



Landelijk Reizigersonderzoek 2022

Eindrapport opgesteld in opdracht van:

**Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat**



Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	8
1.1 Achtergrond	8
1.2 Dit onderzoek	8
1.3 Leeswijzer	9
1.4 Definities	10
2. Ontwikkeling factoren woon-werk mobiliteit	11
2.1 Veranderingen wonen en werken	11
2.2 Veranderingen in regelingen werkgever	13
2.3 Veranderingen op of rond woon-werkroute	15
3. Totale verandering in woon-werkmobiliteit	17
3.1 Ontwikkeling woon-werk mobiliteit	17
3.2 Verklaarde verandering woon-werk mobiliteit	19
4. Doorrekening effecten	24
4.1 Toelichting indicatoren	24
4.2 Verandering in auto-, OV- en fietskilometers	24
4.3 Bereikbaarheid	26
4.4 Leefbaarheid	27
4.5 Veiligheid	29
5. Reisgedrag in het algemeen	31
5.1 Reisdocumenten	31
5.2 Vervoermiddelbezit	32
5.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze	33
6. Woon-werk reizen	37
6.1 Reisafstand	37
6.2 Vervoermiddelkeuze woon-werk	37
6.3 Reisdagen en tijden	42
6.4 Reisgedrag naar vaste en externe werklocatie	44
6.5 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk	45
6.6 Beoordeling woon-werkreis	51
6.7 Werkomgeving	52
6.8 Het wagenpark	55

7. Thuiswerken	58
7.1 Thuiswerkmogelijkheden	58
7.2 Ervaringen thuis- en hybride werken	61
7.3 Invloedsfactoren thuiswerkmogelijkheden	66
8. Speciale thema's	68
8.1 Deelmobiliteit en autodelen	68
8.2 Beleving van bereikbaarheid	76
Onderzoeksopzet	79
Vragenlijst	90

Samenvatting

Dit rapport is gebaseerd op een in oktober 2022 gehouden enquête onder een kleine 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 van 2018 tot en met 2022. 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, veranderingen op of rond de woon-werkroute, werkgevers- en overheidsbeleid. In 2019 en 2020 deden we dit al voor het autoverkeer, maar sinds 2021 is ook de ontwikkeling in het aantal OV- en fietsritten richting het werkadres verklaard. Deze ontwikkelingen zijn doorgerekend naar effecten op de autobereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Figuur S.1: Tijdslijn meetperiode



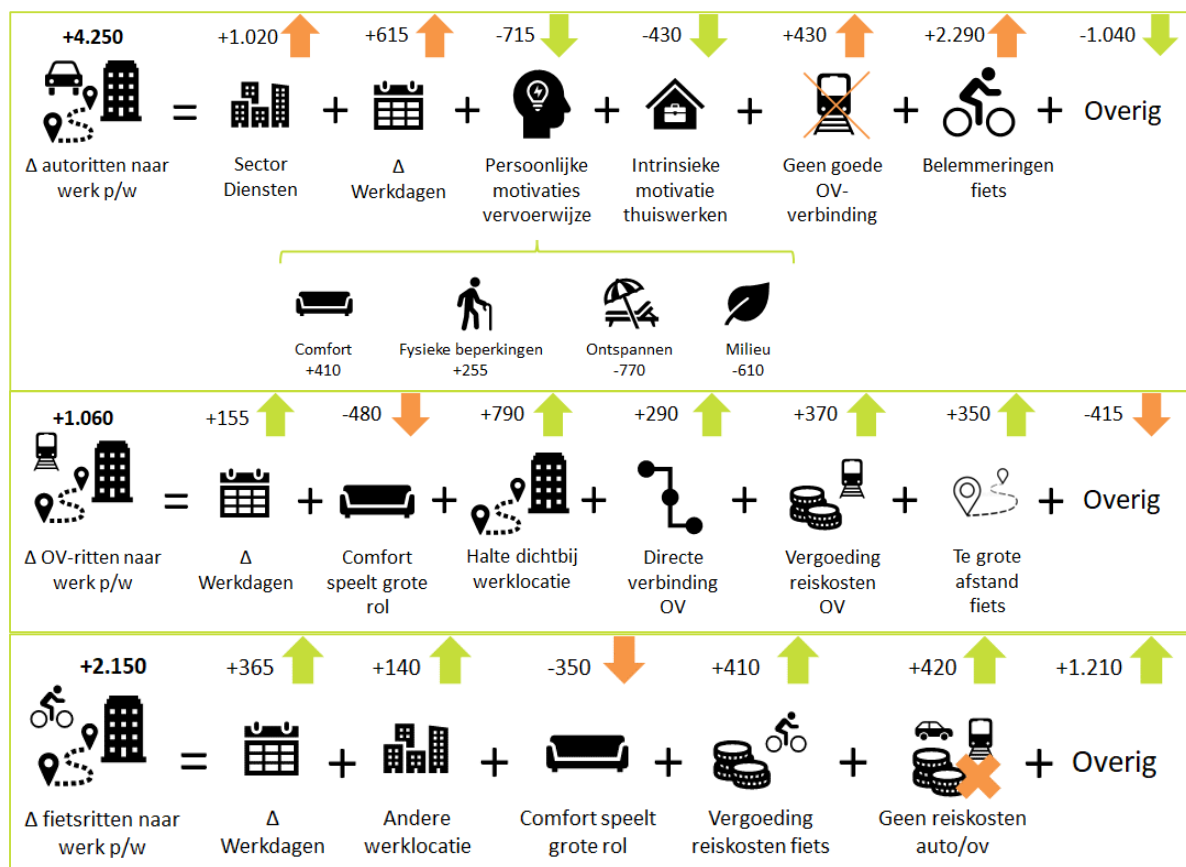
Verklaringen voor verandering in woon-werk auto-, fiets en OV-gebruik

In oktober 2022 zijn, volgens de deelnemers aan het onderzoek, ruim 4 miljoen autoritten per week meer gemaakt voor woon-werkverkeer dan in oktober 2021. Hoewel dit een behoorlijke stijging is, zijn we nog niet terug op het niveau van pre-corona (2019). Deze stijging in autoritten kan met name worden verklaard door een verdere afname in het aantal thuiswerkdagen, met name in de sector Diensten, doordat de afstand te groot is om te fietsen en doordat er meer dagen wordt gewerkt. Door werkgeversregelingen, zoals een verbeterde regeling om online te vergaderen, en vooral persoonlijke redenen om thuis te (blijven) werken of geen gebruik van de auto te maken, zijn juist minder autoritten gemaakt. Dat wil zeggen: werknemers die thuiswerken omdat ze het fijn vinden of omdat ze altijd al thuiswerkten of bijvoorbeeld het milieu belangrijk vinden bij hun vervoerwijzekeuze, zorgen significant vaker voor een reductie in autoritten. Externe motivaties, zoals het stimuleren om thuis te werken door de werkgever, dragen ook bij, maar in mindere mate.

Ook het aantal OV-ritten voor woon-werkverkeer is in 2022 toegenomen, met ruim 1 miljoen ritten per week. Vooral specifieke OV redenen spelen een rol. Mensen met een OV halte dicht bij het werk, een goede OV verbinding of die een OV reiskostenvergoeding krijgen, zijn in 2022 (weer) vaker met het OV gaan reizen. Ook een te grote fietsafstand of file op de weg speelt een rol om voor het OV te kiezen. Daar staat tegenover dat persoonlijke motivaties juist reden zijn om geen gebruik van het OV te maken, vooral bij mensen die comfort, reistijd, ontspannen reizen en privacy belangrijk vinden.

Het aantal fietsritten is volgens de deelnemers aan het onderzoek met ruim 2 miljoen per week toegenomen t.o.v. 2021 en deze toename is naast een toename in het aantal werkdagen met name toe te schrijven aan specifieke redenen om de fiets te gebruiken en niet de auto of het OV. Vooral het verkrijgen van een reiskostenvergoeding voor de fiets (en niet voor auto en OV) speelt een rol. Ook zijn mensen die fietsen gezond of leuk vinden of het milieu belangrijk vinden in 2022 vaker gaan fietsen. Daar staat tegenover dat mensen die comfort en gewoonte belangrijk vinden minder zijn gaan fietsen. Figuur S.2 vat de belangrijkste ontwikkelingen samen voor auto, OV en fiets.

Figuur S.2: Belangrijkste verklaringen ontwikkeling woon-werkverkeer (x 1.000 ritten per week)



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 (-20% in heel 2022 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 2022 vrijwel terug was op het niveau van 2019, terwijl er ongeveer een kwart 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 in 2022 ten opzichte van hetgeen in 2021 is gemeten, is iets afgenomen (met -8%). In absolute cijfers is dit een afname van 0,5 Mton CO₂ per jaar. Het absolute niveau ligt onder dat van 2019, mede omdat het wagenpark in 2022 gemiddeld wel weer iets zuiniger is geworden (-2%), onder andere door een toename van het aantal elektrische auto's.
- ▶ Het aandeel mensen dat voldoet aan de beweegnorm is toegenomen. Doordat in 2022 gemiddeld nog altijd minder dagen in de week naar het werk wordt gefietst, is het aandeel nog wel lager dan in 2019.
- ▶ Deze ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit heeft geleid tot een (ingeschat) hoger aantal gewonden in het woon-werkverkeer in 2022. Deze toename is mede het gevolg van een stijging van de risicocijfers (aantal gewonden per miljard kilometer) bij auto en fiets. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het woon-werkverkeer is ongeveer gelijk gebleven, bij de auto is sprake van een afname (mede door een daling van het risicocijfer), bij de fiets een ongeveer even grote toename (mede door een stijging van het risicocijfer).

