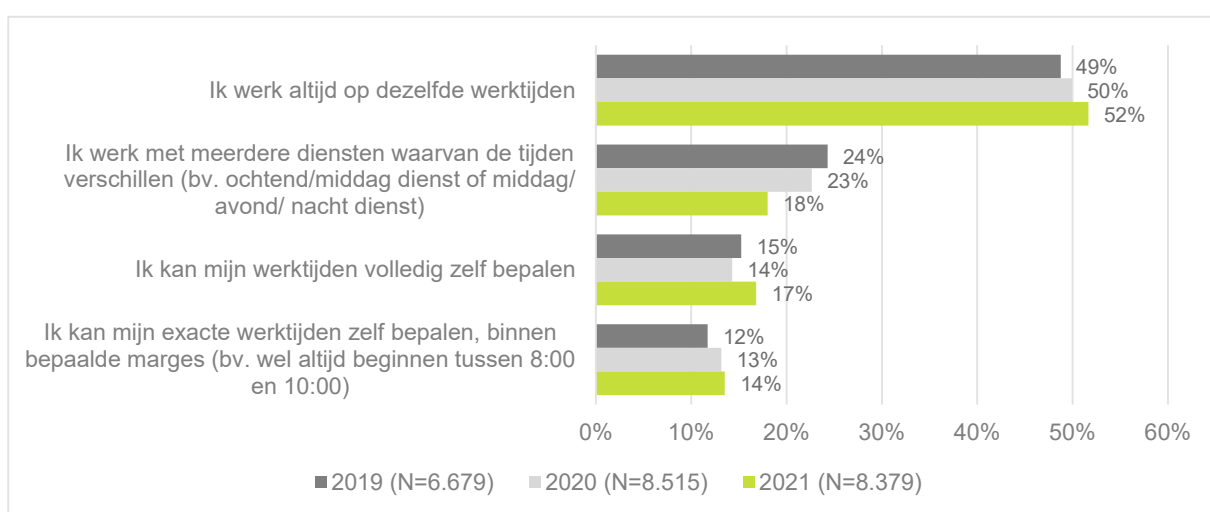
Het aandeel dat elke week dezelfde vaste dag(en) thuiswerkt is het hoogst onder werknemers in de binnendienst (57%), terwijl werknemers in de zorg het vaakst incidenteel een dag(deel) thuiswerken (25%). Ook valt op dat werknemers onder de 25 jaar meer flexibel omgaan met het uitkiezen van hun thuiswerkdagen en tijden in vergelijking met hogere leeftijdscategorieën. Zij werken bijvoorbeeld maar in 37% van de gevallen op vaste dagen in de week thuis.

Flexibele werktijden

De groep die op vaste werktijden werkt is gegroeid, maar de groep die werkt in diensten is juist kleiner geworden. In oktober 2021 werkt 52% van de werknemers altijd op dezelfde tijden, dit is 2% meer dan in 2020 en 3% meer dan in 2019. De groep die in diensten werkt is afgenomen naar 18% (t.o.v. 24% in 2019 en 23% in 2020). De groep die aangeeft zelf zijn of haar werktijden te mogen bepalen is iets toegenomen (17% t.o.v. 15% in 2019 en 14% in 2020).

Jongeren onder de 25 jaar werken minder dan gemiddeld op vaste werktijden (45% t.o.v. 52% gemiddeld). Zij werken daarentegen significant vaker in diensten (31% t.o.v. 18% gemiddeld). Ook zorgmedewerkers werken vaak in diensten (42%) en het zijn met name werknemers in de binnendienst die hun eigen werktijden volledig (18%) of binnen bepaalde marges (17%) zelf mogen bepalen.

Figuur 4.5: Flexibiliteit in werktijden

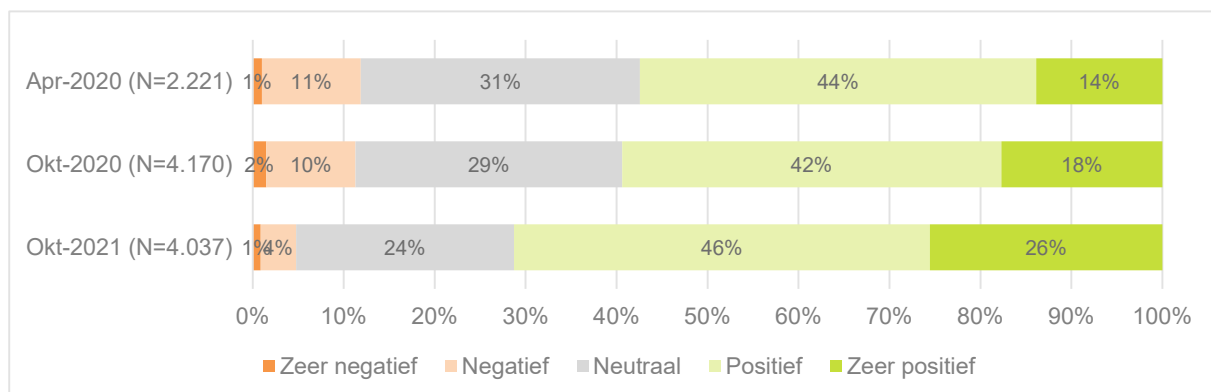


4.2 Ervaringen thuis- en hybride werken

72% van de thuiswerkers is (zeer) positief over het thuiswerken in oktober 2021. Dit is hoger dan in april en oktober 2020. Mogelijk dat veranderen van het thuiswerkadvies naar “werk thuis als het kan en op kantoor al het nodig is” hierin een rol heeft gespeeld. De intrinsieke motivatie speelt op dat moment een grotere rol waardoor men zich waarschijnlijk meer focust op de voordelen dan de nadelen. Een andere verklaring is dat men inmiddels geruime tijd ervaring op heeft kunnen doen met thuiswerken.

Met name onder werknemers in de commerciële en niet-commerciële sector zijn velen (zeer) positief over thuiswerken. Werknemers in de bouw of industrie zijn relatief vaker (zeer) negatief. Dit geldt eveneens voor werknemers die thuiswerken, omdat dit verplicht wordt door de werkgever. Maar ook in deze laatste groep is maar 6% (zeer) negatief over thuiswerken.

Figuur 4.6: Thuiswerkervaring

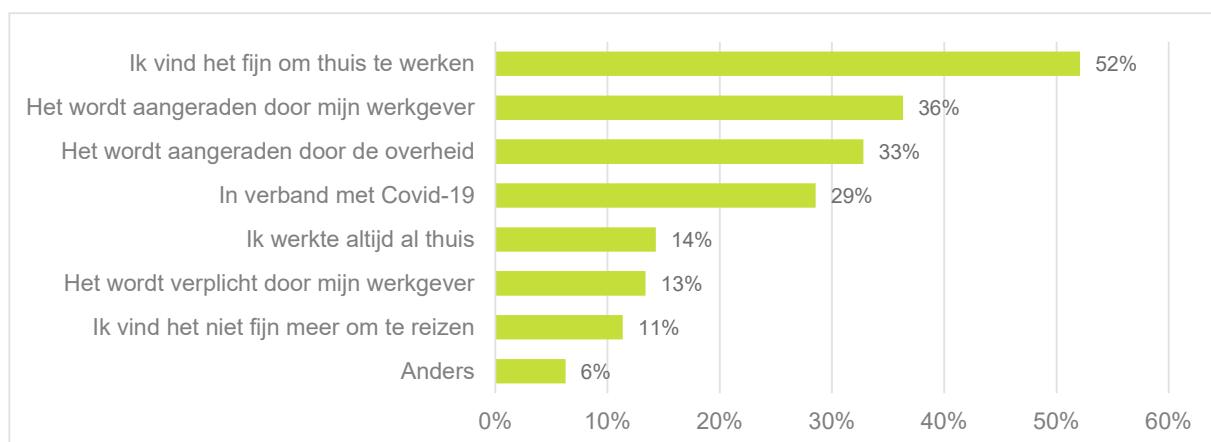


Motivatie thuiswerken

In de afgelopen twee jaar is het aandeel thuiswerken behoorlijk toegenomen. **Ruim de helft van de thuiswerkers geeft in 2021 aan dat ze dit doen omdat ze het fijn vinden om thuis te werken (52%).**

In 36% van de gevallen wordt het aangeraden door de werkgever en bij 13% is dit zelfs nog verplicht. Zoals eerder aangegeven, kan dit van negatieve invloed zijn op de thuiswerkervaring. Het advies van de overheid is de op twee na belangrijkste reden om thuis te werken (33%), zelfs na de versoepelingen van het thuiswerkbeleid.

Figuur 4.7: Redenen om thuis te werken in 2021 (N=4.037)

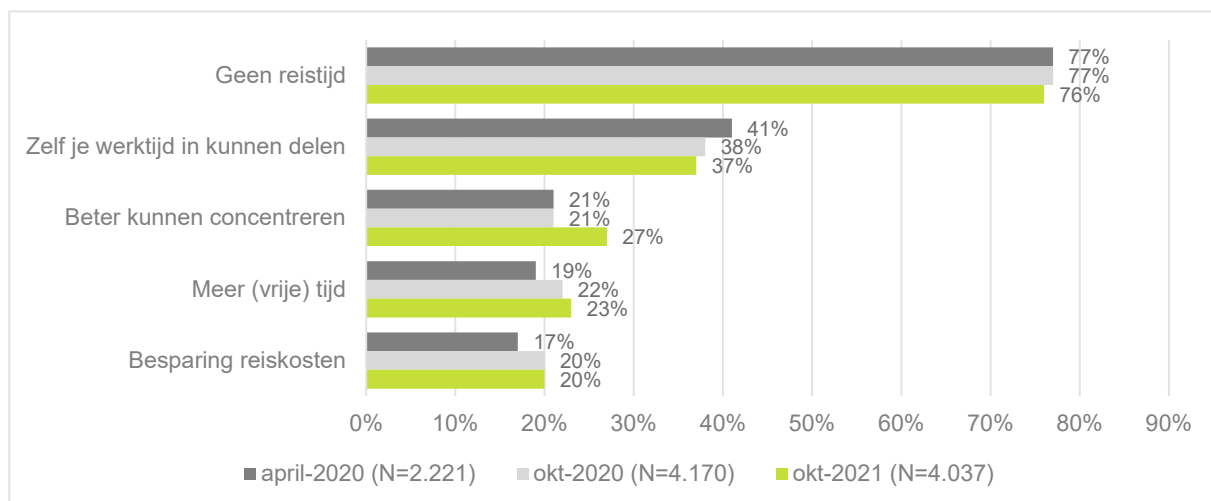


De verplichting vanuit de werkgevers wordt significant vaker genoemd door thuiswerkers bij bedrijven met meer dan 250 werknemers, namelijk in 18% van de gevallen t.o.v. 8% bij bedrijven met minder dan 100 werknemers. Onder werknemers met jonge gezinnen (met ten minste één kind onder de 12 jaar) zijn er relatief veel die het fijn vinden om thuis te werken (57%). Dit komt minder vaak voor bij werknemers met kinderen vanaf 13 jaar (49%).

Voor- en nadelen van thuiswerken

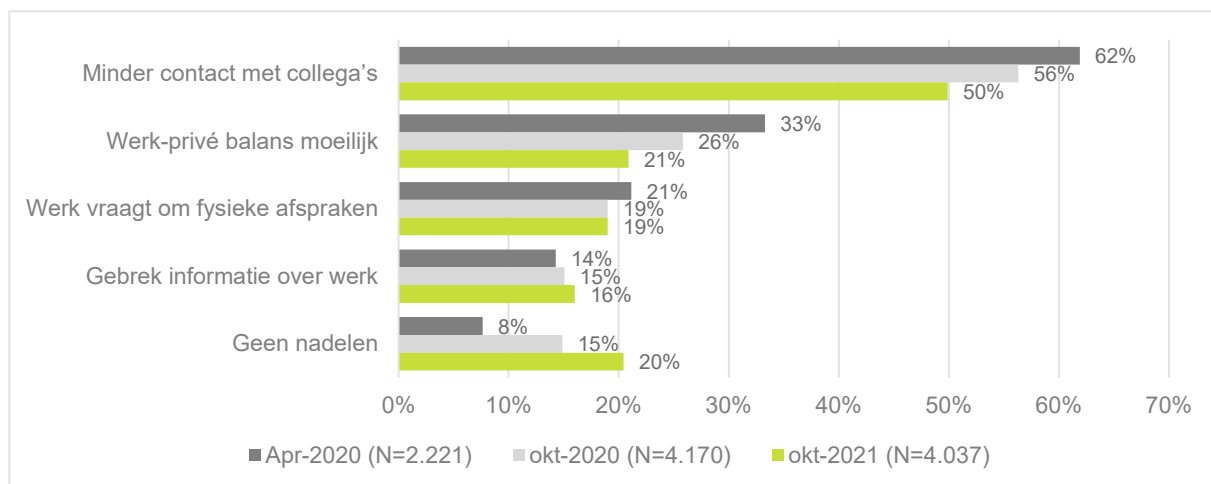
Eerder zagen we al dat 72% van de thuiswerkers positief staat tegenover het thuiswerken. Figuur 4.8 laat de top 5 meest genoemde voordelen van thuiswerken zien. Als belangrijkste pluspunt wordt structureel het ontbreken van reistijd genoemd. In oktober 2021 is er daarnaast een opvallende groei in het aandeel thuiswerkers dat aangeeft zich thuis beter te kunnen concentreren (27% vs. 21%). Dit geldt met name voor thuiswerkers die alleen (30%) of met partner zonder kinderen wonen (31%) en in mindere mate voor thuiswerkers die bijv. in een studentenhuis of woongroep wonen (22%).

Figuur 4.8: Belangrijkste voordelen van thuiswerken⁹



Als belangrijkste nadeel van thuiswerken wordt door 50% het hebben van minder contact met collega's genoemd. Dit aandeel is echter wel afgenomen ten opzichte van 2020. Mogelijk komt dit doordat het thuiswerken in oktober 2021 meer kan worden afgewisseld met dagen op kantoor, waardoor er meer (fysiek) contact is met collega's. Ook het aandeel dat moeite heeft met de werk-privé balans is afgenomen (21% t.o.v. 26% in 2020) wat maakt dat er een grotere groep is die geen nadelen ervaart van thuiswerken (20% t.o.v. 15% in 2020).

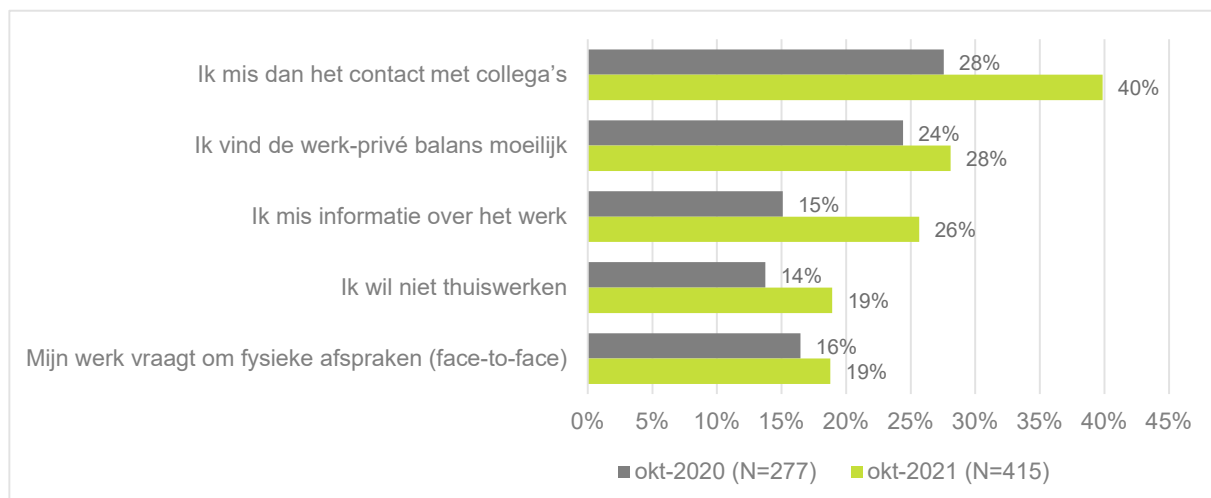
Figuur 4.9: Belangrijkste nadelen van thuiswerken



Werknemers die thuis mogen werken, maar dit nooit doen geven als belangrijkste reden op dat ze het contact met collega's dan zouden missen (40%). Dit aandeel is flink gestegen ten opzichte van een jaar geleden (28%). Ook andere motieven, zoals de moeilijkheden met de werk-privé balans en het ontbreken van informatie over het werk, worden in 2021 door een grotere groep als reden opgegeven om niet thuis te werken. In 2020 zag de top 5 er nog heel anders uit. Toen scoorden gebrek aan faciliteiten en gebrek aan aparte werkplek nog in de top 5.

⁹ In oktober 2019 werd niet gevraagd naar de belangrijkste voordelen, maar naar de belangrijkste redenen om thuis te werken. Hoewel de antwoordopties vrijwel gelijk waren, kan de vraagstelling dusdanig van invloed zijn geweest dat deze antwoorden niet rechtstreeks te vergelijken zijn. Daarom is 2019 niet opgenomen in de figuur.

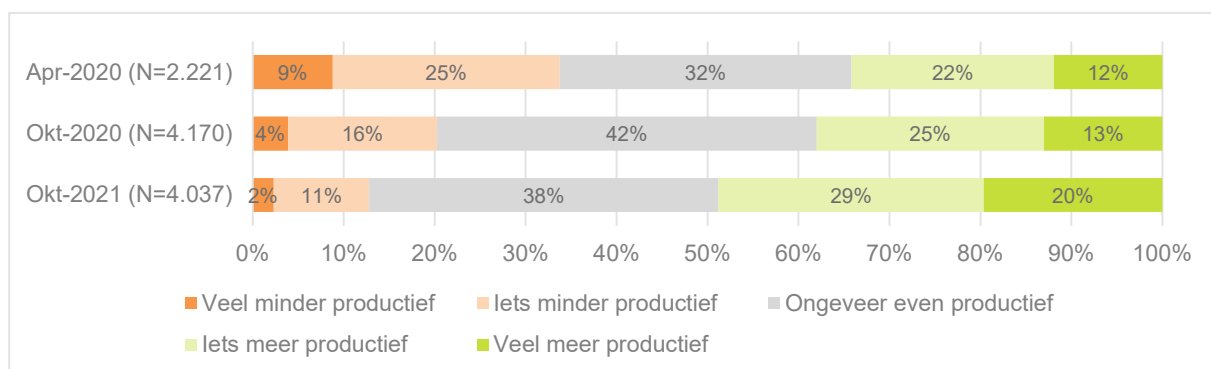
Figuur 4.10: Belangrijkste redenen niet thuiswerken terwijl het wel mag¹⁰



Productiviteit

Figuur 4.11 laat zien dat naarmate men meer ervaring heeft opgedaan met thuiswerken het gevoel van productiviteit is toegenomen. Waar in april 2020 nog 34% aangeeft minder productief te zijn in vergelijking met de normale werksituatie is dat aandeel in oktober 2021 afgenomen tot 13%. Daarentegen heeft 49% het gevoel meer productief te werken vanuit huis t.o.v. de normale werksituatie. Dit aandeel is het hoogst voor werknemers in de binnendienst en in het onderwijs (51%) en het laagst voor zorgmedewerkers die thuiswerken (40%). Ook hier geldt dat de afwisseling tussen thuis en kantoor mogelijk de productiviteit bevordert. Daarnaast kan de ervaring met thuiswerken en het feit dat kinderen weer naar de opvang of school konden of partners/huisgenoten naar hun werklocatie ook van positieve invloed zijn geweest.

Figuur 4.11: Ervaren productiviteit thuiswerken in vergelijking met op de werkplek

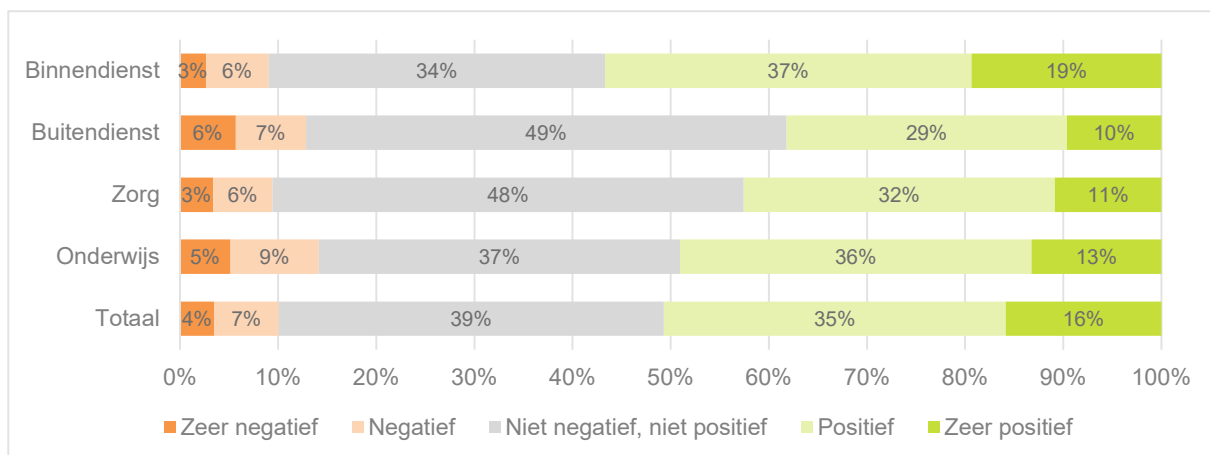


Ervaringen met hybride werken

Hybride is het nieuwe werken waarbij je als werknemer gedeeltelijk op kantoor, thuis of op een andere flexwerkplek kunt werken en waarbij mensen en teams niet altijd op dezelfde locatie hoeven te zijn om met elkaar samen te werken. De meeste werknemers staan (zeer) positief tegenover deze nieuwe manier van werken (51%). Binnen de binnendienst is deze groep aanzienlijk groter (56%) en in de buitendienst is men minder vaak positief over hybride werken (39%). Werknemers in het onderwijs zijn relatief het vaakst (zeer) negatief over hybride werken (14%). Daarnaast zijn werknemers die nu thuiswerken significant vaker (zeer) positief over hybride werken (67%) dan werknemers die niet thuiswerken (39%).

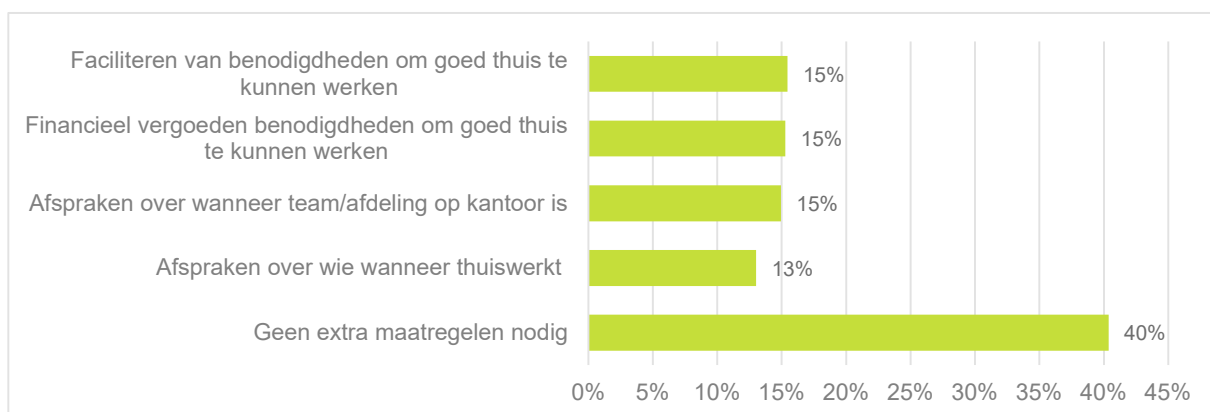
10 Selectie top 5 o.b.v. antwoorden 2021

Figuur 4.12: Mening over hybride werken functiegroep in 2021 (N=8.379)



Ongeveer 40% geeft aan dat hun werkgever geen extra maatregelen hoeft te nemen om het hybride werken (meer) aangenaam te maken. Bij organisaties met minder dan 100 werknemers is dit aandeel groter (46%) dan bij grotere organisaties (37%). De meest genoemde maatregelen die hybride werken wel (verder) kunnen vergemakkelijken zijn bijvoorbeeld het faciliteren of financieel vergoeden van benodigdheden om goed thuis te kunnen werken (beide 15%). Een ander veel genoemde maatregel is het maken van afspraken over wanneer het team/ de afdeling op kantoor is (15%).