Ontwikkelingen vervoermiddelbezit

Het gemiddeld aantal auto's per huishouden is in 2022 iets gestegen t.o.v. 2021 (van 1,18 naar 1,20). Het bezit van een e-bike is het hoogst onder de 54-plussers (47% t.o.v. 38% gemiddeld). Het bezit van een e-bike is ten opzichte van 2021 het hardst gestegen in de leeftijdsgroep tot 25 jaar, van 25% naar 34%.

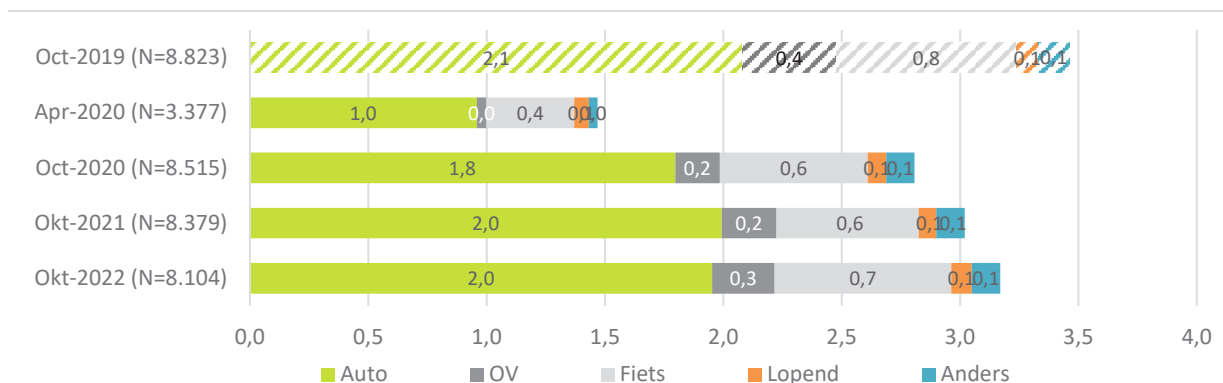
Reisgedrag overige motieven

In 2022 is het aandeel van de mensen dat weer reizen maakt voor vrijetijdsbesteding nog weer iets toegenomen ten opzichte van 2021. Het reizen voor zakelijk motief is ook verder toegenomen – er is zowel een stijging in het aandeel mensen als het aantal reizen. De ontwikkelingen zijn duidelijk minder groot dan tussen 2020 en 2021. De keuze van het hoofdvervoermiddel voor de verschillende reismotieven is slechts beperkt veranderd. Bij scholieren/ studenten zien we in 2022 een toename in het aandeel autogebruik (+5%punt), bij zakelijke reizen een afname (-2%punt).

Reisgedrag woon-werk verkeer

Het lijkt erop dat de gemiddelde woon-werkafstand in 2022 weer iets verder is toegenomen. Of dit echt een trend is, kunnen we op basis van de huidige data niet met zekerheid zeggen. Het gemiddeld aantal reisdagen in oktober 2022 (3,2 reisdagen) ligt iets hoger dan een jaar ervoor (3,1 reisdagen), maar nog steeds lager dan in oktober 2019 (3,8 reisdagen). De auto is en blijft het vaakst gebruikte vervoermiddel op alle woon-werkafstanden. Het gemiddeld aantal reisdagen met de verschillende vervoermiddelen in 2022 is ongeveer gelijk aan dat in 2021, bij OV en fiets is een kleine toename te zien.

Figuur S.3: 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 en heel uur daarvoor en daarna is er eveneens een (kleinere) piek. De vertrektijden naar huis vinden vooral plaats rond 17 uur 's middags, met eveneens een (kleinere) piek op een half en heel uur daarvoor en daarna. 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 (36%) ofwel de tijden (23% bij vertrek vanuit huis en 33% bij vertrek vanuit kantoor naar huis).

Motivaties en belemmeringen bij vervoermiddelen

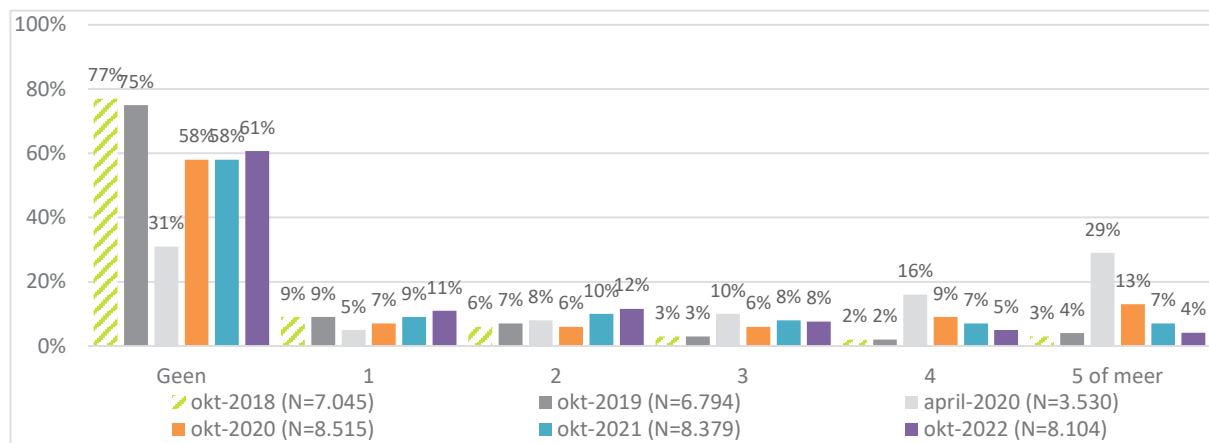
Gemak, reistijd, flexibiliteit en comfort blijven belangrijke redenen om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen in het woon-werkverkeer. De enige factor die sinds 2020 verder in aandeel is gedaald, en dus voor minder mensen doorslaggevend is geweest in hun vervoermiddelkeuze, is COVID-19.

Voor automobilisten is het belang van gratis kunnen parkeren en voldoende parkeergelegenheid relatief groot. 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 van belang. Voor fietsers zijn intrinsieke motieven van belang, ontspanning, gezondheid en gemak scoren relatief hoog. 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

Sinds maart 2022 zijn alle COVID-19 maatregelen vervallen. Tijdens de werving voor het LRO 2022 gold dus ook geen advies meer vanuit de overheid om (zoveel mogelijk) thuis te werken. Dit is terug te zien in het aantal dagen dat wordt thuisgewerkt. Het aandeel mensen dat niet thuiswerkt is in 2022 gestegen naar 61% (maar ligt nog ver onder pre-COVID jaren 2018 en 2019). Mensen die thuiswerken doen dit in 2022 vaker 1 of 2 dagen en minder vaak 4 dagen of meer in de week.

Figuur S.4: Veranderingen in het aandeel thuiswerkers en hun thuiswerkdagen



Het gemiddeld aantal thuiswerkdagen was in oktober 2022 1,1 dagen per week. In oktober 2021 was dit 1,4 en pre-corona was dit 0,8 dagen per week.

Van de thuiswerkers is 78% (zeer) positief over het thuiswerken in oktober 2022. Dit is hoger dan in oktober 2021 (72%). 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. Vanzelfsprekend zal ook gelden dat een deel van de mensen die niet positief waren over thuiswerken hier inmiddels weer mee zijn gestopt. Met andere woorden, degenen die eerder al positief waren blijven vaker over. Iets minder dan de helft van alle werknemers staat ook positief tegenover het nieuwe hybride werken (in 2021 was dit nog iets meer dan de helft). Deze groep is groter in de binnendienst (53%) en kleiner onder werknemers in de buitendienst (37%).

Ontwikkelingen deelmobiliteit

Het aantal mensen dat gebruik maakt van één of meerdere vormen van deelmobiliteit (deelfiets, deelscooter, carpoolen, autodelen) is in 2022 iets toegenomen (van 15% in 2021 naar 17%), de meeste mensen maken dus geen enkel gebruik van deelmobiliteit. De toename komt vooral door een kleine toename van het gebruik van een deelfiets en van autodelen. Jongeren en hoog opgeleiden maken relatief vaak gebruik van deelsystemen.

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 en met 2022 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. Hiervoor gebruiken we de landelijk reizigersonderzoeken van de afgelopen vier jaar, en het thuiswerkonderzoek dat in april 2020 ten tijde van COVID-19 is uitgevoerd. 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.

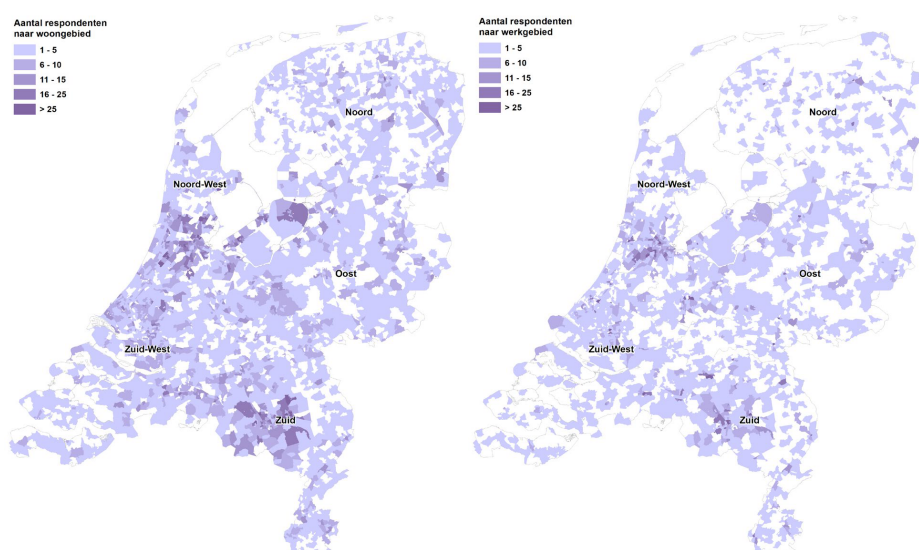
De volgende onderzoeksvraag staat hierin centraal: "Wat zijn de bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidseffecten van de genomen beleidsmaatregelen op landelijk niveau?"

Om deze vraag te beantwoorden, gebruiken we een online vragenlijst, welke sinds 2019 grotendeels gelijk is gebleven. In oktober 2022 hebben deze opnieuw uitgezet via een landelijk panel. Ook sluiten er sinds 2020 regio's aan en vragen zij om een regionale verdichting. Dit jaar deden 3 regio's mee (Metropoolregio Amsterdam (i.o.v. VRA), Zuidoost Brabant (i.o.v. gemeente Eindhoven) en Noord-Brabant & Limburg (i.o.v. SmartwayZ.NL). 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 en reis- en thuiswerkgedrag (zie bijlage Vragenlijst). Er is hierbij ook 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. Het uitgangspunt is echter om zoveel mogelijk gebruik te maken van gegevens die de respondent datzelfde jaar 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 had ook in de loop van 2022 nog steeds grote invloed op ons reisgedrag, ondanks dat sinds maart 2022 alle maatregelen zijn afgeschaft. Door de verschillende lockdowns en versoepelingen varieert die invloed in de afgelopen jaren. Om een overzicht te bieden, hebben we in figuur 1.2 een tijdlijn opgenomen met boven de lijn de laatste twee metingen van het landelijk reizigersonderzoek en onder de lijn de voornaamste landelijke coronamaatregelen in de afgelopen twee jaar.

Figuur 1.2: Tijdlijn meetperiode



1.3 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Eerst gaan we in op de verklarende factoren voor woon-werk mobiliteit, zoals de veranderingen in woon- en werksituatie, werkgeversregelingen en de woon-werkroute. Deze gebruiken we in hoofdstuk 3 om de totale verandering in woon-werkmobiliteit te kunnen verklaren, waarna deze in hoofdstuk 4 worden doorgerekend naar effecten in termen van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In hoofdstuk 5 gaan we vervolgens dieper 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 6 in op het woon-werk reisgedrag van de werkzame beroepsbevolking. We beschrijven de ontwikkelingen in het woon-werk reisgedrag en de beoordeling van de bereikbaarheid van het werkadres. Hoofdstuk 7 zal specifiek ingaan op het thuiswerkgedrag sinds 2019, inclusief de ervaringen met thuiswerken, de mening t.o.v. hybride werken en de intentie voor de toekomst. Hoofdstuk 8 sluit vervolgens af met enkele speciale thema's van 2022, namelijk deelmobiliteit in het algemeen en autodelen in het bijzonder en daarnaast de beleving van bereikbaarheid. 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 2021 en/of 2022 minimaal 1 dag per week de auto gebruiken (voor een bepaald reismotief).
- ▶ OV gebruikers: degenen die in 2021 en/of 2022 minimaal 1 dag per week het OV gebruiken (voor een bepaald reismotief).
- ▶ Fietsers: degenen die in 2021 en/of 2022 minimaal 1 dag per week de fiets (of e-bike) gebruiken (voor een bepaald reismotief).
- ▶ 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. Ontwikkeling factoren woon-werk mobiliteit

2.1 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 2021 en/of 2022 minimaal 1 dag per week de auto gebruiken voor het woon-werkverkeer), “OV-reizigers” (idem voor trein of bus/tram/metro), en “fietsers” (idem voor fiets²). Merk op dat mensen die meerdere van deze vervoerwijzen hebben gebruikt voor hun woon-werkverkeer (als hoofdvervoermiddel) in de onderzoekswEEK in meerdere groepen vallen. In het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) van 2019 en 2020 werd alleen nog naar automobilisten gekeken, sinds het LRO 2021 ook naar OV- en fietsgebruikers. Voor deze groepen kan in dit 2022 onderzoek nu dus ook een vergelijking gemaakt worden met de vorige meting.

Merk op dat mensen die zowel in oktober 2022 als 2021 *volledig* thuiswerkten buiten deze analyse vallen. Zij maakten immers in geen van beide jaren woon-werkreizen.

In 2022 geldt dat er opnieuw relatief grote veranderingen in het aantal thuiswerkdagen zijn geweest (tabel 2.1). Van de automobilisten is 27% minder vaak gaan thuiswerken en bijna 6% vaker. Van de OV-reizigers is ruim 37% minder dagen gaan thuiswerken en ruim 22% van de fietsers. Van de OV-reizigers is 8% vaker gaan thuiswerken en ruim 3% van de fietsers. 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 procentuele ontwikkeling in het aantal thuiswerkdagen is vergelijkbaar met de ontwikkeling in 2021.

Tabel 2.1: Veranderingen in wonen en werken automobilisten, OV-reizigers en fietsers 2022 vs. 2021 (N=5.006 / 956 / 2.392)

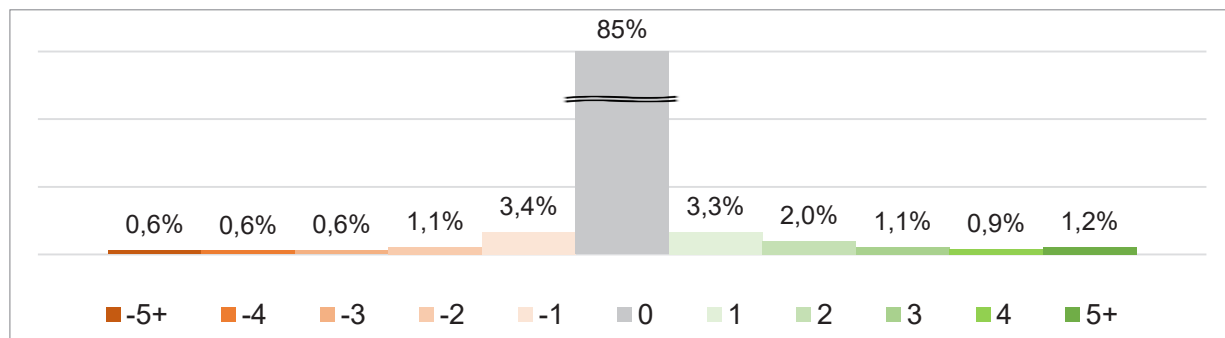
Veranderingen in 1 jaar	% veranderd en aantal woon-werkritten gewijzigd			% veranderd en aantal woon-werkritten ongewijzigd			% veranderd totaal		
	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets
Verhuizing	2,9%	6,3%	3,8%	3,6%	2,4%	2,7%	6,5%	8,8%	6,5%
Meer auto's in 2021	1,5%	1,8%	1,3%	1,9%	1,4%	1,8%	3,4%	3,1%	3,1%
Minder auto's in 2021	2,6%	3,2%	2,4%	2,3%	2,4%	2,3%	4,9%	5,7%	4,7%
Meer dagen gaan werken	6,1%	11,1%	8,9%	1,9%	1,6%	2,1%	8,0%	12,7%	11,0%
Minder dagen gaan werken	4,4%	6,5%	5,8%	1,7%	0,9%	2,4%	6,2%	7,4%	8,3%
Meer dagen thuis gaan werken	3,1%	5,0%	2,1%	2,8%	3,0%	1,3%	5,9%	8,0%	3,5%
Minder dagen thuis gaan werken	19,0%	30,0%	15,3%	8,0%	7,2%	7,1%	27,0%	37,2%	22,5%
Ander werkadres	4,4%	9,5%	5,8%	4,3%	2,1%	2,5%	8,7%	11,7%	8,2%
Geen werk meer in 2021	1,7%	2,9%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	2,9%	2,4%
Geen verandering	1,7%	2,1%	2,8%	46,5%	29,8%	46,4%	48,2%	31,9%	49,2%

OV-reizigers zijn in 2022 vaker verhuisd, hebben 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, 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 sterker dan bij automobilisten. Deze ontwikkelingen zijn vrijwel gelijk aan 2021. Van de hier beschouwde vervoerwijzen geldt voor automobilisten en fietsers dat voor bijna de helft er in het geheel geen veranderingen hebben plaatsgevonden in de in tabel 2.1 beschouwde aspecten, bij OV-gebruikers geldt dit voor een kleiner deel (32%).

² Onder “fiets” vallen ook brom/snorfiets, scooter en e-bike/speed pedelec.

Figuur 2.1 laat zien hoeveel dagen automobilisten meer of minder zijn gaan werken in 2022 ten opzichte van 2021. De meerderheid (85%) werkt in 2022 een gelijk aantal dagen per week als in 2021. Rond de 3% is één extra dag meer of minder gaan werken. Eveneens zo'n 3% is meer dan 1 dag minder gaan werken en ruim 5% meer dan 1 dag meer. De figuren voor OV-reizigers en fietsers lijken sterk op de figuur voor automobilisten. Wel zijn hier iets meer werkenden die meer dagen zijn gaan werken, zoals ook al bleek uit tabel 2.1.