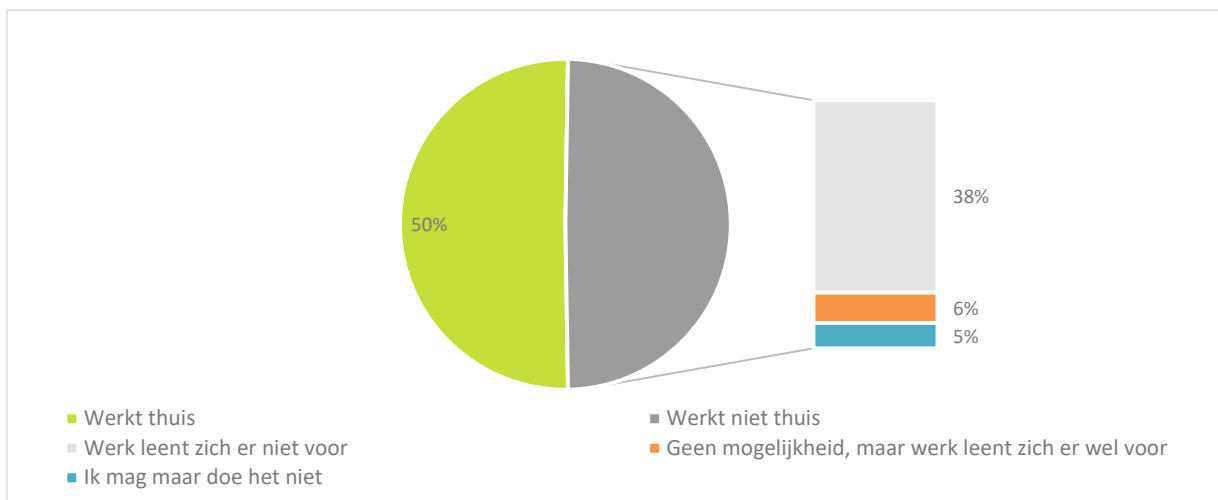
Figuur 4.13: Top 5 benodigde maatregelen hybride werken in 2021 (N=7.529)



4.3 Thuiswerkpotentie richting de toekomst

De potentie van thuiswerken is samengevat in figuur 4.14. De 45% die regelmatig thuis werkt en de 5% die wel eens thuis werkt (zie figuur 4.1) zijn weergegeven in groen. Degenen die (nog) niet thuis werken in donkergrijs (samen 50%).

Figuur 4.14: Thuiswerkpotentie 2021 (N=8.379)

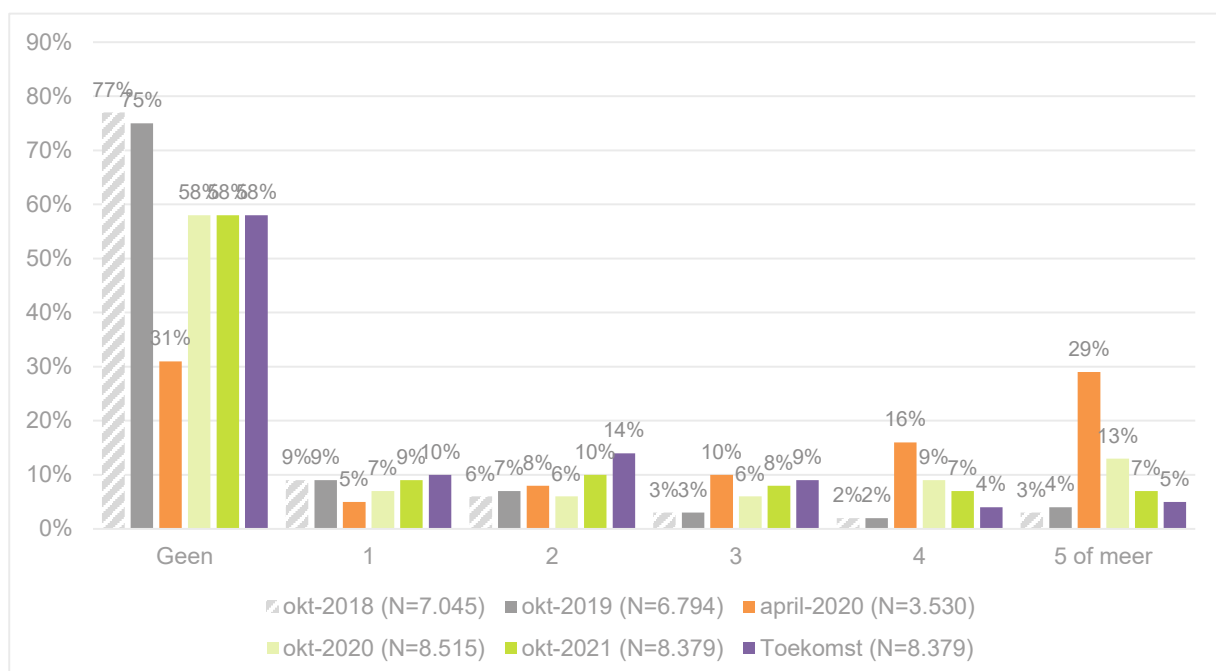


Uitsplitsing van die laatste groep laat zien dat 11% van de niet-thuiswerkers potentieel wel thuis zou kunnen werken. In 2019 was dit aandeel hoger met 13%, maar in 2020 lag dit aandeel op 9%. Ten opzichte van twee jaar terug is dus een deel van het potentieel benut, maar ten opzichte van 2020 is er weer een stapje terug gedaan. De versoepeling van het thuiswerkadvies op landelijk niveau zal hier mogelijk van invloed zijn geweest. De 5% die wel thuis mag werken, maar dit niet doet, heeft aangegeven met name het contact met collega's te missen. Dit is een factor die lastig te beïnvloeden is, maar die met het deels thuis en deels op kantoor werken wel gemakkelijker weg te nemen is.

Thuiswerkintentie

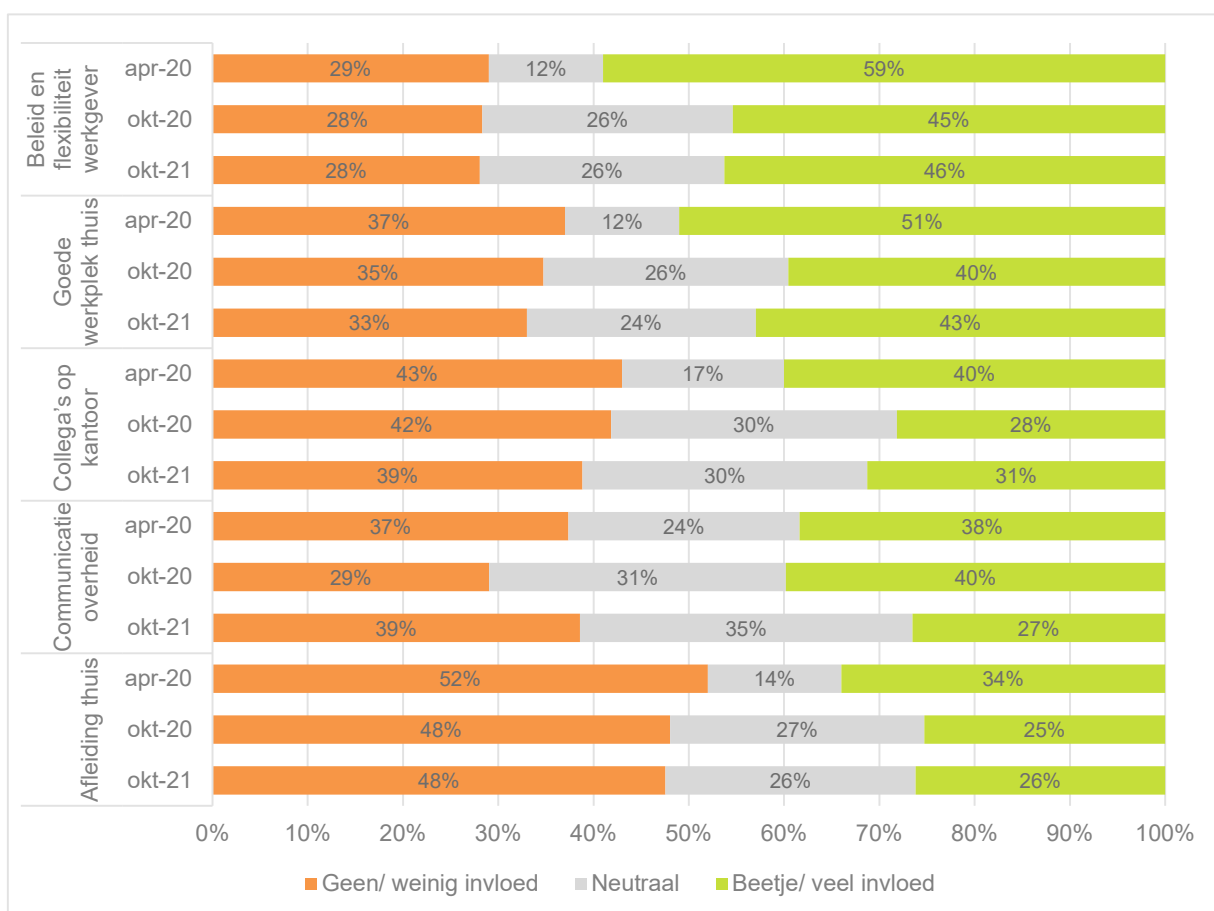
42% van de werknemers in oktober 2021 geeft aan ten minste één volledige dag thuis te willen (blijven) werken in een normale werkweek zonder coronamaatregelen. Dit aandeel is gelijk aan dat wat er daadwerkelijk al gebeurt in oktober 2021. 19% werkte in oktober 2021 dan ook al zoals hij of zij dit zou doen in een normale werkweek zonder coronamaatregelen. Zoals figuur 4.15 laat zien zullen werknemers wel relatief minder 4 of meer dagen thuiswerken en vaker kiezen voor 1, 2 of 3 dagen thuiswerken waarbij 2 dagen favoriet is. Een patroon dat van 2020 naar 2021 ook al zichtbaar is.

Figuur 4.15: De thuiswerkintentie in 2021



Op de vraag "In hoeverre zijn onderstaande situaties van invloed op jouw toekomstig reis- en thuiswerkgedrag?" antwoordde 46% dat het beleid en de flexibiliteit van de werkgever een beetje tot veel invloed heeft. Hoewel dit belang sinds april 2020 is gedaald (toen 59%), blijft dit de belangrijkste factor over de drie meetmomenten heen. Eigenlijk zien we bij alle factoren dat ze in april 2020 de grootste impact hadden, in oktober 2020 minder en nu in oktober 2021 weer meer. De enige uitzondering op die regel is de communicatie vanuit de overheid. Deze was zowel in april als oktober 2020 van relatief grote invloed en is sinds oktober 2021 minder belangrijk geworden. Toch geeft nog steeds een kwart van de werknemers aan dat deze communicatie van invloed is op hoe zij in de toekomst zullen reizen.

Figuur 4.16: Invloedsfactoren op toekomstig reis- en thuiswerkgedrag in april 2020 (N=3.530), oktober 2020 (N=8.515) en oktober 2021 (N=8.379)



5. Verklarende factoren woon-werk mobiliteit

5.1 Veranderingen wonen en werken

Veranderingen in de leef- en werksituatie van werkenden kunnen een rol spelen bij veranderingen in de woon-werkmobiliteit. We kijken hierbij naar “automobilisten” (degenen die in 2020 en/of 2021 minimaal 1 dag per week de auto gebruiken voor het woon-werkverkeer), “OV-reizigers (idem voor trein of btm), en “fietsers” (idem voor fiets¹¹). Merk op dat mensen die meerdere van deze vervoerwijzen hebben gebruikt voor hun woon-werkverkeer (als hoofdvervoermiddel) in de onderzoekweek in meerdere groepen vallen. In het Landelijk Reizigers Onderzoek van 2020 werd alleen nog naar automobilisten gekeken. Voor deze groep kan in dit 2021 onderzoek dus ook een vergelijking gemaakt worden met eerdere jaren, voor OV- en fietsgebruikers kijken we alleen naar 2021 (en verschillen t.o.v. automobilisten).

Merk op dat mensen die zowel in 2020 als 2021 door de COVID-19 pandemie volledig thuiswerken buiten deze analyse vallen. Zij maken immers in geen van beide jaren woon-werk reizen.

In 2021 geldt, zoals we eerder al zagen, dat er opnieuw vooral veranderingen in het aantal thuiswerkdagen zijn geweest (tabel 5.1). Ruim 28% van de automobilisten, 39% van de OV-reizigers en ruim 21% van de fietsers is minder vaak gaan thuiswerken en tussen de 5% en 7% vaker. In de meeste gevallen leidt dit ook tot veranderingen in het aantal dagen dat van de auto, het OV of de fiets gebruik wordt gemaakt in het woon-werkverkeer. De ontwikkeling in het aantal thuiswerkdagen van automobilisten is, zoals verwacht mag worden, ongeveer omgekeerd als in 2020, toen werkte ruim 30% vaker thuis dan in 2019 en 4% minder vaak.

Tabel 5.1: Veranderingen in wonen en werken automobilisten, OV-reizigers en fietsers 2021 vs. 2020 (N=5.182 / 883 / 2.198)

	% veranderd en aantal woon-werkritten gewijzigd			% veranderd en aantal woon-werkritten ongewijzigd			% veranderd totaal		
	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets
Verhuizing	3,5%	8,0%	4,1%	4,0%	4,3%	3,3%	7,5%	12,3%	7,4%
Meer auto's in 2021	2,6%	4,1%	3,4%	2,4%	0,7%	1,4%	5,0%	4,8%	4,9%
Minder auto's in 2021	2,2%	4,9%	2,4%	2,5%	2,0%	2,6%	4,7%	6,9%	5,0%
Meer dagen gaan werken	6,3%	12,7%	10,2%	2,2%	2,0%	1,7%	8,4%	14,8%	11,9%
Minder dagen gaan werken	3,7%	5,5%	5,3%	1,5%	0,5%	2,0%	5,2%	6,0%	7,3%
Meer dagen thuis gaan werken	3,2%	7,3%	2,8%	3,8%	4,8%	1,8%	7,0%	12,1%	4,6%
Minder dagen thuis gaan werken	21,8%	31,8%	17,3%	6,6%	7,0%	4,0%	28,4%	38,8%	21,4%
Ander werkadres	3,5%	8,6%	4,8%	4,6%	2,2%	1,4%	8,2%	10,8%	6,2%
Geen werk meer in 2021	1,9%	1,7%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	1,7%	2,8%
Geen verandering	1,1%	2,7%	2,1%	43,0%	21,5%	46,4%	44,2%	24,2%	48,5%

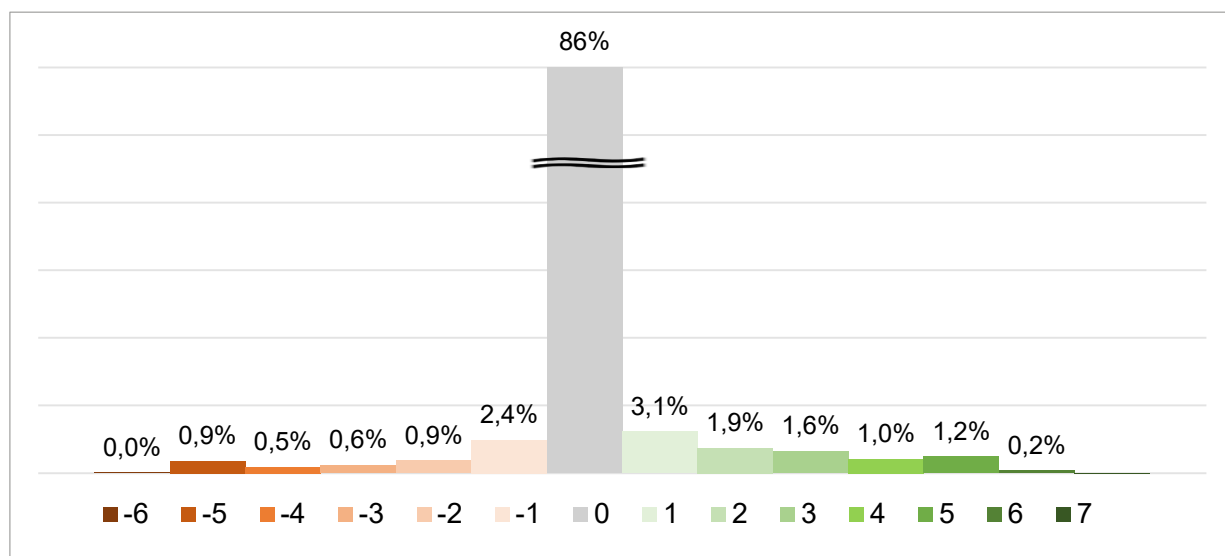
OV-reizigers zijn in 2021 wat vaker verhuisd, hebben wat vaker een ander werkadres gekregen en ook is het autobezit iets vaker verminderd vergeleken met automobilisten en fietsers. Ook zijn OV-reizigers, maar ook fietsgebruikers, wat vaker meer dagen gaan werken dan automobilisten. In al deze gevallen leiden dit soort veranderingen meestal ook tot veranderingen in het aantal dagen dat een bepaald vervoermiddel wordt gebruikt in het woon-werkverkeer, bij OV-reizigers en fietsers nog wat sterker dan bij automobilisten.

11 Onder “fiets” vallen ook brom/snorfiets, scooter en e-bike/speedpedelec.

Vergeleken met 2020 is vooral het aandeel automobilisten dat meer dagen is gaan werken veranderd (in 2020 6%, in 2021 8%), maar vergeleken met de veranderingen in thuiswerkdagen is deze verandering aanzienlijk minder sterk. De andere ontwikkelingen zijn vrijwel gelijk aan 2020.

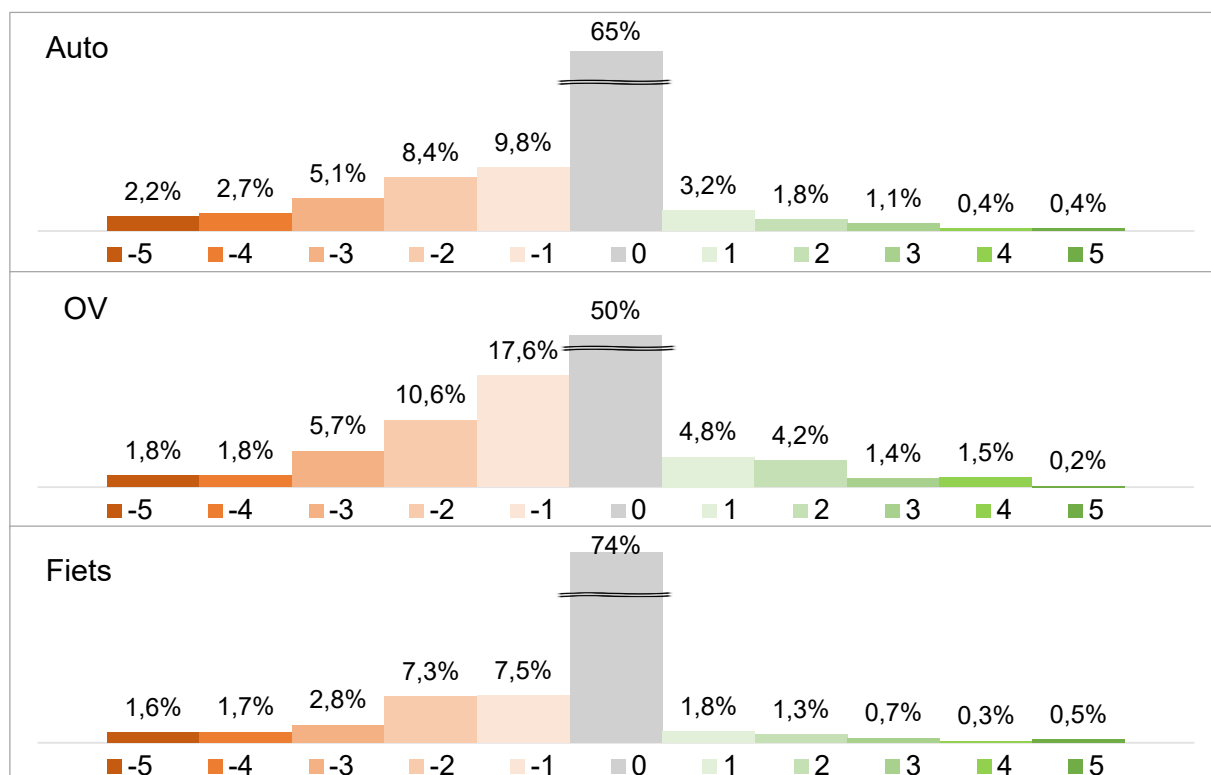
Figuur 5.1 laat zien hoeveel dagen automobilisten meer of minder zijn gaan werken in 2021. De meerderheid (86%) werkt in 2021 een gelijk aantal dagen per week als in 2020. Rond de 3% is één extra dag meer of minder gaan werken, eveneens zo'n 3% meer dan 1 dag minder en ongeveer 6% meer dan 1 dag meer. De figuren voor OV-reizigers en fietsers lijken sterk op de figuur voor automobilisten. Wel zijn hier iets meer die meer dagen zijn gaan werken, zoals ook al bleek uit tabel 5.1.

Figuur 5.1: Verandering in werkdagen automobilisten 2021 vs. 2020 (N=5.182)



Bij de verandering van het aantal thuiswerkdagen zien we wederom grotere ontwikkelingen (figuur 5.2). Voor ongeveer de helft (OV-reizigers), tweederde (automobilisten) of driekwart (fietsers) is het aantal thuiswerkdagen gelijk gebleven. Als men minder is gaan thuiswerken dan is dit het vaakst één of twee dagen minder. Een enkeling zegt nu vijf in de week minder thuis te werken. Een kleiner deel van de reizigers in het woon-werkverkeer is op meer dagen gaan thuiswerken, en dan meestal één dag. Zowel aan de "plus" als de "min" kant zijn de veranderingen bij OV-reizigers het grootst.

Figuur 5.2: Verandering in thuiswerkdagen automobilisten, OV-reizigers en fietsers 2021 vs. 2020 (N=5.182 / 883 / 2.198)

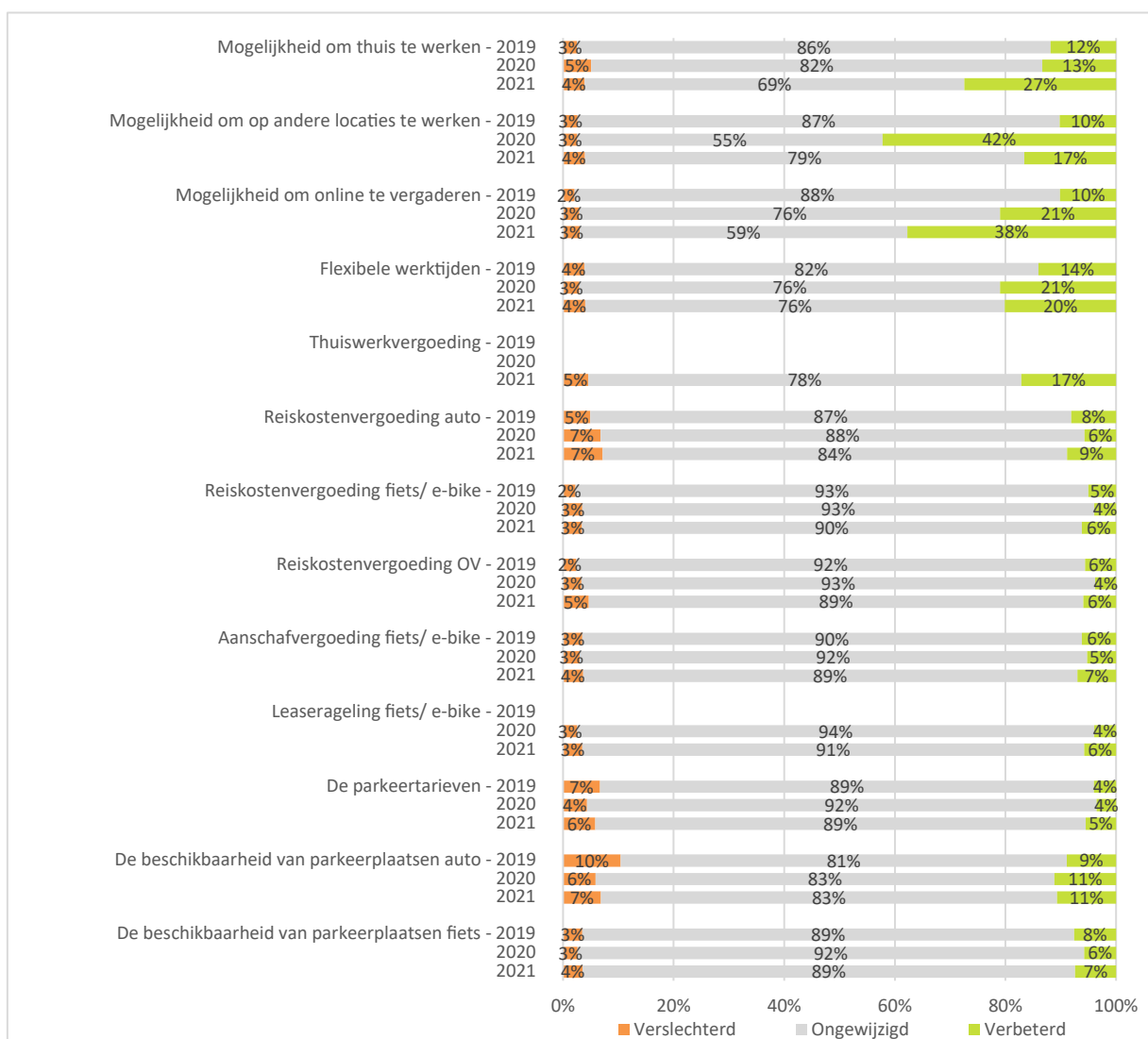


5.2 Veranderingen in regelingen werkgever

In 2021 zeggen 39% van de automobilisten dat de mogelijkheden om online te vergaderen (verder) zijn verbeterd, voor 26% de mogelijkheden om thuis te werken verbeterd, 42% geeft aan dat de regelingen om op andere locaties te werken zijn verbeterd 17% kan de werktijden flexibeler indelen (figuur 5.3). Met uitzondering van het laatste aspect liggen deze aandelen boven die van 2020. Slechts een paar procent geeft aan dat deze regelingen in 2021 zijn verslechterd, vergelijkbaar met 2020 en 2019. In 2021 geeft daarnaast 16% aan dat regelingen omtrent een thuiswerkvergoeding zijn verbeterd.