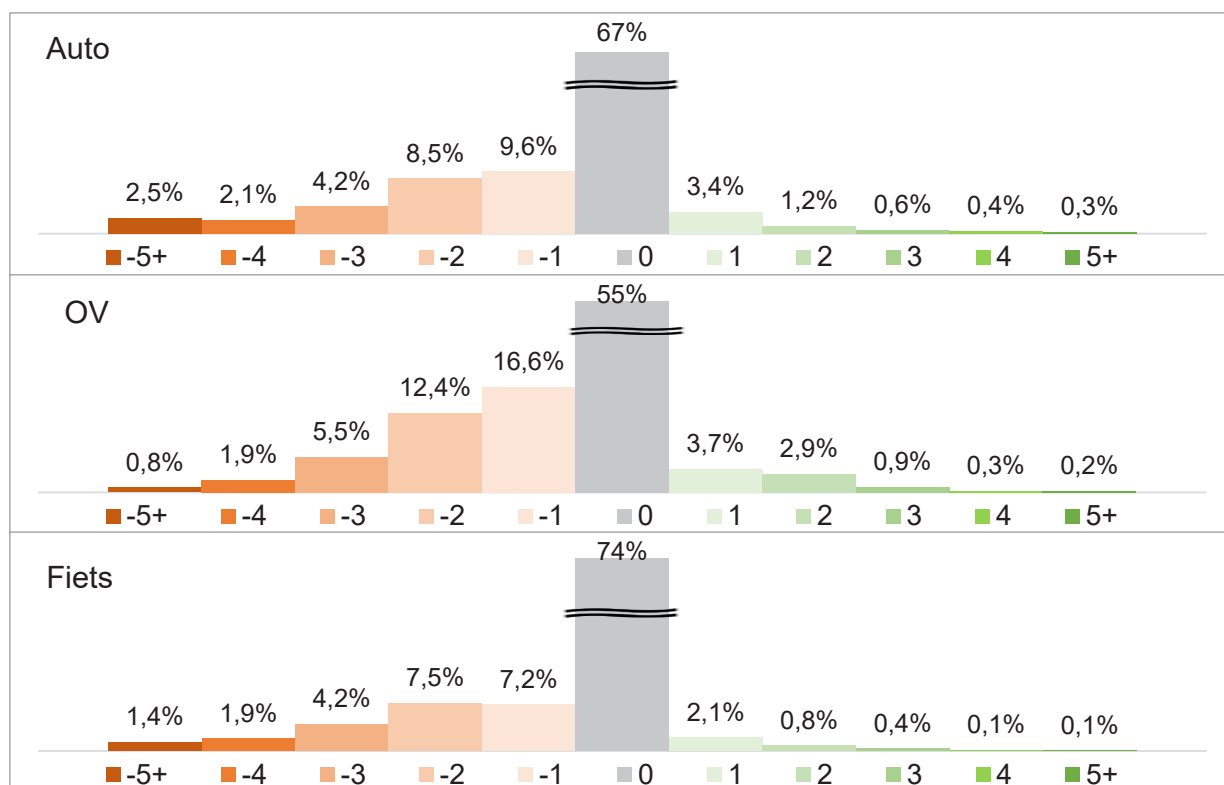
Figuur 2.1: Verandering in werkdagen automobilisten 2022 vs. 2021 (N=5.006)



Bij de verandering van het aantal thuiswerkdagen zien we grotere ontwikkelingen (figuur 2.2). Voor ruim de helft van de OV-reizigers, tweederde van de automobilisten en driekwart van de fietsers is het aantal thuiswerkdagen gelijk gebleven. Degenen die minder zijn gaan thuiswerken doen dit het vaakst één of twee dagen minder. Een enkeling zegt nu vijf dagen in de week minder thuis te werken. Een kleiner deel van de reizigers in het woon-werkverkeer is op meer dagen gaan thuiswerken. In de meeste gevallen is dit één dag meer dan een jaar eerder. Vooral aan de "min" kant zijn de veranderingen bij OV-reizigers het grootst.

Opvallend is dat de ontwikkelingen in het aantal thuiswerkdagen vrijwel gelijk zijn aan die in 2021. Dat wil overigens niet zeggen dat bijvoorbeeld iedereen die in 2021 een dag minder is gaan thuiswerken dit in 2022 nog een keer heeft gedaan. Maar geaggregeerd gezien over alle werkenden die deze vervoerwijzen gebruiken, geldt dat in beide jaren wel voor een ongeveer even groot aandeel werkenden.

Figuur 2.2: Verandering in thuiswerkdagen automobilisten, OV-reizigers en fietsers 2022 vs. 2021 (N=5.006 / 956 / 2.392)



2.2 Veranderingen in regelingen werkgever

Na de relatief grote veranderingen in een aantal regelingen in 2020 en/of 2021 is het aandeel werkenden dat zegt dat bepaalde regelingen (verder) zijn verslechterd of verbeterd in 2022 ten opzichte van 2021 meestal niet veel veranderd (figuur 2.3). In het algemeen liggen de meeste aandelen op een vergelijkbare orde-grootte als in 2021. Wel zijn er in 2022 minder werkenden die zeggen dat de mogelijkheden om thuis te werken of online te vergaderen (verder) zijn verbeterd dan in 2021, maar deze regelingen worden van alle beschouwde regelingen nog steeds het vaakst als verbeterd genoemd (23% resp. 32%). Ook van de mogelijkheid op een andere locatie te werken, het mogen hanteren van flexibele werktijden of het krijgen van een thuiswerkvergoeding wordt in 2022 nog relatief vaak genoemd dat dit is verbeterd. Tegelijkertijd is het aandeel werkenden dat zegt dat deze regelingen in 2022 zijn verslechterd iets gestegen, maar het aandeel hiervan blijft relatief laag (max 7% bij de mogelijkheid om thuis te werken).

Bij de overige regelingen in figuur 2.3 valt op dat er relatief meer werkenden zijn die zeggen dat de reiskostenvergoeding voor de auto is verslechterd (9% in 2022, 7% in 2021), maar vooral ook dat dit is verbeterd (15% in 2022, 9% in 2021). In iets mindere mate geldt dat ook voor de parkeertarieven en, aan de negatieve kant, voor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de auto. Ook bij de andere vervoerwijzen, OV en fiets, geldt dat zowel de aandelen werkenden die zeggen dat een regeling gericht op deze vervoerwijze is verslecht of verbeterd ten opzichte van 2021 iets zijn gestegen. Het verschil is in alle gevallen echter maar 1 of 2 procentpunt meer.

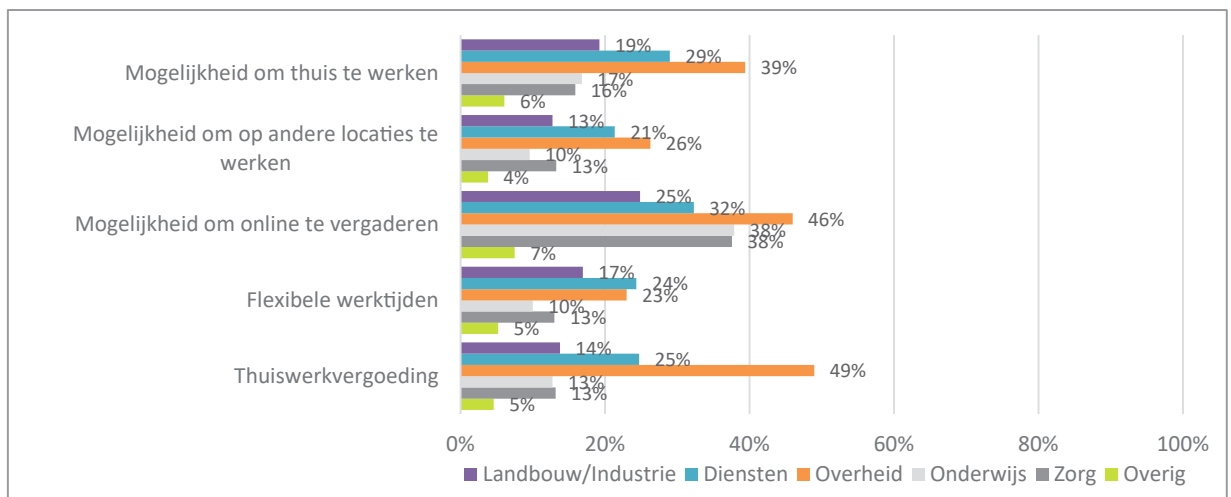
Figuur 2.3: Veranderingen in werkgeversregelingen automobilisten 2022 (vs. 2021, N=5.006), 2021 (vs. 2020, N= 5.182), 2020 (vs. 2019, N=5.511) en 2019 (vs. 2018, N=4.000)



Evenals in 2021 geldt voor alle regelingen die op specifieke vervoerwijzen zijn gericht dat in 2022 veruit het grootste deel aangeeft dat een regeling ongewijzigd is gebleven (minstens 76%), waarbij deze aandelen bij OV en fiets nog wat hoger liggen (minstens 86%) dan bij de auto.

Wanneer we kijken naar de grootste verschillen tussen sectoren waar in 2022 bepaalde regelingen zijn verbeterd volgens de werkenden (figuur 2.4), dan geldt dit vooral voor de sector Overheid en in minder mate de Dienstensector. Dit was in 2020 en 2021 ook al het geval. Een verbetering van de online vergademogelijkheden wordt in het Onderwijs en de Zorg relatief vaak genoemd, evenals in 2020 en 2021. Bij de andere sectoren worden verbeteringen minder vaak genoemd. Voor de andere in figuur 2.3 vermelde regelingen zijn de verschillen tussen sectoren aanzienlijk kleiner (wederom cf. 2020 en 2021) en zijn daarom in figuur 2.4 buiten beschouwing gelaten.

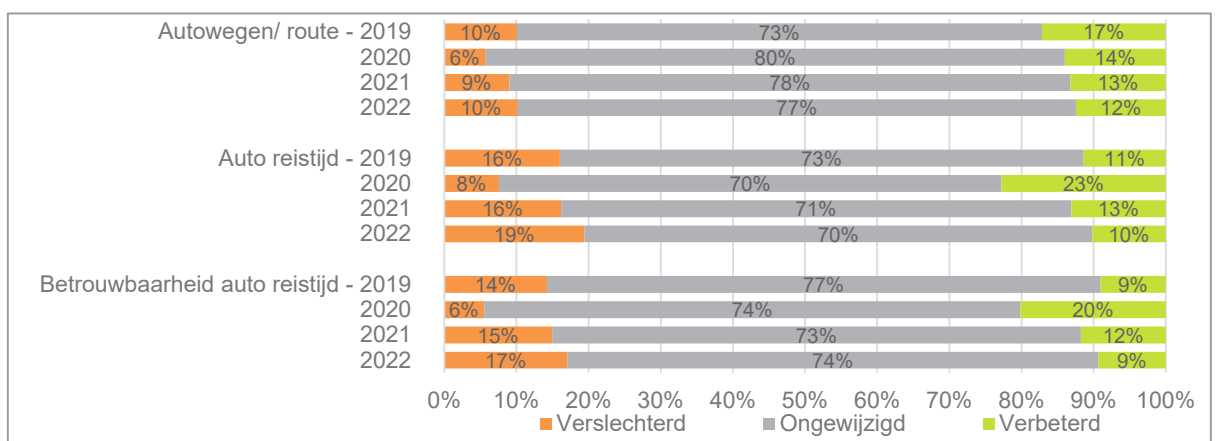
Figuur 2.4: Verbetering in (selectie van) werkgeversregelingen in 2022 naar sector (alle werkenden, N=8.104)



2.3 Veranderingen op of rond woon-werkroute

In 2022 zijn volgens de automobilisten vooral de reistijd met de auto (19%) en de betrouwbaarheid van de reistijd (17%) (verder) verslechterd (figuur 2.5).

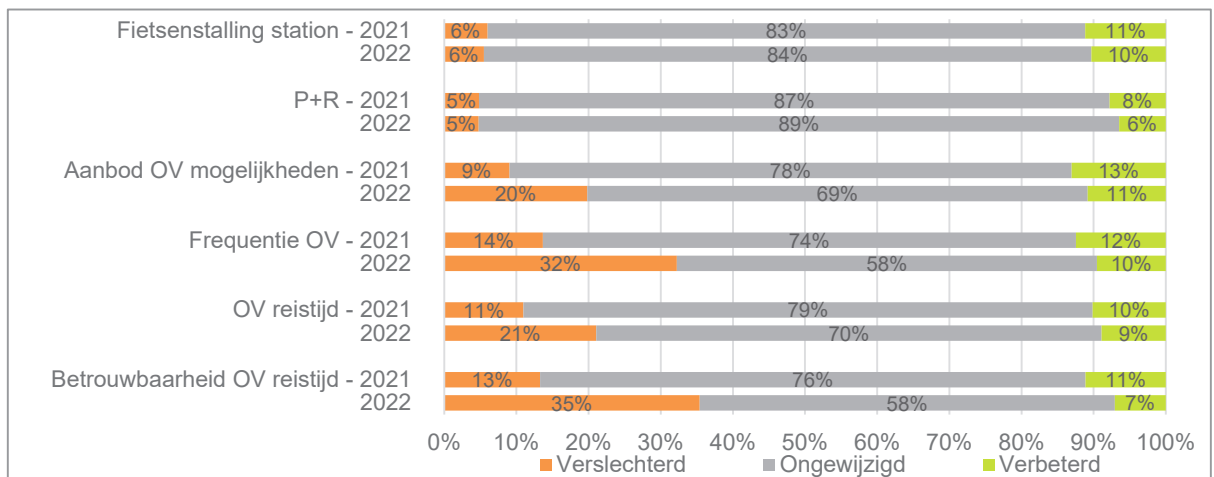
Figuur 2.5: Veranderingen in de ruimtelijke omgeving automobilisten 2022 (vs. 2021, N=5.006), 2021 (vs. 2020, N=5.182), 2020 (vs. 2019, N=5.511) en 2019 (vs. 2018, N=4.000)



Er zijn vergeleken met 2021 ook minder mensen die zeggen dat deze zaken zijn verbeterd. Voor 70% tot 80% van de automobilisten geldt dat ze geen verslechteringen of verbeteringen hebben ervaren in deze kenmerken in 2022 en 2021.

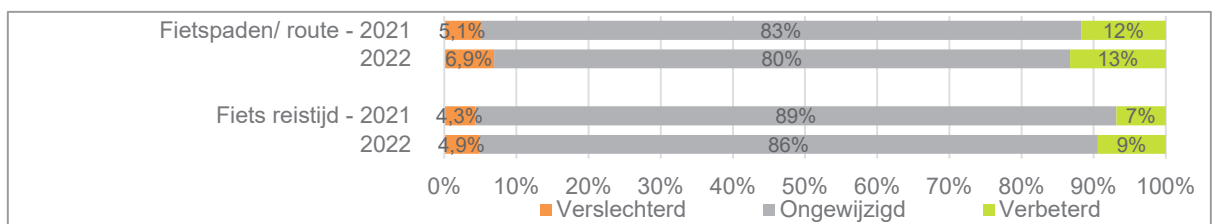
OV gebruikers vinden in 2022 zowel de betrouwbaarheid van de reistijd in het OV, de reistijd zelf als het aanbod van OV mogelijkheden relatief vaak verslechterd (figuur 2.6). Het aandeel OV gebruikers dat deze aspecten verslechterd vindt, is (ruim) verdubbeld vergeleken met 2021. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid een gevolg zijn van de problemen in het OV in 2022 met uitval van ritten (door personeelstekorten) en drukke(re) treinen. Ongeveer een derde van de OV gebruikers vindt in 2022 de betrouwbaarheid en de reistijd verslechterd. Ook zijn er in 2022 minder OV gebruikers volgens wie deze aspecten juist zijn verbeterd. Ten aanzien van de fietsenstaling bij het station en de P+R locatie zijn de beoordelingen wel vergelijkbaar met die in 2021.

Figuur 2.6: Veranderingen in de ruimtelijke omgeving OV-gebruikers 2022 (vs. 2021, N=956) en 2021 (vs. 2020, N=883)



In 2022 zijn er in vergelijking met 2021 zowel iets meer fietsers die de fietspaden of fietsroute verslechterd vinden als fietsers die dit verbeterd vinden (figuur 2.7). Voor de fietsreistijd geldt dit aan de “verslechterd” kant wat minder sterk en aan de “verbeterd” kant wat sterker. Het grootste deel van de fietsers (80%-89%) vindt dat deze kenmerken ongewijzigd zijn gebleven. Deze aandelen “ongewijzigd” bij fietsers zijn in bijna alle gevallen hoger dan bij de automobilisten en OV-gebruikers. Met andere woorden, bij auto en OV lijkt er sprake van meer dynamiek te zijn dan bij de fiets voor wat betreft de ervaren veranderingen van reiskenmerken van deze vervoermiddelen door de gebruikers ervan.

Figuur 2.7: Veranderingen in de ruimtelijke omgeving fietsers 2022 (vs. 2021, N=2.392) en 2021 (vs. 2020, N=2.198)



3. Totale verandering in woon-werkmobiliteit

Dit hoofdstuk gaat in op (de veranderingen in) de woon-werkmobiliteit met auto, OV of fiets (paragraaf 3.1) en welke factoren hierbij een rol hebben gespeeld (paragraaf 3.2). We kijken hierbij naar mensen die in 2021 en/of 2022 minstens één dag in de week van respectievelijk de auto, het OV of de fiets/e-bike als hoofdvervoermiddel gebruik maken om naar het werk te reizen. Evenals in het vorige hoofdstuk valt iemand die van meerdere hoofdvervoerwijzen gebruik maakte tijdens de onderzoekswEEK in meerdere groepen. In dit en het volgende hoofdstuk zijn de 2021 uitkomsten in de meeste gevallen gebaseerd op de *retrospectieve* waarnemingen van de deelnemers aan het onderzoek in 2022. Het gaat hierbij dus steeds om wat deze personen zeggen een jaar geleden gedaan te hebben. In hoofdstukken 5-7 worden de 2022 uitkomsten vergeleken met de uitkomsten van het LRO zoals deze in de metingen van 2021, 2020 en 2019 zijn bepaald.