Regelingen ten aanzien van reiskosten met auto, tweewieler of OV zijn in 2021 veel minder vaak verbeterd (6% tot 8%) en deze aandelen verschillen maar weinig van die in 2020 en 2019. Het deel van de automobilisten dat zegt dat sprake is van een verslechtering is, evenals in 2020- en 2019, beperkt. De reiskostenvergoeding voor de auto scoort wat dit betreft het hoogst (7% zegt dat deze is verslechterd). 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%).

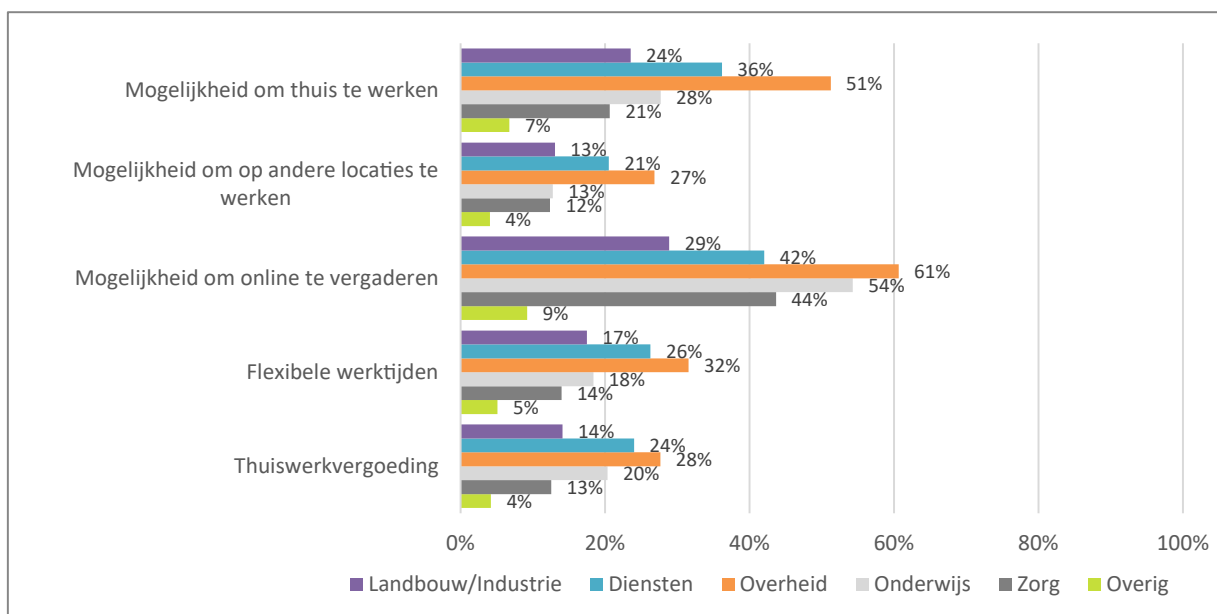
Figuur 5.3: Veranderingen in werkgeversregelingen automobilisten 2021 (vs. 2020, N=5.182), 2020 (vs. 2019, N=5.511) en 2019 (vs. 2018, N=4.000)



Opvallend is dat wanneer we kijken hoe OV-reizigers en fietsers tegen deze zaken aankijken (niet in de figuur) dat in *alle* gevallen geldt dat een kleiner deel van zowel de OV-reizigers en fietsers zegt dat een regeling is verbeterd of verslechterd. Met andere woorden een (nog) groter deel dan bij de automobilisten zegt dat deze regelingen ongewijzigd zijn gebleven in 2021 ten opzichte van 2020. De verschillen zijn overigens niet heel groot (max. 6 procentpunt verschil bij het aandeel “verslechterd” of “verbeterd”).

Wanneer we kijken naar de grootste verschillen tussen sectoren waar in 2021 bepaalde regelingen zijn verbeterd volgens de werkenden (figuur 5.4) dan geldt vooral voor de sector Overheid en in minder mate de dienstensector dat regelingen vaak zijn verbeterd, dit was in 2020 ook al het geval. Een verbetering van de online vergadermogelijkheden wordt ook in het onderwijs relatief evenals in 2020 vaak genoemd. Bij de andere sectoren worden verbeteringen minder vaak genoemd. Met uitzondering van de mogelijkheid om op een andere locatie te werken zijn de aandelen “verbeterd” lager dan in 2020. Voor de andere in figuur 5.3 vermelde regelingen zijn de verschillen tussen sectoren aanzienlijk kleiner (wederom cf. 2020) en zijn daarom in figuur 5.4 buiten beschouwing gelaten.

Figuur 5.4: Verbetering in (selectie van) werkgeversregelingen in 2021 naar sector (alle werkenden, N=12.896)

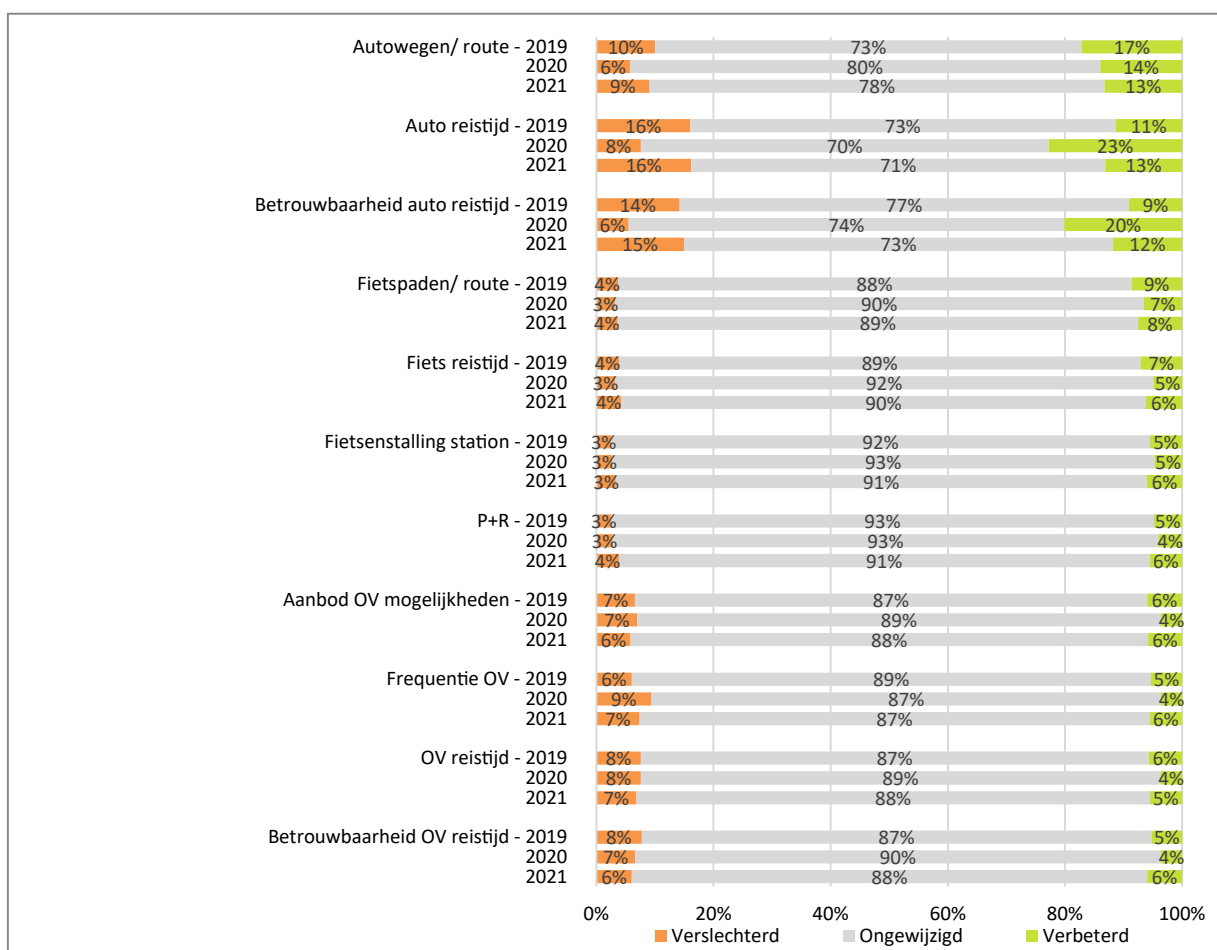


5.3 Veranderingen op of rond woon-werkroute

Op de woon-werkroute zijn volgens de automobilisten vooral de reistijd met de auto (13%) en de betrouwbaarheid daarvan (12%) verbeterd (figuur 5.5). In 2020 lagen deze aandelen aanzienlijk hoger (23% resp. 20%). De 2021 aandelen liggen weer dicht bij die van 2019. Dit geldt ook voor het deel dat zegt dat deze zaken zijn verslechterd. In 2021 zijn deze aandelen toegenomen vergeleken met 2020. 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.

Vergeleken met OV-reizigers en fietsers (niet in de figuur) zijn automobilisten wat "extremer" in hun oordeel ten aanzien van de specifieke drie auto-aspecten. Het aandeel dat hier iets verbeterd of verslechterd vindt is in alle gevallen hoger dan bij OV-reizigers en fietsers (max. 4%punt verschil met OV-reizigers en 9%punt met fietsers). OV-reizigers zijn dan weer het meest extreem ten aanzien van niet alleen de OV-aspecten, maar opvallend genoeg ook ten aanzien van de fiets aspecten. Het aandeel fietsers dat iets verbeterd of verslechterd vindt is in alle gevallen dus het laagst (al is het verschil bij fietspaden/route met OV-reizigers gering).

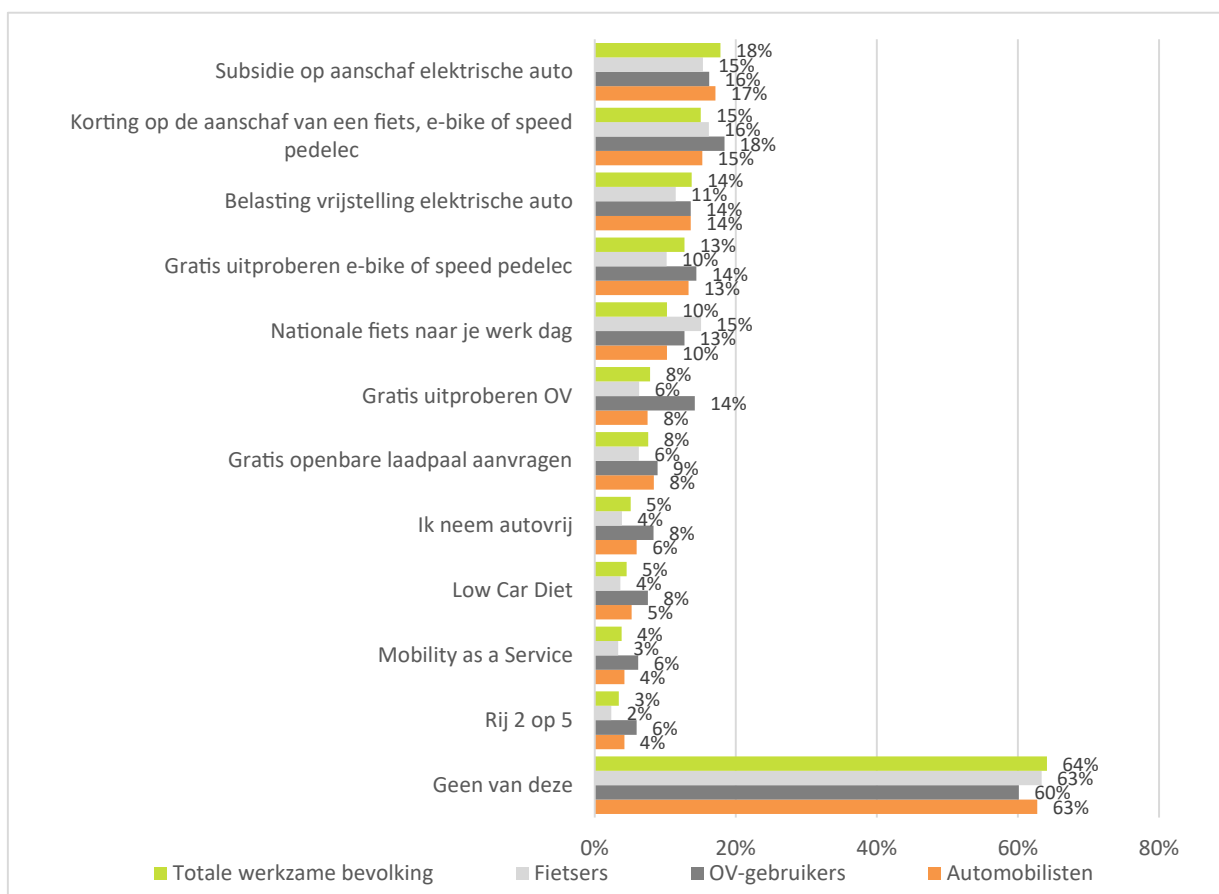
Figuur 5.5: Veranderingen in de ruimtelijke omgeving automobilisten 2021 (vs. 2020, N=5.182), 2020 (vs. 2019, N=5.511) en 2019 (vs. 2018, N=4.000)



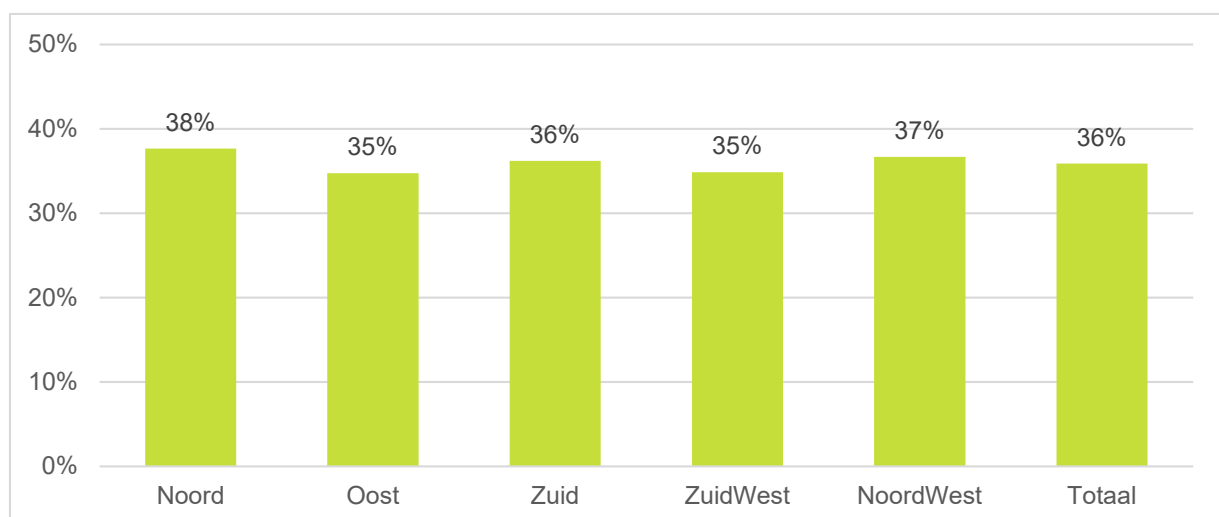
5.4 Campagnes, acties en overheidsregelingen

Figuur 5.6 laat zien hoe het in 2021 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, het OV of de fiets in het woon-werkverkeer gebruiken. De verschillen tussen deze groepen zijn heel beperkt. Subsidies voor een elektrische auto zijn bekendst (18%), gevolgd door regelingen om de aanschaf van een elektrische fiets te stimuleren (15%). Een aantal specifieke acties en campagnes (Rij 2 op 5, Low Car Diet, Ik neem autovrij) scoort het laagst op bekendheid. Voor de meeste campagnes, acties en regelingen waarvan de bekendheid ook in 2020 is onderzocht geldt dat de bekendheid in 2021 iets lager scoort dan in 2020 (in 2020 was er juist sprake van een stijging ten opzichte van 2019). De verschillen zijn echter heel klein (max. 3 procentpunt). In veel gevallen is de bekendheid bij OV-reizigers hoger dan bij de fietsers (m.u.v. de nationale fiets naar je werk dag) en automobilisten (m.u.v. de subsidie op aanschaf van een elektrische auto).

Figuur 5.6: Aandeel bekend met campagnes/ acties/ overheidsregelingen 2021 (Totaal, N=12.896; Automobilisten, N=5.182; OV-reizigers, N=883; fietsers, N=2.198)

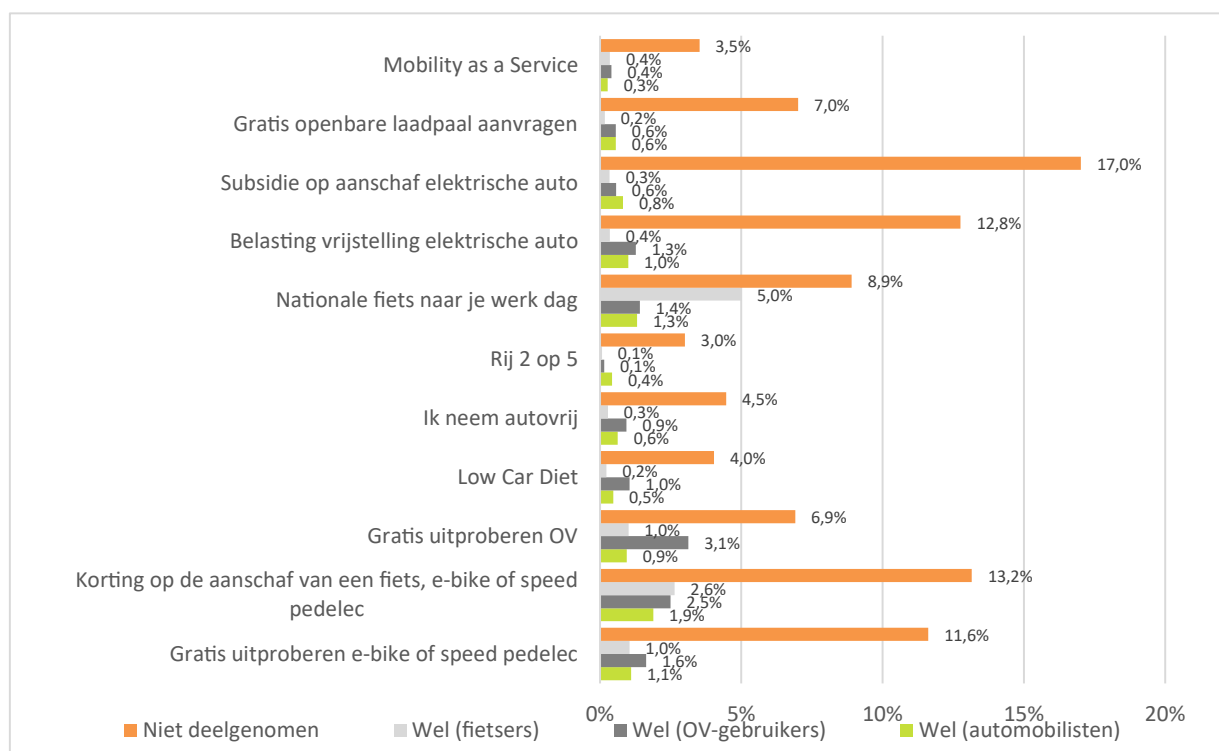


Figuur 5.7: Aandeel bekend met minimaal één campagne/ actie/ overheidsregeling 2021 (N=12.896)



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 Noord het hoogst is (38%) en in de regio's Oost en ZuidWest het laagst (35%), de verschillen tussen de regio's zijn in 2021 dus beperkt¹².

Figuur 5.8: Bekendheid en aandeel wel/ niet deelgenomen aan acties 2021, automobilisten, OV-reizigers en fietsers (N=5.182 / 883 / 2.198)



Ten slotte laat figuur 5.8 het gebruik of deelname aan een aantal acties zien in de periode oktober 2020 – oktober 2021 per vervoerwijze, gegeven dat men bekend is met de maatregel. De deelname aan de Nationale fiets naar het werk dag is, onder fietsers die deze maatregel kennen, absoluut en relatief het grootst (5,0%). Onder OV gebruikers is het gratis uitproberen van het OV eveneens vrij hoog (3,1%). Ook maken OV-reizigers relatief vaak gebruik van een kortingsactie op de aanschaf van een (e-)fiets of het gratis uitproberen daarvan.

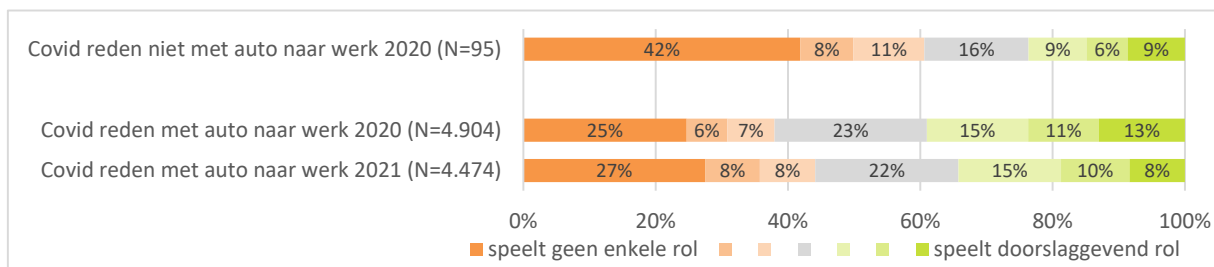
5.5 COVID-19

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. Deze vragen zijn ook in 2021 weer gesteld.

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 (in 2021 te weinig). Voor mensen die de auto wel gebruiken speelde COVID-19 voor bijna 40% een (grote) rol in 2020, in 2021 is dit wat afgenomen.