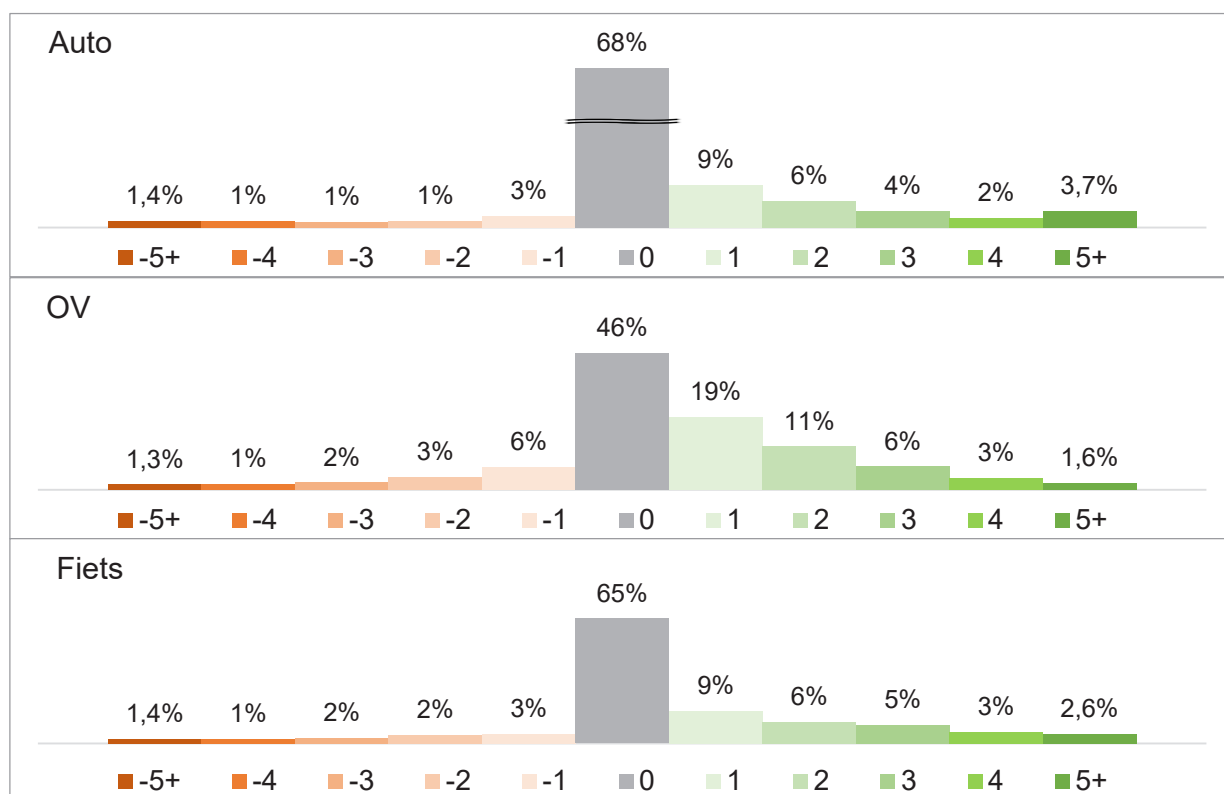
3.1 Ontwikkeling woon-werk mobiliteit

Een meerderheid van 68% van de automobilisten heeft het aantal dagen per week dat hij/zij met de auto naar het werk reist niet aangepast in de periode 2021 – 2022 (figuur 3.1), een jaar geleden gold dit voor een bijna even grote groep (65%). Ongeveer een kwart van de automobilisten gebruikt de auto in oktober 2022 meer dagen in de week, meestal één of twee dagen. Van de automobilisten zegt 7% in 2022 minder dagen per week de auto te gebruiken om naar het werk te reizen, ook hier gaat het meestal om één of twee dagen. Deze aandelen zijn vergelijkbaar met 2021.

Onder de OV gebruikers reist een veel kleiner deel, 46%, in 2022 net zoveel dagen als in 2021. Ruim 40% reist vaker, wederom meestal één of twee dagen in de week. Ruim 10% reist minder vaak. Ook bij de fietsers zijn er relatief grote veranderingen, vergelijkbaar met de ontwikkeling bij automobilisten. Ongeveer tweederde reist even vaak naar het werk als in 2022 en 30% doet dit vaker. Onder fietsers reist een kleine 10% minder vaak naar het werk in 2022 dan in 2021.

Automobilisten en fietsers die in 2021 en/of 2022 naar het werk reisden doen dit gemiddeld ongeveer 0,4 dagen vaker dan in 2021 (auto: van 2,7 naar 3,1 dagen; fiets van 2,5 naar 2,9 dagen). Bij OV gebruikers is de toename iets groter (+0,5 dagen), maar het aantal reisdagen is lager dan bij auto en fiets (van 1,8 naar 2,3 dagen). Deze ontwikkeling is inclusief degenen die in 2021 of 2022 niet naar het werk reisden met deze vervoermiddelen (maar dit in het andere jaar wel deden). Omdat dit in 2021 voor aanzienlijk meer werkende gold dan in 2022 (bij zowel auto, OV als fiets) wordt het gemiddeld aantal reisdagen in 2021 hierdoor gedempt.

Figuur 3.1: Verandering op persoonsniveau in dagen per week 2022 vs. 2021 met de auto (N=5.006), het OV (N=956) of de fiets/e-bike (N=2.392)



In tabel 3.1 kijken we naar de ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit gegeven dat men een vervoerwijze gebruikt in het desbetreffende jaar (dus de “nullen” tellen hier niet mee). Dit leidt tot een andere ontwikkeling voor wat betreft het gemiddeld aantal reisdagen met een vervoerwijze.

Tabel 3.1: Totale verandering in het aantal woon-werkritten en kilometers in het woon-werkverkeer in 2022 t.o.v. 2021

	Auto			OV			Fiets/e-bike		
	2021	2022	Ontw.	2021	2022	Ontw.	2021	2022	Ontw.
Aantal ^a	4.350	5.260	20,7%	670	940	41,1%	1.950	2.370	21,7%
Gem. aantal ritten/ week	6,8	6,5	-5,4%	5,5	5,0	-8,7%	6,4	6,2	-3,7%
Totaal aantal ritten/ week ^a	29.700	34.000	14,3%	3.670	4.730	28,9%	12.520	14.670	17,2%
Totaal aantal ritten/ jaar ^b	1.340	1.530	14,3%	170	210	28,9%	560	660	17,2%
Gem. woon-werkafstand	25,2	26,0	3,1%	27,2	30,6	12,5%	5,7	6,0	5,4%
Gem. aantal km/ week ^a	172,4	168,2	-2,4%	150,0	154,1	2,8%	36,7	37,2	1,4%
Totaal aantal kms/ week ^b	750	880	17,8%	100	140	45,0%	70	90	23,5%
Totaal aantal kms/ jaar ^b	33.800	39.800	17,8%	4.500	6.500	45,0%	3.200	4.000	23,5%

a: (x 1.000) b: (x 1.000.000)

Zoals tabel 3.1 laat zien is er in het woon-werkverkeer in 2022 ten opzichte van 2021 een toename in het totaal aantal automobilisten (+20,7%), het totaal aantal autoritten (+14,3%) en eveneens in het totaal aantal autokilometers (+17,8%). Per automobilist is er echter sprake van een afname van het gemiddelde aantal ritten (-5,4%) en kilometers per week (-2,4%). In 2021 zagen we dezelfde patronen, maar iets sterker dan in 2022. In 2019 maakte de gemiddelde automobilist 7,0 ritten per week.

Ook bij OV gebruikers en fietsers is sprake van een toename in de totale woon-werk mobiliteit, maar een afname van het aantal ritten per werkende. Het gemiddeld aantal kilometers per werkende is wel gestegen bij OV- en fietsgebruikers. In het OV zijn de ontwikkelingen van de totale mobiliteit procentueel aanzienlijk sterker dan bij auto en fiets. Ook in 2021 was dit het geval.

Bij het bepalen van het gemiddeld aantal ritten of kilometers per persoon/week kijken we in tabel 3.1 alleen naar personen die in 2021 of 2022 resp. met de auto, het OV of de fiets hebben gereisd (de aantallen werkenden op de eerste rij van de tabel). Dit leidt tot een andere ontwikkeling dan wanneer degenen in één van beide jaren een vervoerwijze in het geheel niet hebben gebruikt wel worden meegeteld, zoals bij de overige analyses van dit hoofdstuk.

In tabel 3.1 zien we daarom een afname van het gemiddelde aantal ritten per week (-0,3 bij de auto), terwijl in tabel 3.2 sprake is van een toename (+0,77 bij de auto). Dit komt vooral doordat een relatief groot deel van degenen die in 2022 van de auto gebruik maakten in 2021 geen autoritten maakten in de onderzoeksweek. Deze “nullen” dempen het 2021 gemiddelde waar tabel 3.2 op is gebaseerd aanzienlijk (voor OV en fiets geldt iets vergelijkbaars in tabel 3.3 resp. 3.4. t.o.v. tabel 3.2). Het omgekeerde (in 2021 wel autoritten, in 2022 niet) komt veel minder voor.

De verklaring voor het verkrijgen van verschillende ontwikkelingen is dat mensen die in 2022 (weer) gebruik maken van een bepaald vervoermiddel dit met een lagere frequentie doen dan degenen die in 2021 dit vervoermiddel ook gebruikten. Dit dempt de 2022 frequentie (afname t.o.v. 2021), maar de (relatief grote) groep die in 2021 een vervoermiddel niet gebruikte maar in 2022 wel dempt de 2021 frequentie veel meer wanneer deze nuldagen worden meegeteld.

Het aantal OV gebruikers, ritten en kilometers is ten opzichte van de auto en de fiets dus aanzienlijk meer gestegen, maar zij reizen zowel in 2022 als 2021 vergeleken met auto en fiets 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 gemiddeld aantal ritten per week, waardoor het totaal aantal ritten en kilometers wel is gestegen. Dit is mede het gevolg van een stijging van de gemiddelde woon-werkafstand bij alle vervoermiddelen (zie hoofdstuk 6)³.

Bij de doorrekening naar jaartotalen is aangenomen dat de onderzoeksweek in oktober 2022 representatief is geweest voor het hele jaar 2022 (in termen van woon-werkmobiliteit). Gezien de COVID-19 pandemie, met sterk fluctuerende mobiliteit gedurende het jaar (begin 2022 was nog sprake van een lockdown, in maart werden de laatste maatregelen, waaronder ook het thuiswerkadvies, opgeheven), zal dit waarschijnlijk niet het geval zijn geweest. Voor de 2021 uitkomsten geldt dit eveneens.

3.2 Verklaarde verandering woon-werk mobiliteit

Door middel van een regressieanalyse, voor automobilisten, OV- en fietsgebruikers 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 reisdagen 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.

³ 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 2021 of 2022. Werkende die in één van beide jaren geen woon-werkreizen hebben gemaakt (bijvoorbeeld omdat ze alle dagen thuiswerkten of ziek waren in de onderzoeksweek) tellen niet mee in het gemiddelde van tabel 3.1.

Dit betreft onder andere veranderingen in woon-werkomstandigheden, gebruik van regelingen (van werkgevers en de overheid) en de woon-werkroute. Ook zijn variabelen opgenomen die de autonome ontwikkeling in de mobiliteit verklaren. Ook is in de verklarende analyse, evenals in 2020 en 2021, een aantal variabelen opgenomen die specifiek met veranderingen door COVID-19 en thuiswerken te maken hebben. In het 2022 onderzoek betrof dit alleen nog een variabele voor COVID-19 als reden voor het gebruik van een bepaalde vervoerwijze of voor het thuiswerken.