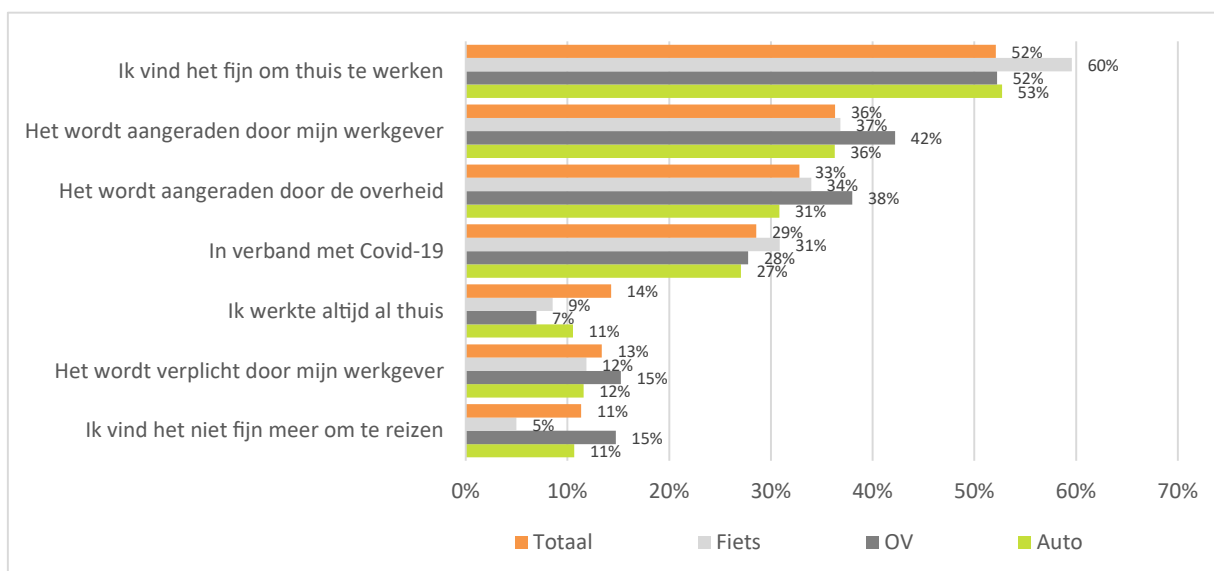
¹² In 2020 was de bekendheid in ZuidWest nog het hoogst. Toen maakten echter ook spitsmijdmaatregelen deel uit van deze vraag, in 2021 niet meer.

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



Aan automobilisten die in oktober 2021 (gedeeltelijk) thuiswerken is gevraagd welke COVID-19 gerelateerde redenen ze daar voor hebben (figuur 5.10)¹³. Het vaakst (52%) wordt simpelweg genoemd dat met het fijn vind om thuis te werken, daarnaast wordt regelmatig genoemd dat thuiswerken wordt aangeraden voor de werkgever (36%) of overheid (33%). Ook wordt Covid in algemene zin nog regelmatig genoemd (29%).

Figuur 5.10: Redenen voor (gedeeltelijk) thuiswerken door automobilisten (N=2.178), OV-reizigers (N=511), fietsers (N=664) en totaal (N=4.037)

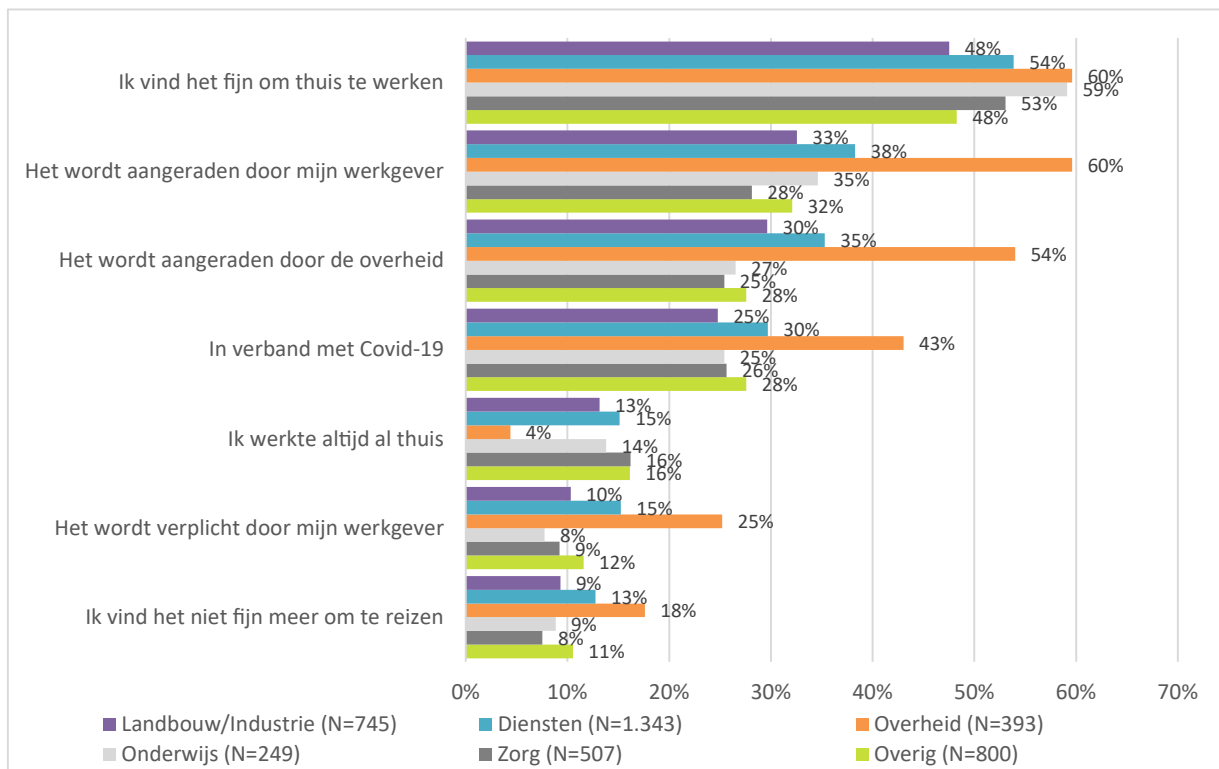


OV gebruikers geven wat vaker aan het niet meer prettig vinden te reizen en dat het door werkgever of overheid wordt aangeraden of verplicht. Fietsers geven iets vaker aan het prettig te vinden thuis te werken.

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). Ook wordt Covid in algemene zin vaak genoemd in deze sector. Dat men altijd al thuiswerkte wordt in deze sector minder vaak genoemd. Tussen de overige sectoren verschillen de aandelen veel minder.

13 In het 2020 onderzoek is dit op een (grotendeels) afwijkende wijze gevraagd. We kijken hier daarom alleen naar 2021.

Figuur 5.11: Redenen voor (gedeeltelijk) thuiswerken naar sector



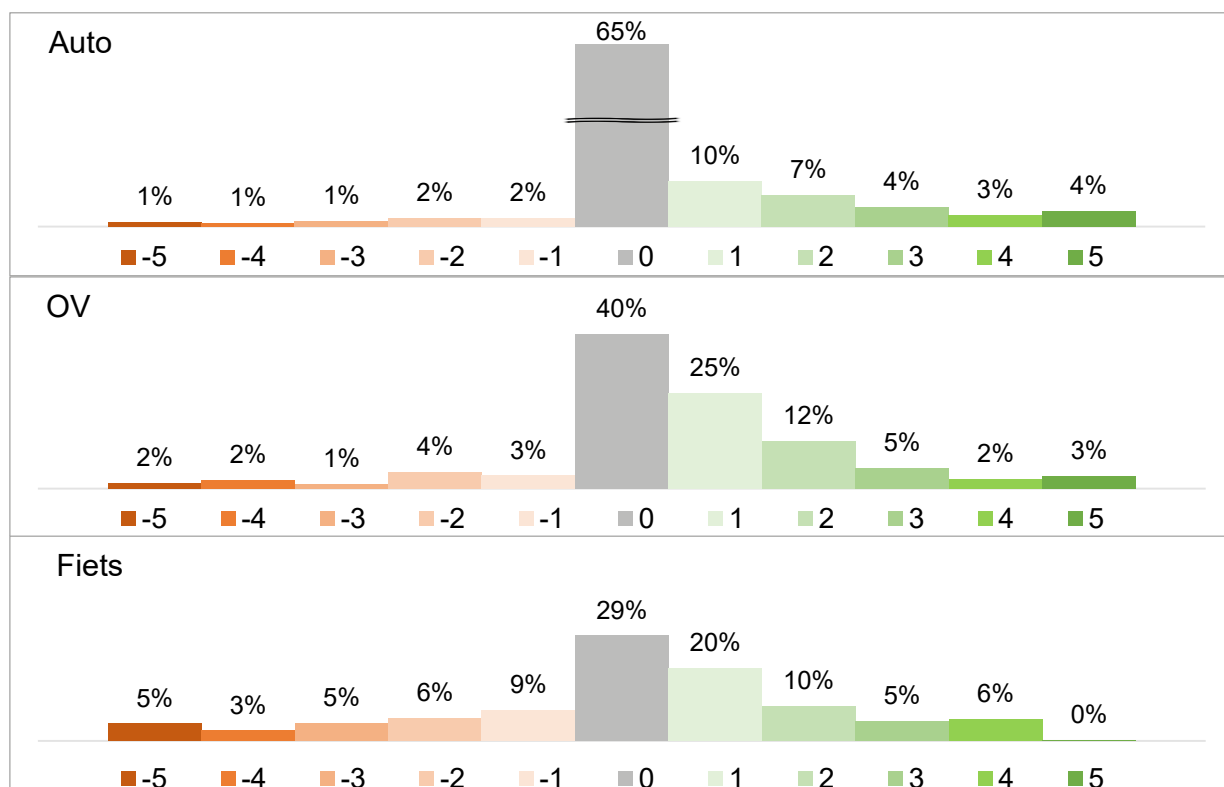
6. Totale verandering in woon-werk-mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat in op (de veranderingen in) de woon-werkmobiliteit met auto, OV of fiets. We kijken hierbij naar mensen die in 2020 en/of 2021 minstens één dag in de week van respectievelijk de auto, het OV of de fiets gebruik maken om naar het werk te reizen. Het hoeft hierbij dus niet altijd om de hoofdvervoerwijze in het woon-werkverkeer te gaan en evenals in het vorige hoofdstuk valt iemand die van meerdere vervoerwijzen gebruik maakte tijdens de onderzoekweek in meerdere groepen.

6.1 Ontwikkeling woon-werk mobiliteit

Een meerderheid van 65% van de automobilisten heeft het aantal dagen per week dat hij/zij met de auto naar het werk reist niet aangepast in de periode 2020 – 2021 (figuur 6.1), een jaar geleden gold dit voor een bijna even grote groep (66%). Ruim een kwart van de automobilisten gebruikt de auto in oktober 2021 meer dagen in de week, meestal één of twee dagen. Van de automobilisten zegt 7% in 2021 minder dagen per week de auto te gebruiken om naar het werk te reizen, ook hier gaat het meestal om één of twee dagen.

Figuur 6.1: Verandering op persoonsniveau in dagen per week 2021 vs. 2020 met de auto (N=5.182), het OV (N=883) of de fiets (N=2.198)



Onder de OV gebruikers reist 40% in 2021 net zoveel dagen als in 2020. Bijna de helft reist vaker, wederom meestal één of twee dagen in de week. Ruim 10% reist minder vaak. Ook bij de fietsers zijn er vrij grote veranderingen. Slechts 29% reist even vaak naar het werk als in 2020 en ruim 40% doet dit vaker. Onder fietsers is er ook een relatief grote groep (28%) die minder vaak naar het werk reist in 2021.

Tabel 6.1: Totale verandering in het aantal woon-werkritten en kilometers in het woon-werkverkeer

	Auto			OV			Fiets		
	2020	2021	Ontw.	2020	2021	Ontw.	2020	2021	Ontw.
Aantal ^a	4.460	5.630	26,1%	550	920	68,1%	1.710	2.140	25,3%
Gem. aantal ritten/ week	6,9	6,5	-6,0%	5,8	4,8	-16,5%	6,6	6,1	-8,2%
Totaal aantal ritten/ week ^a	31.000	36.700	18,6%	3.160	4.430	40,4%	11.270	12.970	15,0%
Totaal aantal ritten/ jaar ^b	1.390	1.650	18,6%	140	200	40,4%	510	580	15,0%
Gem. woon- werkafstand	25,2	25,8	2,1%	26,9	28,6	6,4%	5,4	5,7	5,9%
Gem. aantal km/ week ^a	175,3	168,2	-4,0%	155,1	137,8	-11,1%	35,7	34,8	-2,8%
Totaal aantal kms/ week ^b	780	950	21,0%	80	130	49,3%	60	70	21,8%
Totaal aantal kms/ jaar ^b	35.200	42.600	21,0%	3.800	5.700	49,3%	2.700	3.300	21,8%

^a: (x 1.000)

^b: (x 1.000.000)

Zoals tabel 6.1 laat zien is er in het woon-werkverkeer in 2021 ten opzichte van 2020 een toename in het totaal aantal automobilisten (+26,1%), het totaal aantal autoritten (+18,6%) en eveneens in het aantal autokilometers (+21,0%). Per automobilist is er echter sprake van een afname van het gemiddelde aantal ritten (-6,0%) en kilometers per week (-4,0%). In 2020 was, ten opzichte van 2019, nog sprake van een afname in het totaal aantal automobilisten (-11,1%), autoritten (-15,0%) en autokilometers (-18,0%), vooral omdat toen meer mensen alle werkdagen thuiswerkten (zie ook figuur 4.2). Wel was toen ook al sprake van een afname in het gemiddelde aantal ritten (-4,4%) en kilometer per week (-7,8%). Het totaal aantal autoritten en kilometers in het woon-werkverkeer ligt in 2021 iets onder het niveau in 2019 (o.b.v. metingen in oktober).

Ook bij OV gebruikers en fietsers is sprake van een toename in de totale woon-werk mobiliteit maar een afname van het aantal ritten en kilometers per werkende. Dit betekent dat degenen die in 2021 (weer) met auto, OV of fiets naar het werk reizen dit gemiddeld minder dagen in de week doen dan degenen die in 2020 van deze vervoermiddelen gebruik hebben gemaakt. In het OV zijn deze ontwikkelingen procentueel aanzienlijk sterker dan bij auto en fiets.

Het aantal OV gebruikers, ritten en kilometers is ten opzichte van de auto en de fiets aanzienlijk meer gestegen, maar zij reizen wel minder dagen per week naar het werk. In alle gevallen geldt dat de stijging in het aantal gebruikers van deze vervoermiddelen groter is dan de daling in het aantal ritten per week, waardoor het totaal aantal ritten en kilometers wel is gestegen. In het laatste geval is dit mede het gevolg van een stijging van de gemiddelde woon-werkafstand bij alle vervoermiddelen¹⁴.

Bij de doorrekening naar jaartotalen merken we wel op dat is aangenomen dat de onderzoekswEEK in oktober 2021 representatief is geweest voor het hele jaar 2021 (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. Ditzelfde geldt voor 2020.

¹⁴ Merk op dat hier strikt genomen gaat om de woon-werkafstand van werkenden die een woon-werkreis hebben gemaakt op minstens 1 dag in de onderzoekswEEK in 2020 of 2021. Werkende die in één van beide jaren geen woon-werkreizen hebben gemaakt (bijvoorbeeld omdat ze alle dagen thuiswerkten in de onderzoekswEEK) tellen niet mee in het gemiddelde van tabel 6.1.

6.2 Verklaarde verandering woon-werk mobiliteit

Door middel van een regressieanalyse, voor auto, OV en fiets afzonderlijk uitgevoerd, hebben we onderzocht in welke mate verschillende factoren hebben bijgedragen aan de verandering in het gebruik van de auto, OV en fiets voor woon-werkverkeer (in 2019 en 2020 is alleen een verklarende analyse voor de auto uitgevoerd). In de analyse is de verandering in het aantal dagen in het woon-werkverkeer (per week) met elk van deze vervoermiddelen 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, evenals in 2020, een aantal variabelen opgenomen die specifiek met veranderingen door COVID-19 te maken hebben.

De specifieke (directe) COVID-19 variabelen die in het 2021 onderzoek zijn opgenomen zijn o.a.:

1. COVID-19 is een reden om met auto naar het werk te reizen.
2. Thuiswerken wordt aangeraden door de overheid.
3. Thuiswerken wordt verplicht vanuit mijn werkgever.
4. Ik vind het niet fijn meer om te reizen.

De eerste variabele is op basis van een vraag gesteld aan mensen die in oktober 2021 de auto gebruiken om naar het werk reizen. De overige variabelen zijn op basis van een vraag naar de reden om thuis te werken (gesteld aan mensen die in 2021 minstens 1 dag thuiswerken¹⁵). Merk op dat ook bij andere variabelen COVID-19 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-19 pandemie. Ditzelfde geldt ook voor aspecten van de woon-werkroute (bijvoorbeeld minder druk op de weg of minder aanbod van OV).

Alle werkenden die respectievelijk de auto, het OV of de fiets minstens één dag per week gebruiken in het woon-werkverkeer in 2021 en/of 2020 zijn in de analyse opgenomen. Meer details, en een uitleg van de methode, is te vinden in de bijlage 'Onderzoeksverantwoording – Regressie analyse'.

Auto

In oktober 2021 zijn er bijna 6 miljoen autoritten per week meer gemaakt voor woon-werkverkeer dan in oktober 2020¹⁶. 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 gehad, inclusief per sector de waargenomen verandering in het aantal thuiswerkdagen van werknemers). Daaronder welk deel kan worden gerelateerd aan (2) veranderde werkgeversregelingen, (3) wijzigingen op de woon-werk route, (4) acties gericht op duurzaam reisgedrag, (5) de direct aan COVID-19 gerelateerde omstandigheden, (6) veranderingen in omstandigheden met betrekking tot thuiswerken en (7) een aantal variabelen die niet bij één van de andere factoren horen. Bij de categorieën in deze tabel gaat het om een optelling van afzonderlijk geschatte variabelen 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.

¹⁵ Deze vraag was (grotendeels) anders gesteld in het 2020 onderzoek waardoor een direct vergelijking niet mogelijk is.

¹⁶ 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).

Tabel 6.2: Netto-effect op het aantal autoritten per week 2021 vs. 2020 (N=5.128)

	Netto-effect autoritten per week ^a	Netto-effect autoritten p.p. / week ^b
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	4.780	0,81
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	920	0,16
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	770	0,13
Sector Diensten	2.000	0,34
Sector Overheid	140	0,02
Sector Onderwijs	240	0,04
Sector Zorg	190	0,03
Sector Overig	370	0,06
Overig	150	0,02
2. Werkgeversregelingen	-330	-0,06
3. Woonwerk route	40	0,01
4. Acties duurzaam reisgedrag	-30	-0,01
5. (Direct) COVID-gerelateerd	910	0,15
COVID-19 speelt grote rol om auto te gebruiken	190	0,03
Overig	720	0,12
6. Thuiswerken	-880	-0,15
Externe redenen	-100	-0,02
Persoonlijke redenen	-780	-0,13
7. Overig	1.280	0,22
Totaal	5.760	0,97

^a: x 1.000 ^b: gemiddelde over *alle* automobilisten

Onder acties duurzaam reisgedrag vallen maatregelen zoals de stimuleringsregeling elektrisch auto, en acties zoals OV-probeeracties en fietsstimulering.

De belangrijkste bijdragen aan de ontwikkeling van het autogebruik in het woon-werkverkeer wordt, zoals verwacht mag worden, geleverd door de directe COVID-19 omstandigheden (mensen maken meer gebruik van de auto) en veranderingen in het aantal thuiswerkdagen (in 2021 wordt minder thuisgewerkt), deze zaken hangen ook deels met elkaar samen. Tevens is bij de autonome factoren een toename te zien in het aantal autodagen door veranderingen in het aantal dagen dat wordt gewerkt, het autobezit en de woon-werkafstand. Onder de autonome effecten valt dus ook een belangrijk deel van de algemene ontwikkeling in de weer toegenomen woon-werkmobiliteit in oktober 2021 (vooral door minder thuiswerken), gelijk over de hele populatie of voor bepaalde sectoren wat niet door andere specifieke variabelen wordt opgepikt. Met name de dienstensector heeft per saldo een belangrijke bijdrage geleverd in de totale toename in het aantal autoritten, maar ook de overige sectoren laten een toename zien.

Specifieke thuiswerkomstandigheden zorgen voor een beperkte afname in het aantal autoritten. Hierbij gaat het zowel om externe redenen (overheid of werkgever stimuleert thuiswerken) als persoonlijke redenen (o.a. fijn om thuis te werken, niet fijn om te reizen).

Naast deze directe COVID, thuiswerk gerelateerde en autonome redenen hebben ook veranderingen in regelingen vanuit de werkgever tot een 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-19 hebben. De bijdrage hierin van veranderingen in meer algemene regelingen (o.a. vergoedingen voor woon-werk reiskosten) is minder groot.

Veranderingen op de woon-werkroute of deelname aan een stimuleringsactie hebben, ten opzichte van de andere onderdelen, een beperkt effect. Ten slotte is er nog een aantal "overige" factoren die voor een toename in het aantal autodagen hebben gezorgd, dit betreft o.a. (slechte) weersomstandigheden waardoor er niet wordt gefietst.

Vergeleken met de analyse uitgevoerd in 2020 geldt vooral dat alle variabelen die direct of indirect met COVID-19 en/of veranderingen in het aantal thuiswerkdagen te maken hebben zorgen voor de grote afname (2020) of toename (2021) in het aantal autodagen in het woon-werkverkeer¹⁷. Daarnaast is in beide jaren sprake van een toename in het aantal autoritten door veranderingen in werkdagen, woon- of werklocatie en autobezit. Veranderingen in werkgeversregelingen leiden in beide jaren tot een afname van het aantal autoritten. In 2021 is dit effect echter minder sterk dan in 2020. Dit ondanks dat de aandelen automobilisten dat zegt dat de algemene regelingen in een jaar tijd zijn verbeterd of verslechterd meestal heel vergelijkbaar zijn in 2020 en 2021 en de aandelen automobilisten dat zegt dat specifieke regelingen ten aanzien van thuiswerken zijn verbeterd in 2021 soms nog wat groter zijn dan in 2020 (zie ook figuur 5.3). De gemiddelde automobilist is bijna 1 dag meer gaan reizen in 2021, in 2020 reisde de gemiddelde automobilist ruim 1 dag minder vaak naar z'n werk dan in 2019.

OV

Tabel 6.3 laat zien dat veranderingen woon-werkomstandigheden in het OV tot een hoger OV gebruik hebben geleid. Ook (minder) thuiswerken heeft in 2021 in een aantal sectoren tot een toename van het aantal OV woon-werkritten geleid. Direct aan COVID-19 gerelateerde redenen hebben per saldo geen effect gehad, maar er zijn wel minder OV ritten door mensen die nu met de auto reizen en meer mensen die juist wel (weer) met het OV zijn gaan reizen. Specifieke redenen ten aanzien van thuiswerken spelen in het OV een beperkte rol. Bij de "overige" variabelen gaat het evenals bij de auto ook hier vooral om specifieke redenen om niet te fietsen die tot een toename van het aantal OV-ritten heeft geleid, met name de (fiets)afstand. Werkende die in 2021 (weer) met het OV naar het werk gingen deden dit gemiddeld 1,26 dagen vaker dan mensen die in 2020 naar het werk reisden met het OV.

Tabel 6.3: Netto-effect op het aantal OV-ritten per week 2021 vs. 2020 (N=883)

	Netto-effect OV-ritten per week ^a	Netto-effect OV-ritten p.p. / week ^b
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	580	0,58
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	490	0,49
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	-40	-0,04
Sector Diensten	40	0,04
Sector Overheid	20	0,02
Sector Onderwijs	40	0,04
Sector Zorg	-80	-0,08
Sector Overig	-50	-0,05
Overig autonoom	470	0,15
2. Werkgeversregelingen	110	0,11
3. Woonwerk route	-30	-0,03
4. Acties duurzaam reisgedrag	0	0,00
5. (Direct) COVID-gerelateerd	0	0,00
COVID-19 speelt grote rol om auto te gebruiken	-150	-0,15
Overig	150	0,15
6. Thuiswerken	50	0,05
Externe reden	0	0,00
Persoonlijke reden	50	0,05
7. Overig	560	0,55
Totaal	1.270	1,26

^a: x 1.000

^b: gemiddelde over alle OV-reizigers

17 Door de afwijkende modelspecificatie in 2020 en 2021 zijn deze effecten, per (type) variabele, niet direct met elkaar te vergelijken.

Fiets

Voor de fiets (tabel 6.4) geldt dat naast wederom autonome ontwikkelingen en veranderingen in thuiswerkdagen (vooral bij de dienstensector) COVID-19 gerelateerde redenen tot een toename in het aantal fietsritten heeft geleid. Het gaat hier met name om redenen om niet van het OV gebruik te maken (o.a. geen goede OV-verbinding en het moeten reizen met een mondkapje). Enigszins opvallend is dat ook voor fietsers geldt dat het gebruik van de auto, vanwege COVID, tot een lager fietsgebruik leidt. Veranderingen in werkgeversregelingen en de woon-werkroute hebben, evenals bij het OV, per saldo een beperkt effect op het aantal ritten. Als "overige" reden geldt dat mensen die aangeven dat "fietsen is ontspannen" in 2021 meer zijn gaan fietsen in het woon-werkverkeer. De gemiddelde fietser in het woon-werkverkeer reisde gemiddeld 0,72 dagen vaker naar het werk dan degenen die in 2020 de fiets gebruikten.