Wel kan, evenals in 2020 en 2021, COVID-19 ook een rol spelen bij de waargenomen veranderingen in bijvoorbeeld de regels ten aanzien van thuiswerken, flexibele werktijden of reiskostenvergoedingen. Deze kunnen immers geïnitieerd zijn vanuit de situatie rondom de COVID-19 pandemie. Ditzelfde geldt ook voor aspecten van de woon-werkroute (bijvoorbeeld de drukte op de weg of in het OV).

Alle werkenden die respectievelijk de auto, het OV of de fiets minstens één dag per week gebruiken in het woon-werkverkeer in 2022 en/of 2021 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 2022 zijn er ruim 4 miljoen autoritten per week meer gemaakt voor woon-werkverkeer dan in oktober 2021. Tabel 3.2 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) persoonlijke motivaties, (5) de direct aan COVID-19 gerelateerde omstandigheden, (6) veranderingen in omstandigheden met betrekking tot thuiswerken en (8) een aantal variabelen die horen bij het (wel of niet) gebruiken van alternatieve vervoerwijzen (bijvoorbeeld: geen goede OV-verbinding, of weersomstandigheden waardoor er niet van de fiets gebruik wordt gemaakt). NB: bij OV en fiets (tabel 3.3/3.4) zijn onder categorie 7 een aantal vervoerwijze-specifieke variabelen opgenomen.

De categorie "persoonlijke motivaties" is nieuw in het 2022 onderzoek. Deze categorie heeft betrekking op de (deels nieuwe) vragen met betrekking tot de beleving van mobiliteit, zoals "gemak", "comfort", "privacy" en "effect op milieu". In 2022 is de categorie "Acties duurzaam reisgedrag" vervallen. Dit betrof de deelname aan bijvoorbeeld de Nationale Fietsdag of het verkrijgen van een subsidie voor een elektrische auto. In de eerdere onderzoeken deden maar zeer weinig mensen aan deze acties mee en was de bijdrage aan de totale mobiliteitsontwikkeling vrijwel nihil.

Bij de categorieën in deze tabel gaat het om een optelling van afzonderlijk geschatte variabelen en de tabel laat het netto resultaat daarvan zien per categorie. De uitgebreide, totale, versie van deze tabel met alle individuele factoren is in de bijlage te vinden. Merk op dat voor individuele automobilisten het (voorspelde) effect op het aantal autoritten een optelling is van alle deeleffecten die voor hem of haar van toepassing zijn, hier kunnen dus zowel plussen (leidt tot meer ritten dan voor iemand waar dit niet voor geldt) als minnen (leidt tot minder ritten dan iemand waar dit niet voor geldt) bij zitten.

Tabel 3.2: Netto-effect op het aantal autoritten per week 2022 vs. 2021 (N=5.128)

	Netto-effect autoritten per week ^a	Netto-effect autoritten p.p. / week ^b
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	3.240	0,59
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	650	0,12
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	530	0,10
Sector Diensten	1.020	0,18
Sector Overheid	110	0,02
Sector Onderwijs	120	0,02
Sector Zorg	130	0,02
Sector Overig	200	0,04
Overig	480	0,09
2. Werkgeversregelingen	-120	-0,02
3. Woonwerk route	-150	-0,03
4. Persoonlijke motivaties	-1.440	-0,26
5. COVID	210	0,04
6. Thuiswerken	-390	-0,07
Externe reden	40	0,01
Persoonlijke reden	-430	-0,08
8. Kenmerken alternatieve vervoermiddelen	2.890	0,52
Totaal	4.250	0,77

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

De belangrijkste bijdragen aan het toegenomen autogebruik in het woon-werkverkeer is afkomstig van de autonome trend (vaker naar het werk per sector) die niet aan specifieke variabelen is verbonden en daarnaast door veranderingen in het aantal werkdagen, woon- of werklocaties en autobezit. Ook het niet gebruik kunnen of willen maken van alternatieve vervoermiddelen speelt een relatief grote rol. Het betreft dan zowel de te grote fietsafstand, weersomstandigheden en het niet hebben van een goede OV-verbinding. COVID-19 speelt in 2022 nog maar een beperkte (directe) rol in de toename van het aantal autoritten (in 2021 hadden de COVID gerelateerde variabelen nog het grootste effect). Naast deze zaken, die tot een toename van het aantal autoritten hebben gezorgd, hebben werkgeversregelingen, veranderingen op de woon-werkroute en omstandigheden met betrekking tot thuiswerken tot een afname geleid.

Persoonlijke motivaties hebben, per saldo, echter het grootste dempende effect op de automobiliteit. Dit geldt met name voor automobilisten die zeggen dat het effect op het milieu, het ontspannen kunnen reizen of de reisafstand een grote rol speelt bij hun mobiliteitskeuze in het woon-werkverkeer. Daar staat tegenover dat automobilisten die zeggen dat comfort, privacy of fysieke beperkingen een grote rol spelen vaker de auto gebruiken. Merk op dat deze aspecten in principe ook als autonoom effect aangemerkt kunnen worden (het gaat immers niet om veranderingen van kenmerken), maar, in het 2022 onderzoek, apart zijn bevraagd waardoor het effect los van de generieke autonome ontwikkeling per sector bepaald kan worden. Merk tevens op dat het in alle gevallen gaat om forenzen die in 2021 of 2022 wel minstens 1 dag in de week de auto gebruiken.

OV

Tabel 3.3 laat zien dat veranderingen in woon-werkomstandigheden in het OV tot een iets hoger OV gebruik hebben geleid, maar samen met de sectorspecifieke autonome ontwikkelingen een kleine afname. Veranderingen in werkgeversregelingen en in de woon-werkroute en (minder) thuiswerken (door externe oorzaken) hebben in 2022 tot een kleine toename van het aantal OV woon-werkritten geleid. Direct aan COVID-19 gerelateerde redenen hebben tot minder OV-ritten geleid.

Tabel 3.3: Netto-effect op het aantal OV-ritten per week 2022 vs. 2021 (N=956)

	Netto-effect OV-ritten per week ^a	Netto-effect OV-ritten p.p. / week ^b
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	-120	-0,12
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	180	0,17
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	-180	-0,17
Sector Diensten	-40	-0,04
Sector Overheid	30	0,02
Sector Onderwijs	0	0,00
Sector Zorg	-70	-0,06
Sector Overig	-110	-0,11
Overig autonoom	70	0,07
2. Werkgeversregelingen	10	0,01
3. Woonwerk route	40	0,04
4. Persoonlijke motivaties	-1.040	-0,99
5. COVID	-110	-0,11
6. Thuiswerken	50	0,04
Externe reden	60	0,06
Persoonlijke reden	-20	-0,01
7. OV-redenen	1.730	1,65
8. Kenmerken alternatieve vervoermiddelen	500	0,48
Totaal	1.060	1,01

a: x 1.000 b: gemiddelde over *alle* OV-reizigers

Persoonlijke motivaties hebben per saldo tot een afname van het aantal OV-ritten geleid. Het gaat hier vooral om mensen voor wie comfort, reistijd, ontspannen reizen, privacy en reiskosten een grote rol speelt in de vervoerwijze keuze. Mensen waarvoor flexibiliteit, gemak of effect op gezondheid een grote rol speelt zijn vaker met het OV gaan reizen.

De toename in het aantal OV ritten kan echter vooral worden toegeschreven aan de (autonome) kenmerken van de specifieke vervoerwijzen, deze aspecten compenseren de overige dalingen. Redenen die met het OV zelf te maken hebben (halte/station dicht bij werklocatie, een goede verbinding met het OV (dienstregeling), het krijgen van een vergoeding voor woon-werk reiskosten met het OV) zijn hierbij het belangrijkste. Ook redenen die met de auto (geen auto beschikbaar, onbetrouwbare reistijd door files, parkeerkosten) of fiets (afstand) te maken hebben en door OV gebruikers belangrijk worden gevonden leiden tot meer OV-ritten.

Fiets/e-bike

Voor de fiets (tabel 3.4) geldt dat de veranderingen in werkdagen, woon- of werklocatie en autobezit tot meer fietsritten hebben geleid. Daarnaast hebben specifieke fietsredenen (vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets, afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie, wordt gestimuleerd door de werkgever) tot een toename geleid. Mensen die niet de mogelijkheid hebben zich op het werk op te frissen zijn, los van andere variabelen, juist minder gaan fietsen. Ook fietsers die geen vergoeding voor reiskosten met auto of OV krijgen zijn in 2022 (weer) meer gaan fietsen. Bij de persoonlijke motivaties geldt dat mensen voor wie het effect op de gezondheid of het milieu een grote rol speelt of die fietsen leuk vinden weer vaker zijn gaan fietsen. Ook afstand (positief) en comfort (negatief) hebben een effect op de fietsontwikkeling. Veranderingen in de woon-werkroute (met name reistijd) en COVID-19 leiden tot een kleine afname in het aantal fietsritten.

Tabel 3.4: Netto-effect op het aantal fietsritten per week 2022 vs. 2021 (N=2.392)

	Netto-effect fietsritten per week ^a	Netto-effect fietsritten p.p. / week ^b
1. Autonoom (veranderingen in wonen en werken)	970	0,38
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	460	0,18
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	110	0,04
Sector Diensten	50	0,02
Sector Overheid	110	0,04
Sector Onderwijs	110	0,04
Sector Zorg	-90	-0,04
Sector Overig	30	0,01
Overig autonoom	180	0,07
2. Werkgeversregelingen	20	0,01
3. Woonwerk route	-50	-0,02
4. Persoonlijke motivaties	250	0,10
5. COVID	-140	-0,05
6. Thuiswerken	110	0,04
Externe reden	160	0,06
Persoonlijke reden	-60	-0,02
7. Fiets redenen	580	0,23
8. Kenmerken alternatieve vervoermiddelen	420	0,16
Totaal	2.150	0,84

a: x 1.000 b: gemiddelde over *alle* fietsers

4. Doorrekening effecten

4.1 Toelichting indicatoren

Voor de bepaling van de effecten van veranderingen in de woon-werkmobiliteit op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden vier indicatoren beschouwd (tabel 4.1).