Tabel 6.4: Netto-effect op het aantal fietsritten per week 2021 vs. 2020 (N=2.198)

	Netto-effect fietsritten per week ^a	Netto-effect fietsritten p.p. / week ^b
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	590	0,25
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	340	0,14
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	0	0,00
Sector Diensten	140	0,06
Sector Overheid	50	0,02
Sector Onderwijs	60	0,03
Sector Zorg	-90	-0,04
Sector Overig	-30	-0,01
Overig autonoom	130	0,05
2. Werkgeversregelingen	-30	-0,01
3. Woonwerk route	40	0,02
4. Acties duurzaam reisgedrag	0	0,00
5. (Direct) COVID-gerelateerd	-120	-0,05
COVID-19 speelt grote rol om auto te gebruiken	-140	-0,06
Overig	10	0,01
6. Thuiswerken	50	0,02
Externe reden	120	0,05
Persoonlijke reden	-70	-0,03
7. Overig	1.170	0,50
Totaal	1.690	0,72

^a: x 1.000

^b: gemiddelde over alle fietsers

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 de ritten in het woon-werkverkeer.

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

Een “tussenvariabele” die we daarbij altijd nodig hebben is de verandering in kilometers per jaar met elk van de verschillende vervoermiddelen ten gevolge van de verandering van het aantal ritten. Paragraaf 7.2 geeft de kilometeruitkomsten, de volgende paragrafen de uitkomsten voor respectievelijk bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

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 2021) representatief is geweest voor het hele jaar 2021 voor wat betreft de (woon-werk)mobiliteit. Gezien dat de COVID-19 pandemie ook in 2021 nog een grote rol speelde, en daarmee de mobiliteit evenals in 2020 sterk fluctuerende 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 kilometers in het woon-werkverkeer met auto, OV en fiets 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.

Voor alle vervoerwijzen geldt dat er sprake is van een toename in de kilometers in het woon-werkverkeer in 2021 ten opzichte van 2020. Door de toename bij de auto (+164 miljoen kilometer) is het niveau vrijwel gelijk aan dat in 2019 (in 2020 was sprake van een afname van 167 miljoen kilometer). Voor het OV en de fiets is in 2020 geen ontwikkeling bepaald. Evenals bij de ritten is de toename vooral het resultaat van (de combinatie van) het mindere thuiswerken en de autonome trend. Bij het OV en in wat mindere mate bij de fiets is (nog) wel sprake van een afname van mobiliteit die direct aan de COVID-19 pandemie gerelateerd kan worden. Deze kilometers zullen (deels) bij de auto zijn terechtgekomen.

Tabel 7.2: *Modelschatting verandering woon-werkkilometers naar verklarende factoren 2021 vs. 2020, Auto (N=5.511), OV (N=883) en Fiets (N=2.198)*

	Netto-effect kms per week ^a		
	Auto	OV	Fiets
1. Autonoom (wonen en werken)	140.400	17.790	8.880
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	35.340	15.210	3.530
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	30.180	-690	350
Sector Diensten	59.510	2.100	-2.000
Sector Overheid	4.220	960	450
Sector Onderwijs	5.790	970	450
Sector Zorg	2.940	-2.140	-690
Sector Overig	9.460	-2.680	570
Overig autonoom	-7.040	4.060	6.220
2. Werkgeversregelingen	-9.050	3.930	-60
3. Woonwerk route	1.030	-720	-590
4. Acties duurzaam reisgedrag	-530		-20
5. (Direct) COVID-gerelateerd	23.710	810	6.480
COVID-19 speelt grote rol om auto te gebruiken	4.700	-3.460	-1.000
Overig	19.010	4.270	7.480
6. Thuiswerken	-28.270	1.940	-390
Externe redenen	-24.720	20	260
Persoonlijke redenen	-3.550	1.920	-650
7. Overig	37.200	18.110	-1.010
Totaal	164.490	41.860	13.290

^a: x 1.000

We merken hier nogmaals op dat effecten van de (grote) ontwikkelingen in thuiswerken (in 2020 veel meer dan in 2019 en in 2021 weer veel minder dan in 2020) zowel bij de autonome ontwikkeling, bij de Covid variabelen, de werkgeversregelingen en, vanzelfsprekend ook bij thuiswerkvariabelen zelf kunnen zijn terechtgekomen. Ook de indirecte effecten hiervan (rustiger op de weg, minder aanbod van OV) kunnen een rol spelen bij de effecten van de woon-werkroute.

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), de gemiddelde fietsafstand in het voor- en natransport is afgeleid uit het ODiN (voor fiets 2,3 km en e-bike 4,3 km, in zowel 2020 als 2021 en zowel in het voor- als natransport).

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	
	2020	2021	2020	2021
Fiets woon-werk + voor/natransport (N=1.609/1.714)	-29%	23%	-28%	26%
E-bike woon-werk + voor/natransport (N=439/494)	-7%	8%	-5%	21%
Fiets + e-bike woon-werk (N=1.834/1.831)	-19%	15%	-20%	24%
Fiets + e-bike voor/natransport (N=214/377)	-56%	53%	-55%	27%
Totaal Fiets + e-bike (N=2.048/2.208)	-25%	20%	-22%	25%

Zowel bij fiets als de e-bike is een forse toename te zien in het aantal ritten en kilometers in 2021 ten opzichte van 2020, terwijl in 2020, ten opzichte van 2019, nog sprake was van een afname van een vergelijkbare orde grootte. Bij e-bike en de ritten en kilometers in het voor- en natransport moet wel worden opgemerkt dat deze ontwikkeling soms op een beperkt aantal waarnemingen is gebaseerd (zowel in dit onderzoek als in het ODIN). De toename in fietskilometers is groter dan die in de ritten. Dit betekent dat de gemiddelde fietsafstand, in het woon-werkverkeer, is toegenomen (van 3,9 naar 4,2 km; +7%).

7.3 Bereikbaarheid

Als indicator voor het effect van veranderingen in de woon-werkmobiliteit op de bereikbaarheid geldt de ontwikkeling in de voertuigverliesuren. In 2019 hebben we de ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit op basis van het landelijk reizigersonderzoek (dus tussen oktober 2018 en oktober 2019) opgehoogd naar de landelijke ontwikkeling in de voertuigkilometers in geheel 2019 ten opzichte van geheel 2018. Daarbij gingen we er dus vanuit dat de gevonden ontwikkeling in het landelijk reizigersonderzoek representatief was voor het gehele jaar. Het effect op de voertuigverliesuren is berekend met behulp van een vuistregel die geldt bij kleine veranderingen in voertuigkilometers.

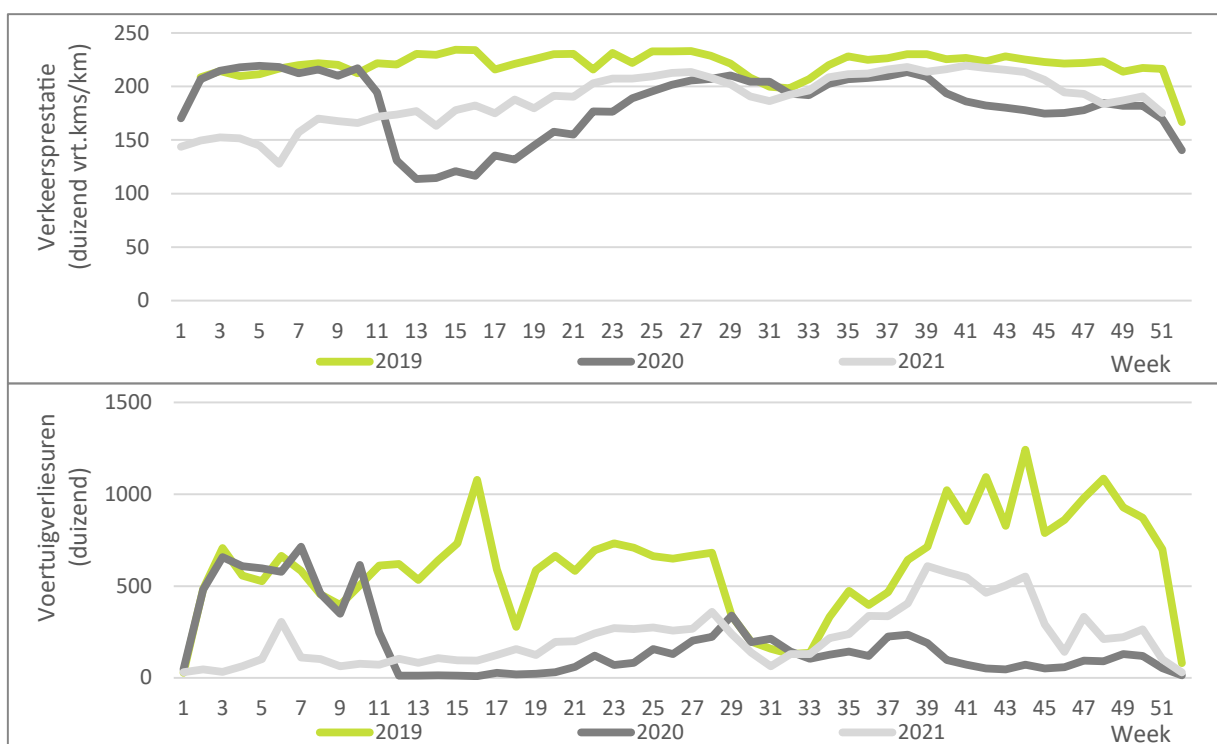
In 2020 en 2021 achten we deze aanpak niet goed bruikbaar. Door de sterk fluctuerende mobiliteit gedurende het jaar, vanwege de COVID-19 pandemie, is de specifieke werkweek van de respondenten (in oktober) hoogstwaarschijnlijk niet representatief voor het gehele jaar (zie figuur 7.1). Daarnaast geldt door het sterk niet-lineaire karakter van het verband tussen voertuigkilometers en voertuigverliesuren, dat bij grote veranderingen in de mobiliteit het effect op de voertuigverliesuren minder goed is in te schatten.

Daarom schatten we het effect op de voertuigverliesuren nu op een wat meer kwalitatieve manier in. Allereerst kijken we naar de waargenomen ontwikkelingen in voertuigkilometers en voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (bron: RWS).

- ▶ Hele jaren: In heel 2021 was er ten opzichte van 2019 sprake van een daling van 15% in voertuigkilometers en werden er 65% minder voertuigverliesuren gemeten. Ten opzichte van 2020 was er sprake van een toename van 3% in voertuigkilometers en 18% in voertuigverliesuren.
- ▶ Onderzoekperiodes: In de onderzoeksperiode in 2021 waren de gemiddelde voertuigkilometers 20%¹⁸ hoger dan in 2020 en de voertuigverliesuren bijna 9x zo hoog (maar nog wel de helft van 2019). De ontwikkelingen tussen de onderzoeksperiodes waren dus niet representatief voor de hele jaren.

¹⁸ De +20% in waargenomen voertuigkilometers in de onderzoeksperiodes van 2020 en 2021 is van een vergelijkbare orde grootte als is berekend op basis van de onderzoeksuitkomsten (+21% woon-werk autokilometers, zie tabel 6.1).

Figuur 7.1: Ontwikkeling Verkeersprestatie (boven) en Voertuigverliesuren (onder) per week op het hoofdwegennet 2019-2021 (bron: RWS TRIP resp. RWS BISNIS)



De waargenomen ontwikkelingen kunnen waarschijnlijk niet volledig aan de ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit met de auto worden toegeschreven. Ook voor andere motieven (zakelijk, sociaal-recreatief) is weer meer van de auto gebruik gemaakt in 2021. Wel geldt dat in de spitsen, waar een groot deel van de voertuigverliesuren optreden, het aandeel woon-werkverkeer met de auto relatief hoog is (60%, bron: MuConsult o.b.v. ODIN 2019).

Op basis van bovenstaande overwegingen, schatten we in dat de waargenomen ontwikkeling in de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet (-65% in heel 2021 t.o.v. 2019) minimaal driekwart en maximaal 100% het gevolg is van ontwikkelingen in de woon-werkmobiliteit. Met andere woorden, we schatten in dat de grote ontwikkelingen in de woon-werkmobiliteit tot een reductie van de voertuigverliesuren op het hoofdwegennet van ongeveer 50% tot 65% hebben geleid.

De sterke toename van de voertuigverliesuren in oktober 2021 ten opzichte van oktober 2020 (9x hoger) kan waarschijnlijk ook voor een belangrijk deel aan de toegenomen woon-werkmobiliteit (+20%) worden toegeschreven. Deze relatie is vanwege de hierboven genoemde redenen echter niet goed kwantitatief in te schatten. We zien namelijk tegelijkertijd ook dat de woon-werkmobiliteit in oktober 2021 vrijwel op het niveau van 2019 is, maar er nog steeds ongeveer de helft minder voertuigverliesuren waren. Autoverkeer voor andere reismotieven en betere spreiding van mobiliteit zullen hier dus ook een rol bij hebben gespeeld.

7.4 Leefbaarheid

Totale CO₂ uitstoot woon-werkverkeer

Tabel 7.5 laat de CO₂ uitstoot zien van de verschillende vervoermiddelen in het woon-werkverkeer in 2021.

Tabel 7.5: CO₂ uitstoot woon-werkverkeer 2021 (N=7.133)

	Gem. emissiefactor TTW (gr CO ₂ / reizigerskm)	Totale afstand (mld. km/ jaar)	CO ₂ uitstoot (Mton / jaar)
Auto (alleen)	148	42,6	6,3
Carpool (passagier)	76	1,3	0,10
Trein	5	4,0	0,020
Bus	91	1,3	0,12
Motor	97	0,3	0,029
Bromfiets/scooter	39	0,5	0,019
Fiets/e-bike	0	2,5	0,0
Totaal	127	52,5	6,6

* Absolute aantallen in de tabel zijn berekend incl. ophoging naar 8.951.000 werkenden

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.

Ontwikkeling totale CO₂ uitstoot woon-werkverkeer

In totaal is in 2021 het aantal autokilometers naar het werk ten opzichte van 2020 toegenomen met 21% (zie ook tabel 6.1). Het wagenpark is wat zuiniger geworden, naast het wat zuiniger worden van het fossiele deel van het wagenpark is dit ook een gevolg van de toename van het aandeel kilometers gereden met elektrische auto's. In tabel 7.6 zien we dat door de ontwikkeling in de autokilometers en de gemiddelde emissiefactor de CO₂ uitstoot hierdoor is toegenomen met bijna 19%.

Tabel 7.6: Ontwikkeling CO₂ uitstoot automobiliteit woon-werkverkeer

				Verskil		Ontwikkeling	
	2019	2020	2021	2020-2019	2021-2020	2020-2019	2021-2020
Gem. gram CO ₂ / km	155	151	148	-4	-3	-2,6%	-1,9%
Totaal mld. km/ jaar	43,6	35,2	42,6	-8,4	7,4	-19,3%	21,0%
CO ₂ uitstoot Mton/ jaar	6,8	5,3	6,3	-1,2	1,0	-22,1%	18,7%

Ook de uitstoot bij de meeste andere vervoerwijzen is logischerwijze toegenomen door de toegenomen kilometers in het woon-werkverkeer in 2021. Bij de trein is de relatieve toename van de CO₂ uitstoot in het woon-werkverkeer het grootst (+68%), maar het gaat hier maar om een kleine absolute bijdrage (zie ook tabel 7.5) aangezien voor het grootste deel van de reizigerskilometers in het OV (trein en bus/tram/metro) geldt dat er geen (TTW) emissies zijn, omdat het grootste deel van het OV elektrisch rijdt (en gebruik maakt van groene stroom). Alleen dieseltreinen en -bussen leveren hier een beperkte bijdrage. De totale uitstoot van alle vervoermiddelen samen is in het woon-werkverkeer toegenomen met iets meer dan 18%. In absolute cijfers is dit een toename van ongeveer 1 Mton CO₂, voor het grootste deel (96%) afkomstig van de auto. Het absolute aantal autokilometrage en ook de CO₂ uitstoot ligt in 2021 nog wel onder het niveau van 2019. Bij de CO₂ uitstoot komt dit zowel doordat het aantal kilometers in 2021 lager is dan in 2019 maar ook omdat de gemiddelde kilometer zuiniger is geworden (- 4,6% in 2019-2021).

Gezondheidseffect 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 vervoerwijzen'. 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.

Bij 5 dagen in de week naar het werk fietsen komt dit neer op ruim 3 km fietsen per rit (ruim 6 km per dag). Aangezien in oktober 2021 gemiddeld 6,1 woon-werkritten op de fiets worden gemaakt (zie tabel 6.1) haalt de *gemiddelde* fietser de beweegnorm, alleen door te fietsen in het woon-werkverkeer, pas als de woon-werkafstand minstens 5,2 kilometer bedraagt. In oktober 2020 werd gemiddeld nog 6,6 dagen naar het werk gefietst, toen was een woon-werkafstand van 4,7 kilometer voor de gemiddelde fietser voldoende om de beweegnorm van 150 minuten per week te halen.

Tabel 7.7: Aandeel van alle werkenden die door woon-werkverkeer op fiets of e-bike al voldoet aan beweegnorm (N=8.379)

	Door te fietsen		Door e-bike gebruik	
	2020	2021	2020	2021
Voldoet aan beweegnorm	1,6%	1,8%	0,8%	1,1%
Voldoet niet aan beweegnorm	7,9%	12,9%	2,8%	3,1%
Totaal	9,5%	14,7%	3,6%	4,2%

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. In 2021 gebruikt bijna 15% de fiets (wel eens) in het woon-werkverkeer als hoofdvervoersmiddel of in het voor- of natransport en ruim 4% de e-bike. Slechts een relatief klein deel daarvan fietst voldoende dagen en/of kilometers om hiermee de beweegnorm van 150 minuten per week te halen. Van alle werkenden geldt dit voor de fiets maar voor 1,8% (14% van alleen de fietsers) en 1,1% die de e-bike gebruiken (35% van alleen de e-bike gebruikers)

Het aandeel werkenden dat door naar het werk te fietsen de beweegnorm haalt is in 2021 gestegen ten opzichte van 2020, bij de e-bike wat sterker dan bij de gewone fiets. Dit is in lijn met de eerdere uitkomsten waarbij bleek dat het fietsgebruik in het woon-werkverkeer, in ritten en kilometers, sterk is gestegen, zowel als hoofdvervoersmiddel als in het voor- en natransport.

In 2021 is het aandeel werkende dat de beweegnorm haalt echter nog wel lager dan in 2019. Dit is mede het gevolg van dat, *per werknemer*, er in 2021 minder dagen en kilometers per week naar het werk wordt gefietst dan in 2020, zoals eerder ook bleek in hoofdstuk 6 (o.a. tabel 6.1). Er zijn dus weliswaar meer fietsers in het woon-werkverkeer in 2021 dan in 2020 maar slechts een beperkt deel daarvan fietst, anders dan in 2019, voldoende dagen (en daardoor kilometers en minuten) om de beweegnorm te halen.

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 2021 weer fors toegenomen na de, eveneens sterke, daling in 2020. Gezien er per miljard reizigerskilometer zo'n 1,6 dodelijke auto-ongelukken plaatsvinden (bron: SWOV/Statline), komt deze stijging in woon-werkkilometers overeen met een toename van 11,8 verkeersdoden in het woon-werkverkeer. Het aantal ernstige verkeersgewonden per miljard autokilometers ligt een stuk hoger (13 per miljard autokilometers). Dit betekent dat de toename in het aantal verkeersgewonden in 2021 t.o.v. 2020 door de stijging in autokilometers in het woon-werkverkeer gelijk is aan bijna 100. Er is, op basis van de verandering in autokilometers, dus een verslechtering 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 8. De kans om gewond te raken op de fiets, per miljard kilometer, is nog aanzienlijk groter dan bij de auto (een factor 66). In 2021 legden alle fietsers (inclusief e-bike en speedpedelec) gezamenlijk ongeveer 2,5 miljard kilometer af in het woon-werkverkeer. Dit is ongeveer een ½ miljard kilometers meer dan in 2020. Deze toename staat, volgens het meest recente risicocijfer voor fietsers, gelijk aan een stijging van 6,4 verkeersdoden en ongeveer 425 ernstig verkeersgewonden in het woon-werkverkeer.

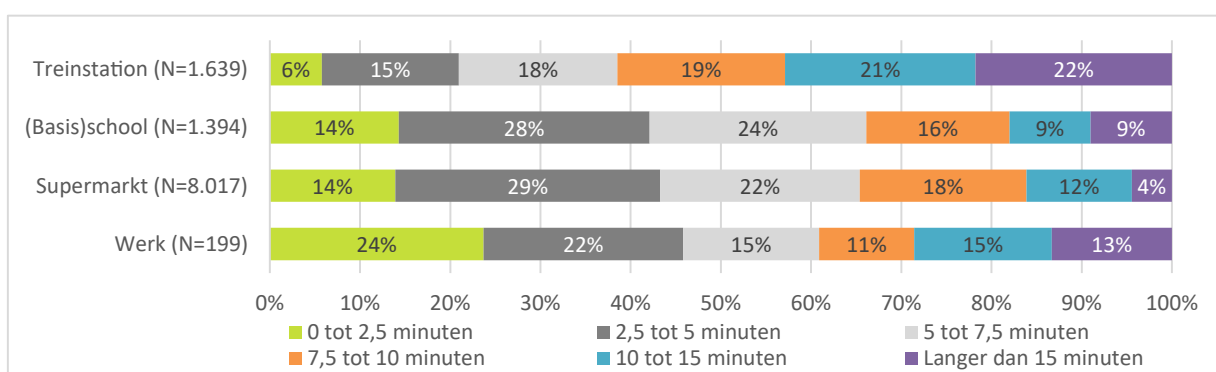
Kortom, in zijn totaliteit is de verkeersveiligheid in 2021 weer afgenomen door de (sterke) stijging in de totale woon-werkmobiliteit in 2021, na de afnames van een vergelijkbare ordergrootte (zowel kilometers als doden en gewonden) in 2020. De toename van het inschatte aantal doden en gewonden in 2021 ten opzichte van 2020 is voor de auto wat lager dan de afname in 2019-2020 (toen zijn 12,5 minder doden en iets meer dan 100 minder gewonden ingeschat). Bij de fiets is in 2021, ten opzichte van 2019, sprake van een beperkte toename (in 2019-2020 zijn 5 doden en 350 gewonden minder ingeschat). Naast de ontwikkelingen in de kilometers is dit ook een gevolg van een toename in de risicocijfers voor de fiets, terwijl bij de auto deze cijfers iets zijn afgenomen.

8. Speciale thema's

8.1 Voetgangers

We hebben voor dit thema de mensen geselecteerd die regelmatig, dat wil zeggen minimaal één keer per week, lopen naar de supermarkt, het treinstation, de (basis)school of het werk. We hebben gevraagd naar de bijbehorende loopafstanden en de beoordeling van deze loopproutes. Voetgangers die naar het station lopen, leggen gemiddeld de langste afstand af. 22% is meer dan 15 minuten onderweg. De meeste voetgangers naar het werk lopen kortere afstanden. Bijna de helft loopt minder dan 5 minuten (N=199).

Figuur 8.1: Loopafstand



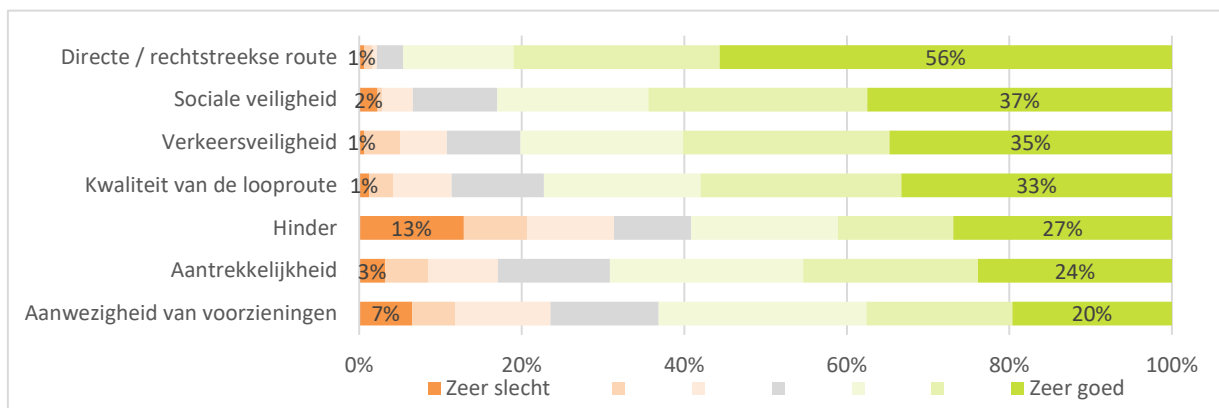
De mensen die minimaal één keer per week naar een van de vier bestemmingen lopen is ook gevraagd om de loopproue een rapportcijfer te geven (tabel 8.1). De loopproue naar het werk scoort het hoogst met een 8,5 terwijl de route naar het station achterblijft met een 7,3.

Tabel 8.1: Beoordeling loopproue

Motief	Score
Werk	8,5
Supermarkt	8,0
(Basis)school	7,7
Treinstation	7,3

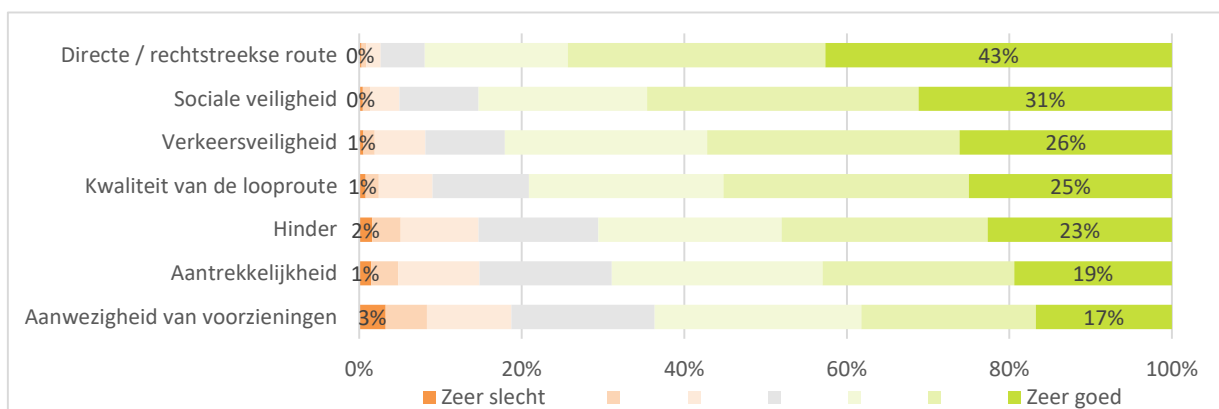
Naast een totaalcijfer is een oordeel gegeven over verschillende aspecten van de wandelroue, middels een zevenpuntsschaal van zeer slecht naar zeer goed (figuur 8.2 t/m 8.5). Werknemers die te voet naar het werk gaan, beoordelen in 56% van de gevallen de rechtstreekse route als zeer goed. 37% ervaart een zeer goede sociale veiligheid op de loopproue en met name hinder valt in negatieve zin op. Je kunt hierbij denken aan drukte op het voetpad of (te) veel stoplichten.

Figuur 8.2: Beoordeling looproute werk (N=199)



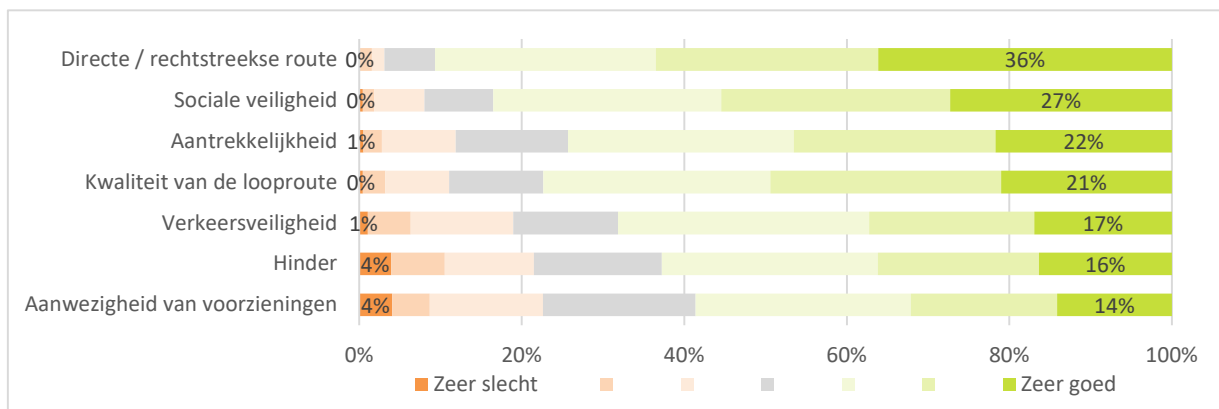
Ook voetgangers naar de supermarkt geven het vaakst aan tevreden te zijn over de rechtstreekse route (43%), hoewel dit minder is dan bij de looproute naar het werk. Hinder wordt in dit geval minder vaak hinder ervaren (slechts 2% ervaart dit als zeer slecht) en opnieuw scoort de aanwezigheid van voorzieningen, zoals bankjes en prullenbakken, het laagst.

Figuur 8.3: Beoordeling looproute supermarkt (N=6.705)



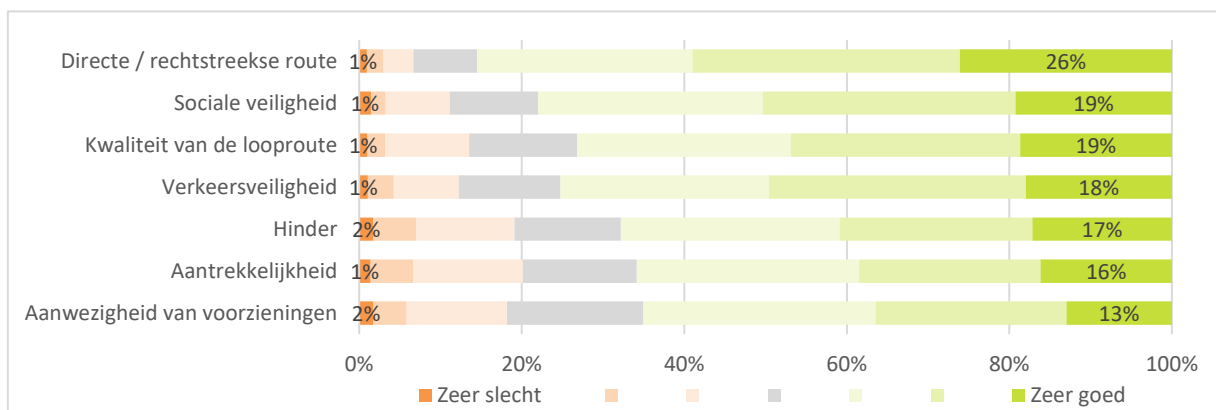
Bij de voetgangers richting school zien we opnieuw een soortgelijke beoordeling. Wat hier opvalt is de verkeersveiligheid. 17% ervaart dit als zeer goed, maar dit is 9% minder dan bij voetgangers richting de supermarkt en 18% minder dan bij forenzen.

Figuur 8.4: Beoordeling looproute school (N=767)



De looproute naar het station wordt door ruim een kwart als zeer goede rechtstreekse route gezien. Dit is minder dan bij de overige drie looproutes. Ook scoort sociale veiligheid en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de looproute lager dan bij de andere looproutes. De verkeersveiligheid wordt ongeveer hetzelfde beoordeeld als bij de schoolomgeving – 18 % ervaart dit als zeer goed.

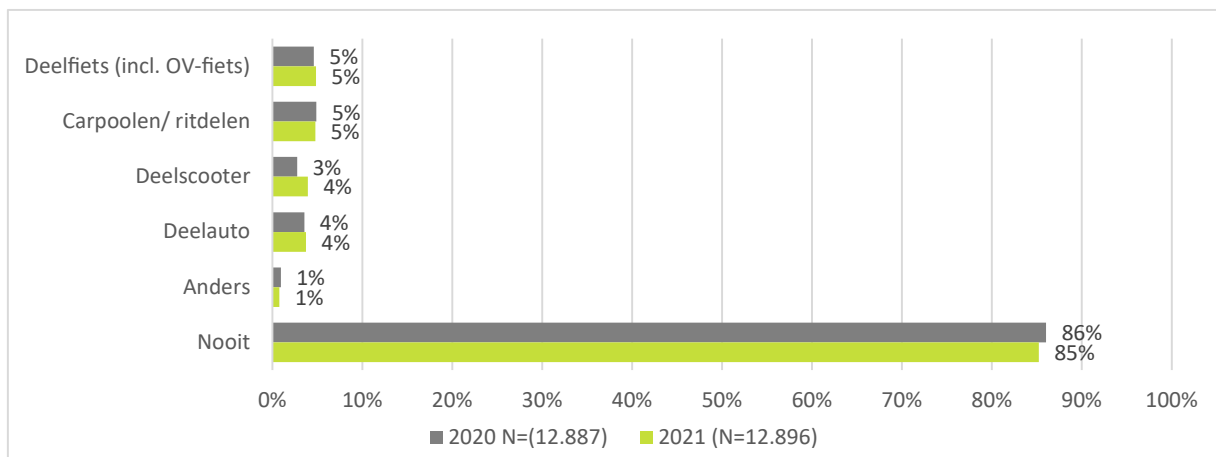
Figuur 8.5: Beoordeling looproute station (N=818)



8.2 Deelmobiliteit

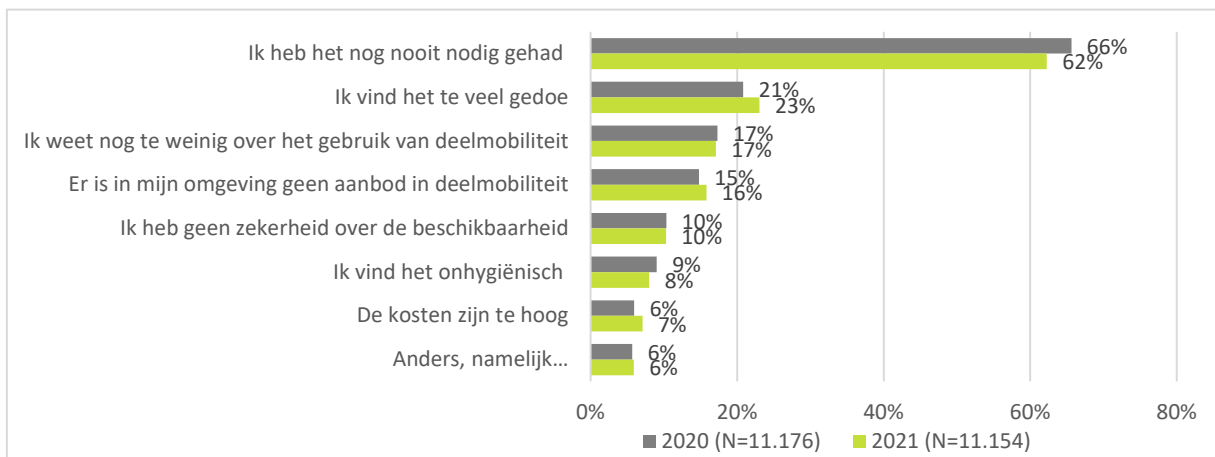
Een meerderheid van 85% maakt in 2021 geen gebruik van deelmobiliteit (bevolking 18+). Dit is 1% minder dan in 2020, wat betekent dat het gebruik van deelsystemen iets is toegenomen. Dit zit hem met name in het gebruik van de deelscooter.

Figuur 8.6: Gebruikers van deelmobiliteit in 2020 en 2021



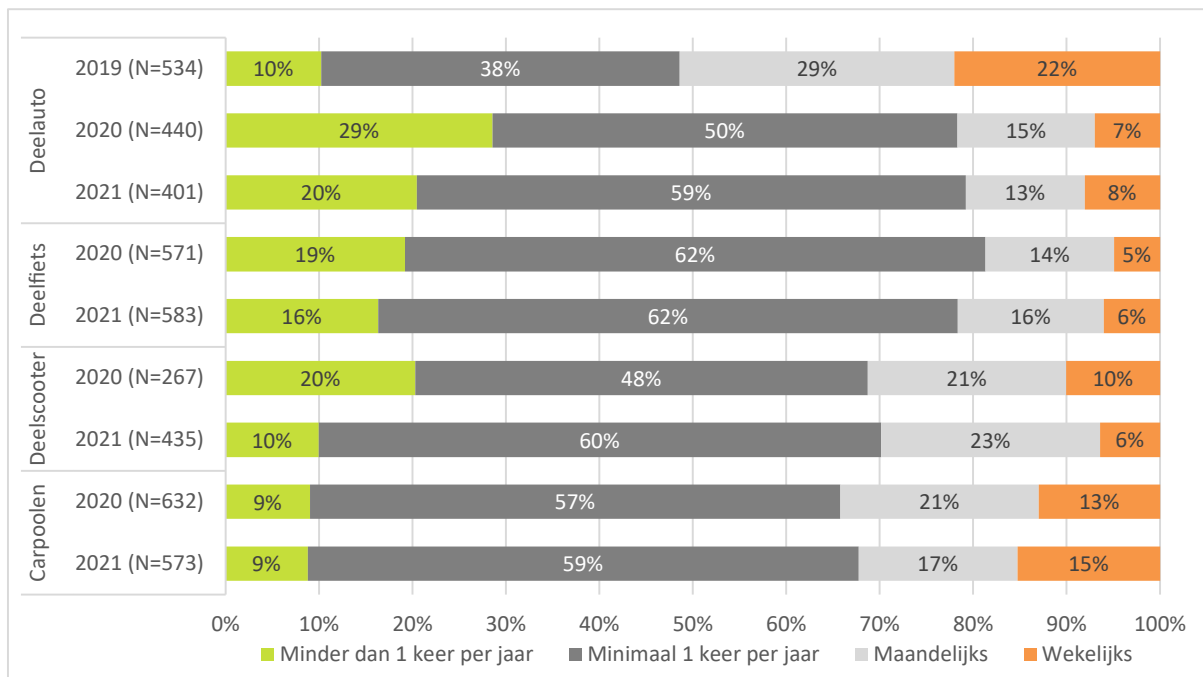
De voornaamste reden om geen gebruik te maken van deelmobiliteit is dat dit nog niet eerder nodig is geweest. In 2021 geldt dit voor 62% van de niet-gebruikers, in 2020 was dit nog 66%. Daarentegen is er een grotere groep die aangeeft het te veel gedoe te vinden (23% t.o.v. 21% in 2019). Ook zijn er meer mensen die zeggen dat er geen aanbod is van deelmobiliteit in hun omgeving (16%) of dat ze de kosten te hoog vinden (7%). De prijs blijft echter de minst genoemde reden om geen deelsysteem te gebruiken.

Figuur 8.7: Redenen geen gebruik deelmobiliteit in 2020 en 2021



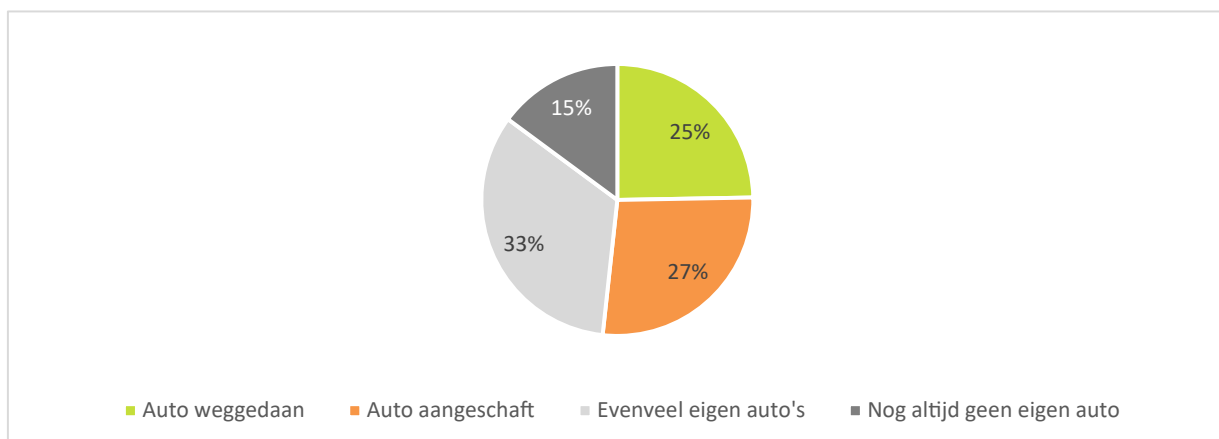
Degenen die wél gebruik maken van deelmobiliteit doen dit over het algemeen minimaal één keer per jaar. In 2019 gebruikte 22% van de deelautogebruikers wekelijks een deelauto. In 2020 daalde dit aandeel tot 7% en in 2021 was er weer een lichte stijging tot 8%. Eenzelfde stijging zien we ook bij de deelfiets en carpoolen. Dit houdt hoogstwaarschijnlijk verband met het feit dat we überhaupt weer frequenter op pad zijn gegaan in 2021.

Figuur 8.8: Frequentie gebruik deelmobiliteit in 2019 (deelauto), 2020 en 2021



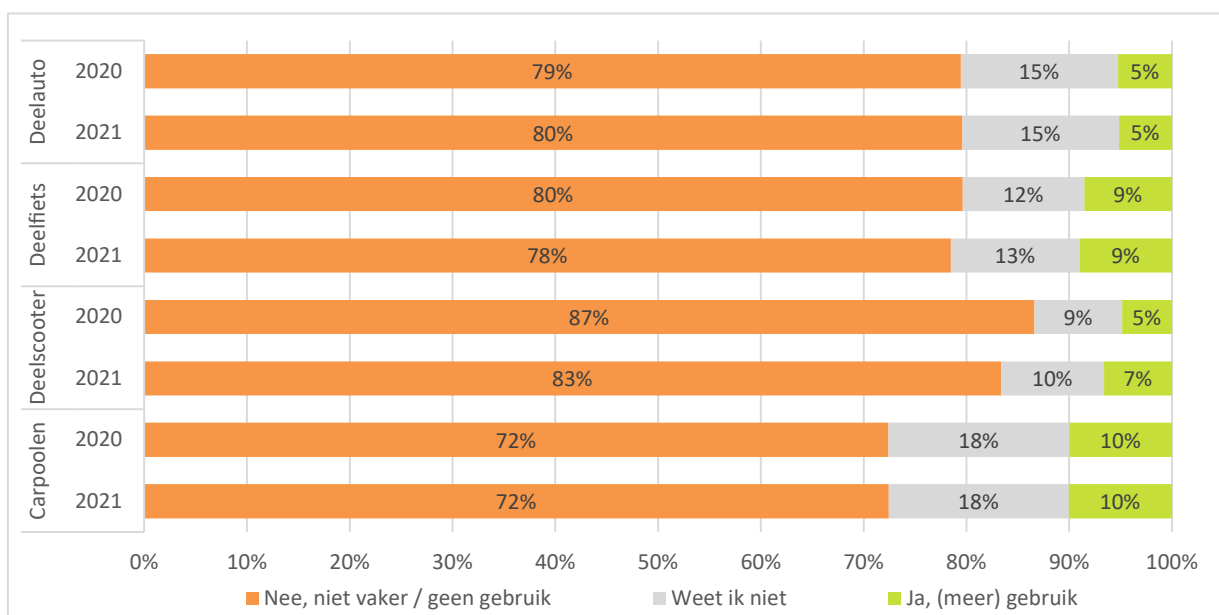
Er is geen eenduidig beeld te zien van de invloed van deelautogebruik op autobezit. Ongeveer de helft geeft aan dat het deelautogebruik geen invloed heeft gehad op hun autobezit. Ze bezitten nog steeds geen auto (15%) of evenveel auto's als voorheen (33%). De andere helft geeft aan dat het deelautogebruik wel invloed heeft gehad op hun autobezit. Er zijn ongeveer evenveel gebruikers die daardoor een auto hebben aangeschaft als die er één hebben weg gedaan (respectievelijk 27% en 25%). Ook een duidelijke relatie met de frequentie van het deelautogebruik komt uit dit onderzoek niet naar voren.

Figuur 8.9: Invloed deelautogebruik op autobezit (N=402)



Figuur 8.10 toont de intentie om de verschillende deelsystemen (vaker) te gebruiken in de toekomst. Hierin zijn weinig veranderingen zichtbaar t.o.v. 2020. Enkel de deelscooter zal door een groter deel van de volwassen bevolking (vaker) gebruikt worden (7% t.o.v. 5%). Mogelijk dat dit te maken heeft met de zeer sterke groei in het aanbod van de deelscooters sinds 2019. De deelscooter zal naar verwachting vaker gebruikt worden in zeer sterk stedelijk gebied (11%) dan in niet-stedelijk gebied (3%).

Figuur 8.10: Toekomstig gebruik deelmobiliteit in 2020 (N=12.887) en 2021 (N=12.896)



Bijlage Onderzoeksopzet

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, werkgeversaankpak en nieuwe snelfietsroute). Ook bestaat de kans dat de gedragsverandering van deelnemers groter of juist kleiner is vanwege autonome ontwikkelingen zoals een verhuizing. Projectsamenhangende 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 en loopverplaatsingen. Vervolgens hebben we het aantal vragen door selectie teruggebracht tot een voor respondenten acceptabele invulduur van gemiddeld 15 minuten.

De enquête bestond dit jaar uit de volgende blokken:

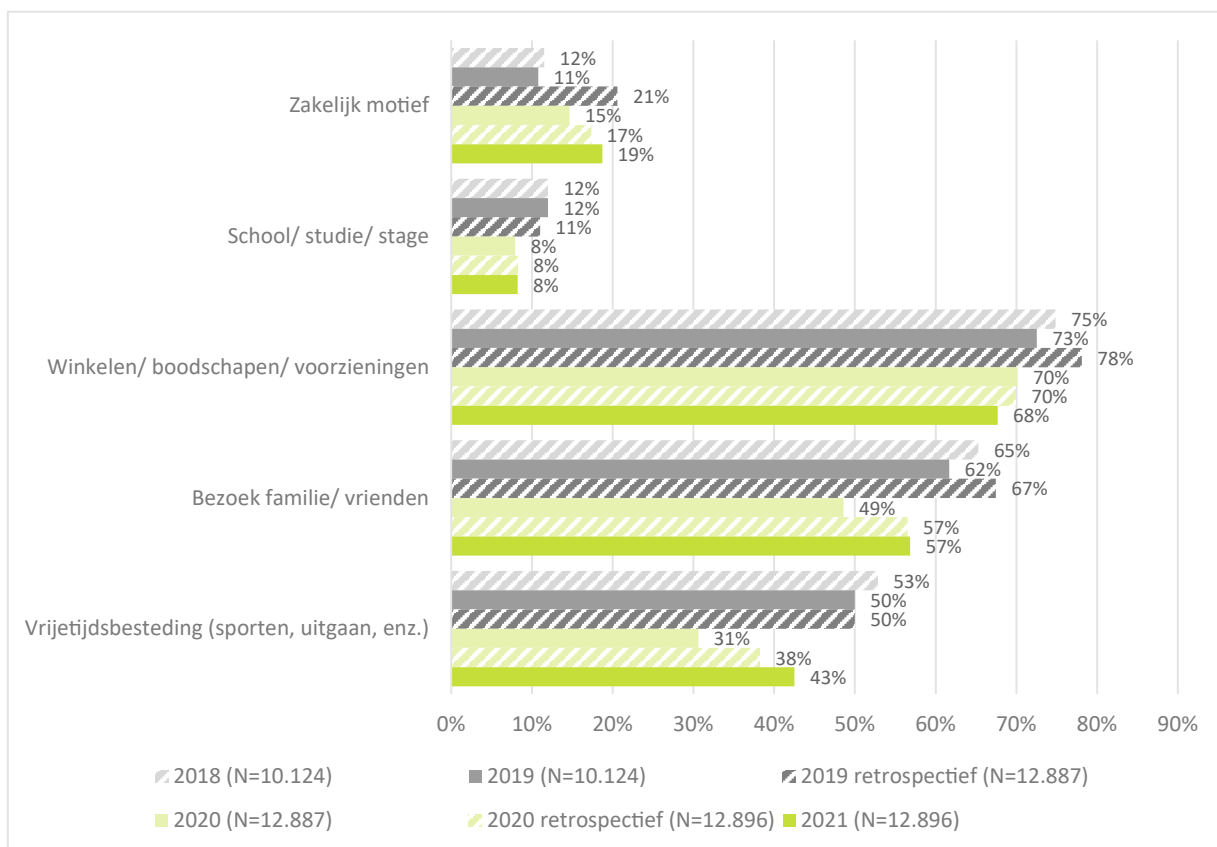
- ▶ (Woon-)Werksituatie
- ▶ Verandervragen
- ▶ Mobiliteit
- ▶ Algemeen reisgedrag
- ▶ Parkeren
- ▶ Lopen
- ▶ Thuiswerken
- ▶ COVID-19
- ▶ Specificatie auto
- ▶ Motivaties/belemmeringen
- ▶ (Beleids)maatregelen
- ▶ Deelmobiliteit
- ▶ Achtergrondvragen

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 en 2020

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 de retrospectieve data tegenover de verkregen data uit het LRO 2019 en 2020.

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

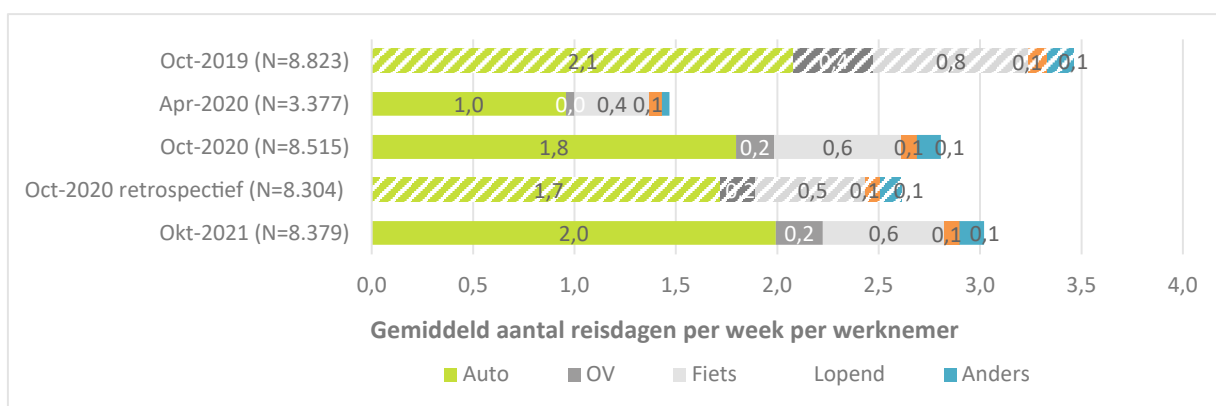


We zien dat voor het motief school/ studie/ stage de retrospectieve antwoorden vrijwel tot exact gelijk zijn aan de daadwerkelijk verkregen data een jaar eerder. In 2021 hebben daarnaast exact evenveel mensen aangegeven dat ze in 2020 reisden omwille van winkelen, boodschappen, of andere voorzieningen als het aandeel mensen dat dit in 2020 aangaf. Voor sommige motieven zijn retrospectieve vragen dus zeer betrouwbaar. Echter, afgelopen jaar hebben we ook gezien dat de cijfers kunnen afwijken. Destijds gaf 21% aan in 2019 te reizen voor zakelijk motief, terwijl uit de data van 2019 bleek dat slechts 11% dit deed. Dit leverde een overschatting van het aandeel zakelijke reizigers pre-corona op.

Dit jaar ligt de retrospectieve data een stuk dichterbij de werkelijke cijfers van 2020. Zo gaf in 2021 17% aan op pad te gaan voor een zakelijke afspraak in 2020. In 2020 zei 15% dat dit het geval was. Dit jaar wijken de percentages rondom bezoek aan familie of vrienden en andere vrijetijdsbesteding zoals sporten echter weer meer af. Dit bevestigt het beeld dat de meer structurele reizen (zoals voor studie of boodschappen) vaak beter kunnen worden ingeschat, ook retrospectief (!), dan reizen die minder frequent plaatsvinden.

Figuur b. 3 toont het gemiddeld aantal reisdagen per week voor het woon-werkverkeer. Hiermee kunnen we oktober 2020 retrospectief afzetten tegenover de data van vorig jaar (LRO 2020). We zien dat voor dit motief, dat veelal in routine wordt afgelegd, de retrospectieve data zeer dicht bij de werkelijkheid ligt. Zowel het aantal autodagen als het aantal fietsdagen wordt retrospectief 0,08 lager geschat dan de werkelijke data van 2020, maar de overige modaliteiten geven gelijke waarden. De aanname dat reizen die consequent voor een langere periode worden afgelegd beter retrospectief te bevragen zijn, wordt daarmee bevestigd.

Figuur b.3: Trend in het gemiddeld aantal reisdagen per week voor het woon-werkverkeer



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.

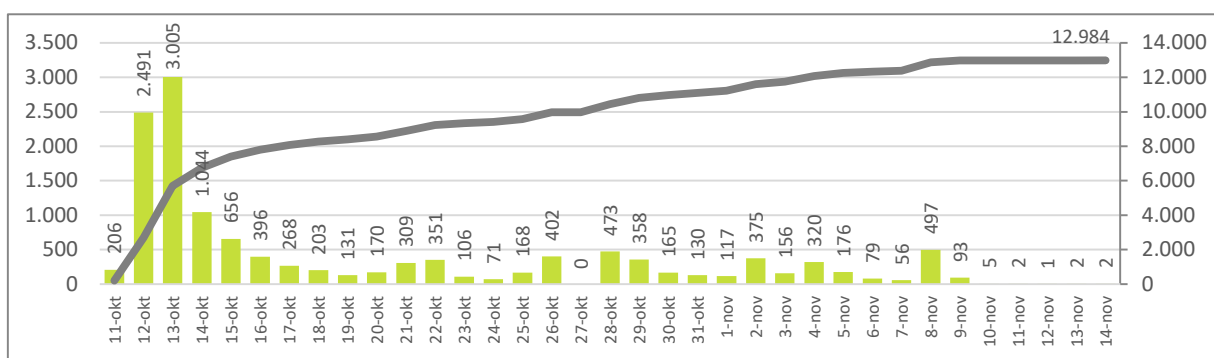
Het aantal respondenten diende bovendien groot genoeg te zijn om betrouwbare uitspraken te kunnen doen op landelijk niveau en per landsdeel, liefst ook per branche.

Deze eisen aan representativiteit en betrouwbaarheid hebben we behaald door 12.300 respondenten te werven via PanelClix. Daarnaast zijn er ten behoeve van regionale rapportages extra mensen geworven in Brabant, Limburg en de regio Amsterdam. Hier is in de weging rekening mee gehouden. In totaal kwamen we, na cleaning (zie hierna), uit op een ongewogen respons van 12.894.

Verloop dataverzameling

De dataverzameling is op 11 oktober 2021 gestart en is op 14 november afgesloten. Naast dataverzameling via PanelClix is via het panel van Smartways extra respons verkregen ten behoeve van de regionale analyses in Brabant en Limburg (niet in dit rapport). Totaal zijn in ruim een maand tijd 12.984 enquêtes volledig ingevuld (604 via Smartways), waarvan ongeveer de helft na vier dagen binnen was en 80% na ruim 2 week (zie figuur b.4).

Figuur b.4: Verloop dataverzameling (per dag en cumulatief)



Daarnaast is in totaal 1.632 respondenten tijdens het invullen gestopt (meestal al na een paar vragen). Dit heeft dus geen complete waarnemingen opgeleverd. Deze respons is buiten beschouwing gelaten.

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, overall 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 12.984 mensen de vragenlijst tot en met de laatste vraag ingevuld. Na het opschonen van de data bleken de gegevens van 12.896 (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 wegstappen.

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 (b.v. 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 de populatieomvang 20.000 is 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 12.894 respondenten als representatief beschouwen voor de 13.541.079 volwassenen populatie (18+) hebben we een ophoogfactor toegepast van $(13.688.000 / 12.894 =) 1.061,41$.

De resultaten die in dit rapport zijn weergegeven, zijn allemaal gewogen en opgehoogd. Bij tabellen en figuren wordt steeds het ongewogen en 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 inwoners in niet-stedelijk gebied, de werknemers in de commerciële dienstverlening en het oosten van Nederland het sterkst ondervertegenwoordigd waren in de steekproef (weegfactor > 1). Daartegenover staan de werklozen, werknemers in de niet-commerciële dienstverlening en mensen met als hoogst behaalde opleiding een MBO-studie die het sterkst oververtegenwoordigd waren (weegfactor <1). Ook zien we dat we relatief veel respons hadden vanuit de landsdelen Zuid en ZuidWest, dit komt overeen met de verdichting die is gerealiseerd voor de regio's Limburg en Brabant. De gemiddelde weegfactoren per kenmerk liggen echter alle dicht in de buurt van 1, en ook over alle individuele respondenten gezien kan worden geconcludeerd dat de minimale en maximale weegfactor geen extreme waarden kent (min = 0,26, max = 5,00).

Tabel b.1: Verdeling achtergrondkenmerken en weegfactor

Kenmerk	Respons		Weegf.	Gewogen		Pop.
Man	6.076	47,1%	1,053	6.398	49,6%	49,3%
Vrouw	6.760	52,4%	0,952	6.433	49,9%	50,7%
Anders/Onbekend	60	0,5%	1,000	60	0,5%	
18-30 jaar	2.122	16,5%	1,180	2.503	19,4%	18,9%
31-45 jaar	3.078	23,9%	0,981	3.019	23,4%	22,7%
46-65 jaar	5.228	40,5%	0,853	4.461	34,6%	34,0%
>65 jaar	2.465	19,1%	1,181	2.912	22,6%	24,4%
Voortgezet onderwijs	4.211	32,7%	1,184	4.987	38,7%	42,0%
MBO, havo, atheneum	3.978	30,8%	0,744	2.958	22,9%	22,9%
HBO universiteit	4.397	34,1%	1,048	4.608	35,7%	35,2%
Overig/geen	310	2,4%	1,107	343	2,7%	
Zeer sterk stedelijk	3.204	24,9%	0,930	2.980	23,2%	23,3%
Sterk stedelijk	3.875	30,1%	0,913	3.539	27,5%	27,5%
Matig stedelijk	2.404	18,7%	0,957	2.302	17,9%	17,9%
Weinig stedelijk	1.959	15,2%	1,105	2.164	16,8%	16,8%
Niet stedelijk	1.413	11,0%	1,322	1.867	14,5%	14,6%
Beroepsbevolking	8.929	69,2%	1,045	9.329	72,3%	72,3%
Bouw/industrie	1.196	9,3%	1,252	1498	11,6%	11,6%
Commerciële dienstverlening	3.068	23,8%	1,519	4660	36,1%	36,1%
Niet-commerciële dienstverlening	4.115	31,9%	0,689	2835	22,0%	22,0%
Werkloze beroepsbevolking	550	4,3%	0,612	337	2,6%	2,6%
Niet-beroepsbevolking	3.967	30,8%	0,900	3567	27,7%	27,7%
Landsdeel Noord	1.136	8,8%	1,120	1.272	9,9%	10,0%
Landsdeel Oost	1.767	13,7%	1,348	2.382	18,5%	18,7%
Landsdeel Zuid	3.166	24,6%	0,872	2.761	21,4%	21,1%
Landsdeel ZuidWest	3.631	28,2%	0,833	3.025	23,5%	23,7%
Landsdeel NoordWest	3.196	24,8%	1,081	3.456	26,8%	26,5%

Regressie analyses

Mensen die in 2020 en/of 2021 minstens één dag van de auto, OV of fiets gebruik maken in het woon-werkverkeer zijn in de regressieanalyse opgenomen. De te verklaren variabelen zijn de verandering in het aantal autodagen, OV-dagen of fietsdagen dat per week naar het werk wordt gereisd in 2021 ten opzichte van 2020. De waarde van deze variabelen kan dus variëren tussen de -7 en +7. De verklarende variabelen zijn in een aantal typen gegroepeerd; "autonoom", "werkgeversregelingen", "woon-werkroute", "acties", "COVID", "thuiswerken" en "overig". In de meeste gevallen gaat het om veranderingen in specifieke situaties in 2021 ten opzichte van 2020. 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 2021 ten opzichte van 2020. De waarde van Δ werkdagen kan dus eveneens variëren tussen de -7 en +7).

Tabel b.2 laat zien in welke mate verschillende factoren hebben bijgedragen aan de verandering in het aantal dagen waarop de auto, het OV of de fiets voor woon-werkverkeer werd gebruikt in 2021 t.o.v. 2020. 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 dagen per persoon per week als deze verkla- rende variabele toeneemt/ verbeterd. Wanneer een variabele tot een toename van het aantal ritten leidt (positieve coëfficiënt) dan is deze rood gemarkeerd en bij een afname (negatieve coëfficiënt) groen.
2. De significantie van de coëfficiënt. Er zijn hierbij 2 niveaus aangegeven: significant met een betrouw- baarheid van minstens 95% (p-waarde <0,05) of significant met een betrouwbaarheid van minstens 90% (p-waarde <0,10).
3. 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

Variabele	Waarnemingen			Coëff. p		Coëff. p		Coëff. p	
	Auto	OV	Fiets	Auto	Auto	OV	OV	Fiets	Fiets
Autonoom									
Δ werkdagen	760	195	437	,753	,000	,681	,000	,663	,000
Δ werklocatie	425	88	137	,053	,286	,508	,001	-,322	,003
Verhuisd	350	102	150	-,006	,910	-,070	,607	-,107	,270
Δ autobezit	472	92	193	,294	,000	-,408	,000	-,331	,000
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	1.338	118	492	-,163	,000	-,378	,016	-,257	,001
Sector Diensten	1.093	243	336	-,011	,828	-,332	,024	-,215	,015
Sector Overheid	164	84	103	-,171	,335	-,304	,439	-,280	,358
Sector Onderwijs	331	59	198	-,195	,026	-,047	,889	-,269	,049
Sector Zorg	985	169	518	-,093	,086	-,483	,004	-,310	,001
Sector Overig	1.271	210	551	-,202	,000	-,286	,065	-,307	,000
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Land/Ind/Handel	429	48	101	,741	,000	,656	,000	,689	,000
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Diensten	657	157	142	,718	,000	,654	,000	,619	,000
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Overheid	129	69	79	,698	,000	,633	,000	,626	,000
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Onderwijs	145	41	68	,757	,000	,480	,000	,746	,000
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Zorg	233	53	99	,709	,000	,495	,000	,648	,000
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Overig	374	81	108	,796	,000	,716	,000	,692	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Land/Ind/Handel	378	47	76	-,627	,000	-,656	,000	-,554	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Diensten	647	158	137	-,666	,000	-,658	,000	-,544	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overheid	123	70	83	-,537	,000	-,615	,000	-,506	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Onderwijs	104	36	48	-,595	,000	-,568	,001	-,686	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Zorg	194	45	81	-,648	,000	-,452	,006	-,563	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overig	297	82	85	-,722	,000	-,757	,000	-,550	,000
Buitendienstfunctie	1.073	103	422	-,023	,502	,351	,015	-,053	,426
Werkgeversregelingen									
Δ mogelijkheid om thuis te werken	1.541	337	573	-,067	,049	,059	,556	-,103	,169
Δ mogelijkheid op andere locaties te werken	995	207	326	-,063	,084	,120	,260	-,054	,492
Δ mogelijkheid om online te vergaderen	2.159	407	849	-,085	,006	,142	,141	-,002	,974
Δ flexibele werktijden	1.138	266	392	-,022	,518	-,164	,103	,009	,905
Δ regeling thuiswerkvergoeding	1.058	261	342	-,004	,904	-,021	,830	,056	,474
Δ reiskostenvergoeding auto	757	132	159	,020	,612	-,391	,003	-,140	,193
Δ reiskostenvergoeding Fiets/e-bike	434	104	158	-,154	,005	,067	,681	-,025	,831
Δ reiskostenvergoeding OV	464	181	117	,092	,066	,023	,842	-,048	,707
Δ aanschafvergoeding fiets/ e-bike#	498	127	167	,170	,001	,079	,568	,037	,732
Δ leaseregeling fiets/ e-bike	411	99	105	-,077	,153	-,075	,644	,043	,739
Δ parkeertarieven	529	132	146	-,009	,845	-,172	,193	,121	,289
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto	848	178	253	-,033	,383	,032	,767	-,079	,375
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets	499	130	200	-,051	,290	,136	,286	-,037	,689
Woon-werkroute									
Δ autowegen/ route	1.084	150	268	-,035	,210	-,167	,102	,075	,339
Δ auto reistijd#	1.495	193	277	-,046	,118	,140	,180	,248	,002
Δ betrouwbaarheid auto reistijd#	1.342	203	260	,037	,232	,010	,925	-,081	,308
Δ fietspaden/ route#	514	129	356	,027	,492	,108	,334	-,030	,647
Δ fiets reistijd	455	108	226	-,120	,002	,042	,707	-,058	,429
Δ fietsenstalling station#	403	125	152	,060	,156	-,261	,010	,154	,059
Δ P+R#	404	86	86	-,030	,467	-,016	,894	,062	,583
Δ aanbod OV mogelijkheden#	528	166	181	,031	,429	,070	,471	-,001	,995
Δ frequentie OV	592	209	214	-,052	,188	,103	,261	-,126	,148
Δ OV reistijd	556	168	174	-,015	,708	-,062	,521	-,066	,463
Δ betrouwbaarheid OV reistijd	552	195	166	-,004	,909	-,019	,840	-,014	,881
Acties									
Deelname NeemAutoVrij#	26	<20	<20	-,193	,340				
Deelname Rij2op5#	20	<20	<20	-,077	,754				
Deelname NationaleFietsdag#	76	<20	122	-,017	,894			-,012	,918
Aanschaf Belastingvrij Elektrische auto#	50	<20	<20	-,143	,377				
Gebruik Subsidie Aanschaf#	42	<20	<20	-,121	,494				
Gratis Laadpaal aanvragen	27	<20	<20	,176	,391				
COVID									
COVID speelt (grote) rol bij gebruik auto	1.633	99	139	,050	,122	-,663	,000	-,435	,000
Geen goede verbinding speelt grote rol bij niet gebruiken OV	2.893		892	,062	,034			-,075	,170
Reizen met mondkapje speelt grote rol bij niet gebruiken OV	2.019		672	,066	,027			,032	,580
COVID speelt grote rol bij wel gebruiken OV		314				,244	,019		
COVID speelt grote rol bij niet/wel gebruikt fiets	803	174	463	-,005	,911	-,067	,592	-,109	,101
Thuiswerken									
Externe redenen om thuis te werken	1.241	332	383	-,088	,028	,045	,697	-,183	,060
Persoonlijke redenen om thuis te werken	1.577	367	497	-,208	,000	,063	,589	-,071	,419
Werkgever moet thuiswerken meer stimuleren	461	93	174	,022	,652	,003	,982	,183	,060
Geen (extra) maatregelen hybride werken werkgever nodig	1.922	233	981	,033	,290	-,069	,524	,093	,101
Overig									
Weersomstandigheden speelt grote rol om niet te fietsen	2.912	485		,044	,140	-,016	,875		
Te grote afstand speelt grote rol om niet te fietsen	3.174	576		,134	,000	,438	,000		
Fietsen is onstannnen speelt grote rol			1.424					,397	,000
Totaal	5.182	883	2.198						
	Model fit (adjusted R²)			,660		,538		,526	
				p-waarde < 0,05		Afname aantal ritten			
				p-waarde < 0,10		Toename aantal ritten			

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 760 woon-werk automobilisten die hebben aangegeven dat ze meer of minder dagen zijn gaan werken. De vermelde 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 bij de auto respectievelijk 350 en 425.

Bij de regelingen en veranderingen op de woon-werkroute gaat het om de door de respondent ervaren veranderingen in deze regelingen ten opzichte van 2020. In veel gevallen heeft een groot deel van de respondenten geen verandering ondervonden, maar er zijn ook 1.541 mensen die zeggen dat de regels omtrent online vergaderen zijn verbeterd of verslechterd. 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 thuis werken.

Bij de acties tenslotte gaat het om de deelname aan deze acties in het afgelopen jaar (oktober 2020 – oktober 2021). Wanneer dit precies is geweest, is niet bekend.

Ad 3.

Bij de autonome effecten zijn interactietermen opgenomen tussen het aantal thuiswerkdagen in 2020 en 2021 en de sector waarin iemand werkt, deze effecten gelden wederom per dag thuiswerken. Wanneer een automobilist uit de dienstensector in 2020 bijvoorbeeld 5 dagen thuiswerkte dan maakt deze volgens het model in 2021 $5 \times 0,718 = 3,590$ autoritten meer dan in 2020. Als hij in 2021 echter nog steeds 3 dagen thuiswerkt dan maakt hij in 2021 $3 \times -0,666 = -1,998$ autoritten minder. Per saldo maakt deze persoon, volgens het model, dan $(3,590 - 1,998 =) 1,592$ autoritten meer in 2021, wat aan de verandering van (alleen) het aantal thuiswerkdagen (2 dagen minder) kan worden toegeschreven. Merk op dat ook wanneer het aantal thuiswerkdagen in 2020 en 2021 gelijk is er toch een (klein) effect kan zijn op het voorspelde aantal woon-werkritten in het model met de verschillende vervoerwijzen aangezien de coëfficiënten van de interactietermen, voor een sector, voor 2020 en 2021 niet exact gelijk aan elkaar zijn. Voor het totale voorspelde effect van een individuele waarneming moeten vanzelfsprekend alle variabelen in de analyse worden betrokken. In het algemeen geldt daarbij dat ook wanneer er in de te verklarende variabele (het aantal ritten met auto, OV of fiets) geen veranderingen zijn voor een individu het model toch een toe- of afname kan voorspellen. Over alle waarnemingen heen gezien komt de waargenomen ontwikkeling in de te verklarende variabele wel overeen met de totale voorspelde ontwikkeling op basis van de modeluitkomsten.

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 ritten met auto, het OV of de fiets in het woon-werkverkeer. Er is hierbij vanuit gegaan dat een verandering van één dag tot een verandering van twee autoritten (heen en terug) leidt. Per onderdeel wordt het volgende vermeld:

- Het netto-effect op het aantal ritten in 2021 t.o.v. 2020. Het gaat hier om het saldo van verbeteringen en verslechteringen, veranderingen of het in een bepaalde groep vallen.
- 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 en per persoon 2021 vs. 2020

Variabele	Per week			per persoon		
	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets
Autonoom						
Δ werkdagen	912.800	362.800	445.600	1,08	1,60	0,91
Δ werklocatie	51.200	110.000	-91.200	0,11	1,02	-0,64
Verhuisd	-5.000	-17.600	-36.800	-0,01	-0,14	-0,21
Δ autobezit	-34.800	39.800	18.800	-0,06	0,32	0,08
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	-620.200	-136.600	-364.600	-0,33	-0,76	-0,51
Sector Diensten	-36.400	-271.200	-244.800	-0,02	-0,66	-0,43
Sector Overheid	-39.200	-33.000	-34.800	-0,34	-0,61	-0,56
Sector Onderwijs	-99.200	-4.800	-78.800	-0,39	-0,09	-0,54
Sector Zorg	-133.200	-127.400	-224.800	-0,19	-0,97	-0,62
Sector Overig	-482.400	-107.800	-298.400	-0,40	-0,57	-0,61
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Land/Ind/Handel	64.200	86.200	-56.400	0,05	0,70	-0,11
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Diensten	2.783.200	301.800	606.000	4,78	4,69	4,71
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Overheid	5.280.000	1.234.000	1.009.000	5,07	4,64	4,27
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Onderwijs	394.800	209.200	206.800	4,56	4,84	4,50
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Zorg	518.200	114.400	243.800	4,72	3,27	4,56
Interactie Dagen thuis 2020 * Sector Overig	659.200	107.600	249.200	3,76	2,84	3,70
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Land/Ind/Handel	1.677.600	348.200	435.800	4,97	4,53	4,71
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Diensten	-1.397.400	-204.200	-244.200	-2,70	-3,30	-2,56
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overheid	-3.239.400	-918.400	-624.400	-3,21	-3,53	-2,82
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Onderwijs	-213.400	-157.000	-125.400	-2,53	-3,56	-2,50
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Zorg	-178.400	-72.200	-102.000	-2,40	-2,60	-2,62
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overig	-339.600	-60.400	-109.800	-2,26	-1,79	-1,98
Buitendienstfunctie	-828.200	-286.200	-169.200	-3,12	-3,66	-2,31
Werkgeversregelingen						
Δ mogelijkheid om thuis te werken	186.200	35.200	-98.400	0,10	0,09	-0,16
Δ mogelijkheid op andere locaties te werken	-93.800	30.800	26.400	-0,08	0,12	0,07
Δ mogelijkheid om online te vergaderen	-349.200	104.800	3.200	-0,14	0,22	0,00
Δ flexibele werktijden	-42.800	-77.800	5.600	-0,03	-0,23	0,01
Δ regeling thuiswerkvergoeding	-6.400	-7.800	23.600	0,00	-0,02	0,07
Δ reiskostenvergoeding auto	4.000	-8.400	10.400	0,00	-0,05	0,06
Δ reiskostenvergoeding Fiets/e-bike	-50.400	3.200	-1.200	-0,09	0,02	-0,01
Δ reiskostenvergoeding OV	13.600	1.000	-2.400	0,02	0,00	-0,02
Δ aanschafvergoeding fiets/ e-bike#	68.200	7.800	5.200	0,11	0,05	0,03
Δ leaseregeling fiets/ e-bike	-21.000	-1.200	1.200	-0,04	-0,01	0,01
Δ parkeertarieven	-400	6.000	-4.400	0,00	0,04	-0,03
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto	-15.000	-200	4.800	-0,01	0,00	0,02
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets	-23.600	19.400	-4.200	-0,04	0,11	-0,02
Woon-werkroute						
Δ autowegen/ route	19.400	-15.800	10.800	0,01	-0,08	0,03
Δ auto reistijd#	17.200	-5.200	-13.800	0,01	-0,02	-0,04
Δ betrouwbaarheid auto reistijd#	-13.800	-400	8.800	-0,01	0,00	0,03
Δ fietspaden/ route#	15.200	18.200	-11.000	0,02	0,10	-0,03
Δ fiets reistijd	-33.600	3.200	-8.600	-0,05	0,02	-0,03
Δ fietsenstalling station#	23.000	-37.200	21.600	0,04	-0,21	0,12
Δ P+R#	-7.200	-1.400	4.600	-0,01	-0,01	0,04
Δ aanbod OV mogelijkheden#	-1.800	6.200	0	0,00	0,03	0,00
Δ frequentie OV	15.000	-1.400	20.400	0,02	-0,01	0,08
Δ OV reistijd	3.800	1.600	7.400	0,01	0,01	0,04
Δ betrouwbaarheid OV reistijd	200	600	1.000	0,00	0,00	0,00
Acties						
Deelname NeemAutoVrij#	-14.200			-0,39		
Deelname Rij2op5#	3.800			0,15		
Deelname NationaleFietsdag#	-2.600		-2.800	-0,03		-0,02
Aanschaf Belastingvrij Elektrische auto#	-17.000			-0,29		
Gebruik Subsidie Aanschaf#	-11.800			-0,24		
Gratis Laadpaal aanvragen	11.600			0,35		
COVID						
COVID speelt (grote) rol bij gebruik auto	192.800	-152.200	-137.800	0,10	-1,33	-0,87
Geen goede verbinding speelt grote rol bij niet gebruiken OV	415.600		1.168.800	0,12		0,79
Reizen met mondkapje speelt grote rol bij niet gebruiken OV	310.400		113.200	0,13		0,22
COVID speelt grote rol bij wel gebruiken OV		179400			0,49	
COVID speelt grote rol bij niet/wel gebruik fiets	-9.200	-29.000	46.200	-0,01	-0,13	0,06
Thuiswerken						
Externe redenen om thuis te werken	-264.200	34.800	-144.800	-0,18	0,09	-0,37
Persoonlijke redenen om thuis te werken	-780.600	52.400	-74.200	-0,42	0,13	-0,14
Werkgever moet thuiswerken meer stimuleren	23.000	600	69.200	0,04	0,01	0,37
Geen (extra) maatregelen hybride werken werkgever nodig	138.000	-36.600	198.600	0,07	-0,14	0,19
Overig						
Weersomstandigheden speelt grote rol om niet te fietsen	295.000	-18.200		0,09	-0,03	
Te grote afstand speelt grote rol om niet te fietsen	981.600	578.400		0,27	0,88	
Fietsen is onstannen speelt grote rol			-146200			-0,15
Totaal	5.673.400	1.208.000	1.510.600	0,96	1,19	0,65

Een minteken voor het netto-effect betekent dat er minder autoritten in 2021 zijn gemaakt dan in 2020. Zo zien we bijvoorbeeld dat de werkenden netto meer autodagen zijn gaan maken doordat ze meer dagen zijn gaan werken (ruim 900.000). Per persoon is dit (netto) een toename van 1,08 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 viercijferige postcodes van de woon- en werklocatie. Voor ritten met 1 vervoermiddel levert dit eenvoudig het aantal kilometer per vervoermiddel. Dit geldt meestal voor autoritten. Voor de andere vervoerwijzen hebben we naar de totale woon-werkafstand als *hoofdvervoermiddel* gekeken. Wanneer dus van meerdere vervoerwijzen 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 2020). Voor de fiets is per enkele reis uitgegaan van 2,3 km, voor de e-bike / speedpedelec van 4,3 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 automarktmodel Dynamo (MuConsult, 2021). 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)	
	2020	2021
Brandstof onbekend (=gemiddelde auto)	151	148
Benzine	158	155
Diesel	146	146
LPG	149	145
Plug-in hybride	105	102
Trein	5	5
Bus	113	91

We hebben de afstanden van de ritten vermenigvuldigd met de bijbehorende emissiefactor. Bij fiets en e-bike hebben we emissiefactor nul gehanteerd.

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.

Iemand die alle dagen van de werkweek naar z'n werk fiets (10 ritten) moet gemiddeld per rit een afstand van minimaal 3,1 km (fiets) of 3,3 km (e-bike) hebben afgelegd om de beweegnorm te halen. Bij 4 dagen in de week naar het werk fietsen wordt de beweegnorm pas gehaald bij een woon-werkafstand van minimaal 3,9 resp. 4,2 km.

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.

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 inzittende van een (bestel)auto. In 2020 waren er 19.700 gewonden (66% fiets en 8% auto).

Tabel b.5: Verkeersdoden naar vervoerwijze

Vervoerwijze	2018	2019	2020
Personenauto	233	237	195
Fiets	228	203	229
Motorfiets	42	52	44
Voetganger	54	49	41
Brom- en snorfiets en brommobiel	39	45	36
Gemotoriseerd invalidervoertuig	44	42	34
Bestelauto, vrachtwagen	26	28	23
Overige deelname	12	5	8

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>

Per miljard kilometer vallen er in 2020 bij de auto 1,6 doden en bij fietsers 13,2 (tabel b.6). In 2019 waren deze cijfers voor de auto iets hoger, maar voor de fiets lager. Per miljard kilometer vallen daarnaast 13,2 gewonden bij de auto en 869 bij de fiets. In 2019 waren deze risicocijfers 14,0 resp. 731 gewonden per miljard kilometer.

Tabel b.6: Doden en gewonden per miljard km (bron: Statline/CBS/SWOV, bewerking MuConsult)

Vervoerwijze	Doden		Gewonden	
	2019	2020	2019	2020
Personenauto	1,7	1,6	14,0	13,2
Fiets	11,0	13,2	731	869

Op basis van deze cijfers voor 2019 en 2020 is een inschatting gemaakt van het effect van de verandering in auto- en fietskilometers in 2021 ten opzichte van 2020 op het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden bij gebruik van de auto en de (e)fiets in het woon-werkverkeer.

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 2020) 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 2020)?

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?

Controle door DataIM op bestaande postcodes.

[XXXX] hele getallen 1000-9999

Leg woonprovincie vast obv postcode

V1 Woonde je vorig jaar (oktober 2020) 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 2020 woonde?

Controle door DataIM op bestaande postcodes.

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
6. Speed-pedelec
7. 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 2020) in bezit?

[x] standaard op 0, tenzij M3>0 dan antwoord van M3 standaard invullen maar aan te passen.

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 -> [H2-VastOfExtern] ="vaste werklocatie"

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

W5b. Op welke dagen reisde je afgelopen week naar jouw [H2-VastOfExtern]?*Meerdere antwoorden mogelijk**Maar som van het aantal dagen gelijk aan H2a of H2c.*

- A. Maandag
- B. Dinsdag
- C. Woensdag
- D. Donderdag
- E. Vrijdag
- F. Zaterdag
- G. Zondag

W5c. Hoe laat kwam je aan op jouw [H2-VastOfExtern]? En hoe laat reisde je terug naar huis? Vul eerst het uur en vervolgens het kwartierblok waar binnen je aankomt of vertrekt*Alleen dagen laten zien die bij W5b zijn aangevinkt*

	Aankomst op [H2-VastOfExtern]	Vertrek vanaf [H2-VastOfExtern]
A. Maandag	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]
B. Dinsdag	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]
C. Woensdag	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]
D. Donderdag	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]
E. Vrijdag	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]
F. Zaterdag		
G. Zondag		

W5d. Reis je standaard op deze dagen en tijden naar jouw [H2-VastOfExtern] en terug naar huis of varieert dit per week?*Meerdere antwoorden mogelijk*

- a. Het verschilt per week op welke dagen ik naar mijn [H2-VastOfExtern] reis
- b. Het verschilt per week op welke tijd ik naar mijn [H2-VastOfExtern] reis
- c. Het verschilt per week op welke tijd ik vanaf mijn [H2-VastOfExtern] terug naar huis reis
- d. Ik reis standaard op deze dagen en tijden [uitsluitend]

*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>

Einde selectie: W6=D

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>

Einde selectie: W6=E

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>

Einde selectie: W6=F

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)

Postcode controle door DataIM en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

Alleen stellen indien H2a=0 en H2c=0, maar W1=1,2,3.

W9b Vul hier de postcode in van je vaste werklocatie waar je werkt als je niet thuis zou werken (let op: niet de postcode van de postbus). Als je deze niet weet of wanneer je op meerdere locaties zou werken, vul dan de plaatsnaam in waar je het vaakst zou werken.

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

Cijfers postcode: [XXXX] hele getallen 1000-9999

Plaats: ... [open veld]

[.] Ik heb geen vaste werklocatie buitenshuis

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

Postcode controle door DataIM en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

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

De volgende paar vragen gaan over jouw werksituatie en reisgedrag naar werk in oktober 2020. Dit was het begin van de tweede lockdown (de gedeeltelijke lockdown). Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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

V3 Welke werksituatie was vorig jaar (oktober 2020) op jou van toepassing?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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 2020) je arbeidspositie?

Indien meerdere antwoorden van toepassing zijn, kies dan het antwoord dat gold voor de meeste uren per week

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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 2020) ook [H2d - Aantal werkdagen] dagen per week?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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 2020)?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

[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 2020= som hele en gedeeltelijke dagen op vaste werklocatie
V2b Aantal dagen thuis 2020
V2c Aantal dagen externe locatie 2020 = som hele en gedeeltelijke dagen op externe locatie
V2d Aantal werkdagen 2020

Leg vast: hidden [V2-VastOfExtern]

Als aantal dagen vaste werklocatie 2020 > 0 -> **V2-VastOfExtern = "vaste werklocatie"**

Als aantal dagen vaste werklocatie 2020 =0 & aantal dagen externe locatie 2020 >0 ->**V2-VastOfExtern = "externe werklocatie"**

Alleen stellen indien V3 = 3 (andere locatie) OF ([V4 = 1, 2 of 3 (werkte vorig jaar wel) & V2a>0 of V2c>0]) OF [H2a=0 en H2c=0, maar V2a>0 of V2c>0] of

([V2-VastOfExtern= externe werklocatie] & [H2-VastOfExtern = vaste werklocatie]) of

([V2-VastOfExtern= vaste werklocatie] & [H2-VastOfExtern = externe werklocatie])

V5 Vul hier de postcode in van de [V2-VastOfExtern] waar je in oktober 2020 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.

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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

Plaats: ... [open veld]

Postcode controle door DataIM en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

Alleen stellen indien V2a>0 & H2a>0.

V9. Reisde je vorig jaar (oktober 2020) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw vaste werklocatie als dat je nu reist?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

- 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 2020) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw externe werklocatie als dat je nu reist?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

- 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 ($[V2-VastOfExtern=$ externe werklocatie] & [$H2-VastOfExtern =$ vaste werklocatie])

V10. Met welk vervoermiddel reisde je vorig jaar (oktober 2020) naar jouw [V2-VastOfExtern]?

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

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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 $V2-VastOfExtern =$ 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 2020) van en naar het treinstation?

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

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

Van woonlocatie naar het treinstation <dropdown menu>

Van het treinstation naar de werklocatie <dropdown menu>

Einde selectie: $V10=D$

Selectie: $V10=E$

V12 Hoe reis je vorig jaar (oktober 2020) van en naar de bushalte?

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

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

Van woonlocatie naar de bushalte <dropdown menu>
Van de bushalte naar de werklocatie <dropdown menu>
Einde selectie: V10=E

Selectie: V10=F

V13 Hoe reis je vorig jaar (oktober 2020) van en naar de tram of metro?

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

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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

<dropdown menu>

- N. Met mijn eigen auto
- O. Met een deelauto
- P. Met de auto als passagier (carpoolen)
- Q. Met de bus [alleen bij V11 en V13 tonen]
- R. Met de tram [alleen bij V11 en V12 tonen]
- S. Met de metro [alleen bij V11 en V12 tonen]
- T. Met de bromfiets/scooter
- U. Met een deelscooter
- V. Met mijn eigen fiets
- W. Met een deelfiets (zoals de OV-fiets)
- X. Met de e-bike (elektrische fiets)
- Y. Speed pedelec
- Z. Lopend
- AA. Anders, namelijk <open veld>

Einde selectie: V10=F

Corona-gerelateerde vragen

Alleen stellen als W1=1,2,3

C1. Hoeveel dagen verwacht je in een normale werkweek na de coronamaatregelen thuis, op je vaste werklocatie of op een externe locatie te werken?

Zorg ervoor dat het totaal optelt tot het totaalaantal dagen dat je werkt per week.

- dagen thuis
- dagen op mijn vaste werklocatie
- dagen externe locatie
- dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk op vaste werklocatie
- dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk externe locatie

Ik werk nu al in een situatie zonder coronamaatregelen [uitsluitend]

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)."

Controle: de som mag niet hoger zijn dan 7, ander foutmelding: ""Je hebt nu meer dan 7 dagen per week ingevuld. Zorg dat de som van het aantal dagen maximaal 7 is."

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)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Auto (als passagier)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Trein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Tram of metro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. E-Bike / speed-pedelec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Lopen					
12. Anders, namelijk...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

[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 2020) 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.

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

AV1. Voor welke reisdoelen reisde je vorig jaar (oktober 2020) 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.

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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 2020) 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.

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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.)
13. Auto (als bestuurder)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
14. Auto (als passagier)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
15. Motor	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
16. Trein	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
17. Bus	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
18. Tram of metro	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
19. Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
20. Brom/ snorfiets, scooter, brommobiel	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
21. Fiets	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
22. E-Bike / speed-pedelec	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
23. Lopen					
24. Anders, namelijk..	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]

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

Alleen stellen indien AR1 = 1 & AV1=1 (dit en vorig jaar reizen voor zakelijk motief) of AR1=1 & AV1=0 (dit jaar wel reizen voor zakelijk motief, maar vorig jaar niet)

AR2 Maak je nu minder, evenveel of meer zakelijke reizen dan vorig jaar (oktober 2020)?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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 2020)?

Meerdere antwoorden mogelijk.

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

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. Ik werk nu minder of niet meer
6. 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 $W6 = A$

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. Kortingsafpraak 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 de kwaliteit van looproutes naar bijv. werk, de supermarkt, de (basis) school of het treinstation.

L1 Hoe vaak loop je naar...

- A. Het werk? [Uitklapmenu] <alleen indien W6 ongelijk aan nul dagen lopend>
B. De supermarkt? [Uitklapmenu]
C. De (basis)school? [Uitklapmenu]
D. Het treinstation? [Uitklapmenu]

[Uitklapmenu]:

- 0 keer per week
1 of 2 keer per week
3 of 4 keer per week
Vaker dan 4 keer per week

L2 Hoe ver is het lopen naar ...

<Uitsluitend antwoordopties van L1 waar ongelijk aan 0 keer per week>

- A. De supermarkt? [Uitklapmenu]
B. De (basis)school? [Uitklapmenu]
C. Het treinstation ? [Uitklapmenu]
D. Het werk? [Uitklapmenu]

[Uitklapmenu]:

- 0 tot 2,5 minuten
2,5 tot 5 minuten
5 tot 7,5 minuten
7,5 tot 10 minuten
10 tot 15 minuten
Langer dan 15 minuten

L3 Beoordeel de looproute naar ... met een rapportcijfer tussen de 1 (zeer slecht en 10 (zeer goed).

<Uitsluitend antwoordopties van L1 waar ongelijk aan 0 keer per week>

- A. De supermarkt [0-10]
B. De (basis)school [0-10]
C. Het treinstation [0-10]
D. Het werk [0-10]

Als W6 >0 dagen Lopend & L1 ongelijk aan 0 keer per week naar het werk

L4.W Beoordeel onderstaande aspecten van de looproute naar [H2-VastOfExtern]

[7-punt schaal (slider) van "Zeer slecht" tot "Zeer goed"]

- *Directe / rechtstreekse route*
- *Verkeersveiligheid*
- *Sociale veiligheid*
- *Aantrekkelijkheid (bijv. groene omgeving)*
- *Kwaliteit van de looproute (bijv. weinig obstakels)*
- *Aanwezigheid van voorzieningen (bijv. bankjes of prullenbakken)*
- *Hinder (bijv. door drukte of door verkeerslichten)*

Als (W6=0 dagen lopend of L1 werk=0 keer per week) en L1 bij ten minste één route ongelijk aan 0 keer per week -> iemand krijgt dus L4W als hij of zij loopt naar werk. Als niet: dan random [looproute].

L4.R Beoordeel onderstaande aspecten van de looproute naar [Looproute]

Looproute mag random worden gevuld met ofwel de looproute naar de [supermarkt], [de (basis)school] of [het treinstation].

[7-punt schaal (slider) van "Zeer slecht" tot "Zeer goed"]

- Directe / rechtstreekse route
- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid
- Aantrekkelijkheid (bijv. groene omgeving)
- Kwaliteit van de looproute (bijv. weinig obstakels)
- Aanwezigheid van voorzieningen (bijv. bankjes of prullenbakken)
- Weinig hinder (bijv. door weinig verkeer en snel over kunnen steken bij verkeerslichten)

Module 1: Thuis werken

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 aangeraden door mijn werkgever
3. Het wordt verplicht door mijn werkgever
4. Ik vind het fijn om thuis te werken
5. Ik vind het niet fijn meer om te reizen
6. In verband met COVID-19
7. Ik werkte altijd al thuis
8. 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. Het mag niet van mijn werkgever
11. Ik wil niet thuiswerken
12. 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 met 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

Selectie: als W1 = 1, 2 of 3

T8. Hybride is het nieuwe werken waarbij je als werknemer gedeeltelijk op kantoor, thuis of op een andere flexwerkplek kunt werken en waarbij mensen en teams niet altijd op dezelfde locatie hoeven te zijn om met elkaar samen te werken. Hoe positief sta jij tegenover hybride werken?

1. Zeer negatief
2. Negatief
3. Niet negatief, niet positief
4. Positief
5. Zeer positief

Selectie: als W1=1 (in loondienst)

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

1. Afspraken maken over wie wanneer thuiswerkt
2. Afspraken maken over (een) vaste thuiswerkdag(en)
3. Afspraken maken wanneer team/afdeling op kantoor is
4. Zorgen dat er voldoende ruimte is om collega's fysiek te zien
5. Voldoende ruimtes om online te kunnen vergaderen op kantoor
6. Faciliteren van benodigdheden om online te kunnen vergaderen op kantoor
7. Faciliteren van benodigdheden om goed thuis te kunnen werken
8. Financieel vergoeden van benodigdheden om goed thuis te kunnen werken
9. Financieel vergoeden van flex-ruimtes
10. Actief stimuleren op thuiswerken
11. Goedkeuring geven om buiten de spits te reizen
12. Een aanspreekpunt bieden voor vragen over thuiswerken
13. Alle benodigde informatie digitaal (en op afstand) beschikbaar stellen
14. Anders, namelijk:
15. Mijn werkgever hoeft geen extra maatregelen te nemen [sluit rest v.d. antwoorden uit]

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]

Het hebben van een goede werkplek thuis

Beleid en flexibiliteit van mijn werkgever

De aanwezige afleiding thuis (van bijv. kinderen)

Of mijn collega's naar kantoor gaan

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 2021/ 2020/ 2020 / 2018 / ... / 2000 / 1999 of ouder / weet niet]

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

SA7 Maakte je vorige jaar (oktober 2020) 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?

7. Max 950 kg
8. 951-1.150 kg
9. 1.151-1.350 kg
10. 1.350-1.550 kg
11. Meer dan 1.550 kg
12. 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 2020 / 2020 / 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
10. Het effect op het milieu

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. Opladmogelijkheden 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
8. Het effect op het milieu

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 opladmogelijkheden 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. 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
9. Te grote afstand om te fietsen

Module 2: 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

- Ik heb het nog nooit nodig gehad
- De kosten zijn te hoog
- Ik heb geen zekerheid over de beschikbaarheid
- Ik vind het te veel gedoe
- Ik vind het onhygiënisch
- Er is in mijn omgeving geen aanbod in deelmobiliteit
- Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelmobiliteit
- 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 weergegeven waarvan weleens gebruik wordt gemaakt]

A. Deelauto [uitvouwmenu]	[Uitvouwmenu1]
B. Deelfiets (incl OV-fiets) [[Uitvouwmenu1]
C. Deelscooter	[Uitvouwmenu1]
D. Carpoolen / ritdelen	[Uitvouwmenu1]
E. Anders, namelijk	[Uitvouwmenu1]

[Uitvouwmenu1]

Minder dan 1 keer per jaar

1 tot 11 keer per jaar

1 tot 3 keer per maand

1 keer per week of vaker

Als DM1=A

DM3b Heeft het gebruik van een deelauto invloed gehad op het autobezit in je huishouden?

- A. Ja, ik/we heb(ben) een auto weggedaan
- B. Ja, ik/we heb(ben) een eigen auto aangeschaft
- C. Nee, ik/we heb(ben) evenveel eigen auto's
- D. Nee, ik/we heb(ben) nog altijd geen eigen auto

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/ ritdelen [ja/nee/weet ik niet]
- E. Anders, namelijk [ja/nee/weet ik niet] antwoordopties alleen laten zien indien anders, namelijk daadwerkelijk is ingevuld

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. Thuiswerkvergoeding
- 12. Anders, namelijk ...
- 13. Geen van deze regelingen [sluit overige antwoorden uit]

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

B2 Hebben er sinds oktober 2020 veranderingen plaatsgevonden in de regelingen die worden aangeboden vanuit jouw werkgever/ opdrachtgever?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

	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. Thuiswerkvergoeding						
6. Reiskostenvergoeding auto						
7. Reiskostenvergoeding fiets/e-bike						
8. Reiskostenvergoeding OV						
9. Aanschafvergoeding fiets/e-bike						
10. Leaseregeling fiets/e-bike						
11. De parkeertarieven						
12. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto						
13. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets						

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

B3 Hebben er sinds oktober 2020 veranderingen plaatsgevonden op of rond je woon-werk route?

Toelichting oktober 2020: Dit was het begin van de tweede (gedeeltelijke) lockdown. Mondkapjes waren verplicht in alle binnenruimten, drankverkoop na 20.00 was verboden en thuis mocht er nog maar één groep van maximaal drie personen over de vloer komen.

	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"

@DATAIM, B4 en B5 graag op eenzelfde programmeren als bij de Zuid-Limburg Bereikbaar enquête (Mucon134)

B4 Welke van onderstaande acties en regelingen ken je?

Meerdere antwoorden mogelijk

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. Mobility as a Service (Maas)
10. Belasting vrijstelling elektrische auto
11. Subsidie op aanschaf elektrische auto
12. Gratis openbare laadpaal aanvragen
13. Geen van deze [uitsluitend]

B4.2 Aan welke van deze acties heb je in het afgelopen jaar (oktober 2020 tot nu) deelgenomen?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Gratis uitproberen e-bike of speed pedelec
2. Korting op de aanschaf van een fiets, e-bike of speed pedelec
3. Gratis uitproberen OV
4. Low Car Diet
5. Ik neem autovrij
6. Rij 2 op 5
7. Nationale fiets naar je werk dag
8. Mobility as a Service (Maas)
9. Belastingvrijstelling elektrische auto
10. Subsidie op aanschaf elektrische auto
11. Gratis openbare laadpaal aanvragen
12. Geen van deze [uitsluitend]

B5 En welke van de volgende landelijke campagnes ken je?

1. Rij MONO
2. Het OV is OK
3. Iedereen doet wat.
4. Band op spanning
5. Zo werkt het
6. Kiesdefiets!
7. 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