Tabel 4.1: 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 4.2 geeft allereerst deze kilometeruitkomsten, de volgende paragrafen gaan vervolgens in op 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 2022) representatief is geweest voor het hele jaar 2022 voor wat betreft de (woon-werk)mobiliteit.

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.

4.2 Verandering in auto-, OV- en fietskilometers

Auto, OV en fiets als hoofdvervoermiddel

De veranderingen in kilometers in het woon-werkverkeer met auto, OV en fiets en gerelateerd aan beleidsmaatregelen (van werkgevers en op de woon-werkroute) zijn opgenomen in tabel 4.2. We kijken hier weer naar de veranderingen zoals deze zijn bepaald op basis van wat deelnemers aan het 2022 onderzoek hebben aangegeven hoe vaak ze dit en vorig jaar naar het werk reisden met auto, OV of fiets.

Voor alle vervoerwijzen geldt dat er sprake is van een toename in de kilometers in het woon-werkverkeer in 2022 ten opzichte van 2021. Evenals bij de ritten is de toename vooral het resultaat van (de combinatie van) de algemene autonome trend, specifieke redenen direct gekoppeld aan de gebruikte of een alternatieve vervoerwijze en persoonlijke motivaties. Dit zijn alle zaken die eveneens als (autonome) trend aangemerkt kunnen worden. De bijdrage van *veranderingen* in werkgeversregelingen, kenmerken van de route en externe redenen met betrekking tot thuiswerken is beperkter.

Tabel 4.2: *Modelschatting verandering woon-werkkilometers naar verklarende factoren 2022 vs. 2021, Auto (N=5.511), OV (N=956) en Fiets (N=2.392)*

	Netto-effect kilometers per week ^a		
	Auto	OV	Fiets
1. Autonoom (wonen en werken)	106.250	4.630	10.880
Werkdagen, woon of werklocatie, autobezit	23.170	5.030	4.800
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	27.030	-1.890	530
Sector Diensten	36.540	2.240	-400
Sector Overheid	2.300	1.110	860
Sector Onderwijs	2.040	450	710
Sector Zorg	3.090	-1.040	-660
Sector Overig	5.480	-1.500	150
Overig autonoom	6.600	230	4.890
2. Werkgeversregelingen	-3.380	830	0
3. Woonwerk route	-3.950	760	-1.010
4. Persoonlijke motivaties	-34.000	-30.760	1.460
5. (Direct) COVID-gerelateerd	5.280	-2.980	-830
6. Thuiswerken	-15.680	590	390
Externe reden	-1.330	1.160	840
Persoonlijke reden	-14.350	-570	-450
7. Specifieke OV-redenen		54.670	
Specifieke Fiets-redenen			3.530
8. Kenmerken alternatieve vervoermiddelen	79.310	17.150	2.400
Totaal	133.830	44.890	16.820

a: x 1.000

We merken hier nogmaals op dat effecten van de (grote) ontwikkelingen in woon-werkmobiliteit (in 2022 weer meer dan in 2021, na een eveneens grote stijging in 2021 en grote daling in 2020) zowel bij de algemene autonome ontwikkeling, persoonlijke motivaties, thuiswerkvariabelen en specifieke vervoerwijze-kenmerken kunnen zijn terechtgekomen. Ook de indirecte effecten hiervan (drukker op de weg, minder aanbod van OV) kunnen een rol spelen bij de effecten van de woon-werkroute.

Fiets en e-bike, inclusief voor- en natransport van OV

Tabel 4.3 laat de ontwikkeling in fiets en e-bike kilometers in het woon-werkverkeer zien. 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), waarbij de gemiddelde fietsafstand in het voor- en natransport is afgeleid uit het ODin⁴ (voor fiets 2,4 km en e-bike 3,7 km zowel in het voor- als natransport). De fietsafstand in het voor- en natransport in 2022 is iets hoger dan in 2021 en 2020 (2,3 km), de e-bike afstand is in 2022 iets lager (in 2021 en 2020: 4,3 km).

Zowel bij fiets als de e-bike is een verdere toename te zien in het aantal ritten en kilometers in 2022 ten opzichte van 2021. 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 (per rit), in het woon-werkverkeer is toegenomen (fiets: van 4,2 naar 4,5 km; +8%; e-bike: van 6,4 naar 7,2 km; +13%).

4 Onderzoek "Onderweg in Nederland" van het CBS

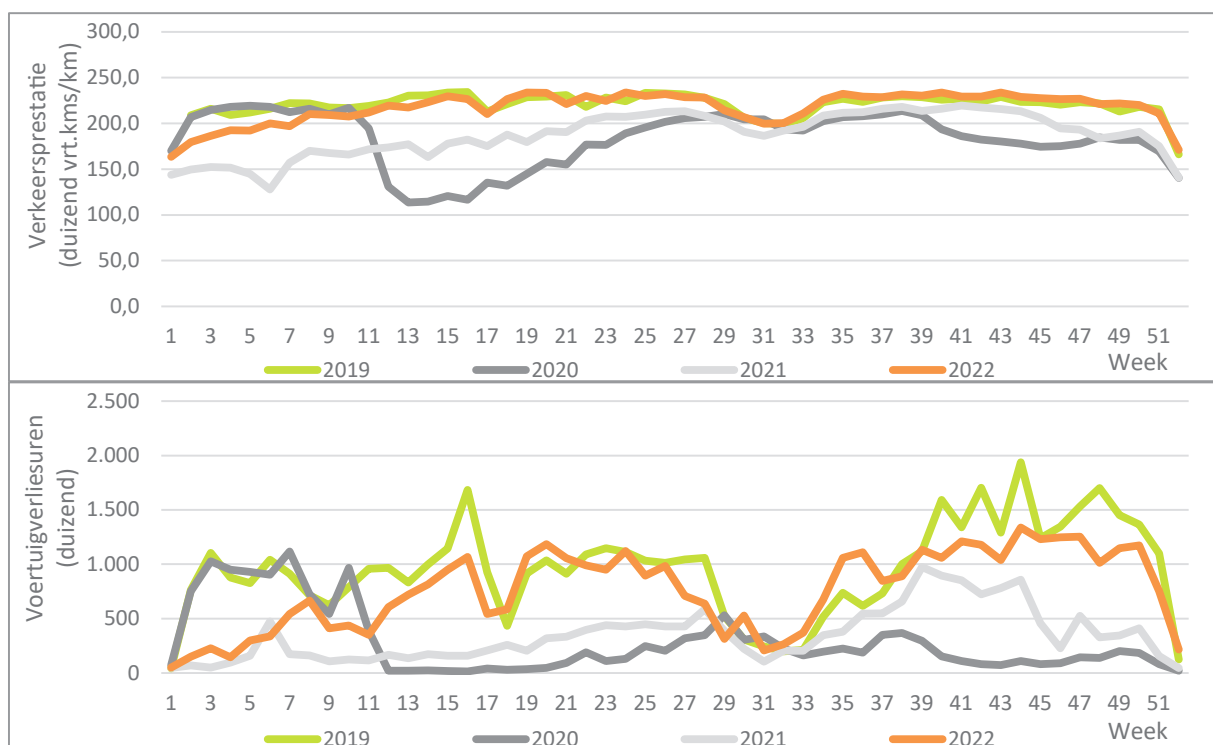
Tabel 4.3: Inschatting ontwikkeling fiets en e-bike ritten en kilometers woon-werkverkeer en voor/na transport (t.o.v. voorgaande jaar, retrospectief)

Vervoermiddel naar werk of in voor/natransport	Ritten			Kilometers		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Fiets woon-werk + voor/na (N=1.609/1.714/1.683)	-29%	23%	23%	-28%	26%	29%
E-bike woon-werk + voor/na (N=439/494/716)	-7%	8%	12%	-5%	21%	30%
Fiets + e-bike woon-werk (N=1.834/1.831/2.055)	-19%	15%	18%	-20%	24%	30%
Fiets + e-bike voor/na (N=214/377/344)	-56%	53%	34%	-55%	27%	18%
Totaal Fiets + e-bike (N=2.048/2.208/2.399)	-25%	20%	20%	-22%	25%	30%

4.3 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.

Figuur 4.1: Ontwikkeling Verkeersprestatie (boven) en Voertuigverliesuren (onder) per week op het hoofdwegennet 2019-2022 (bron: RWS TRIP resp. RWS BISNIS)



In 2020 - 2022 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, ± week 40-43) hoogstwaarschijnlijk niet representatief voor het gehele jaar (zie figuur 4.1). 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 2022 lag ten opzichte van 2019 de verkeersprestatie op ongeveer hetzelfde niveau, alleen de eerste weken van 2022 was er duidelijk nog minder verkeer dan in de eerste weken van 2019, en ook 2020 (pre-corona). Ten opzichte van 2021 nam de verkeersprestatie in heel 2022 toe met 16%. In 2022 zijn er meer dan dubbel zoveel (+120%) voertuigverliesuren gemeten vergeleken met 2021. Vergeleken met het pre-coronajaar 2019 werden er nog wel 20% minder voertuigverliesuren gemeten.
- ▶ Onderzoekperiodes: In de onderzoeksperiode in 2022 was de gemiddelde verkeersprestatie 6% hoger dan in 2021 (en 2% hoger dan in 2019). De voertuigverliesuren waren in deze periode in 2022 48% hoger dan in 2021, maar 24% lager dan in dezelfde periode in 2019. De ontwikkelingen tussen de onderzoeksperiodes zijn dus niet representatief voor de hele jaren, in 2022 met name bij de voertuigverliesuren.

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 2022. 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 (-20% in heel 2022 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 15% tot 20% hebben geleid.

De toename van de voertuigverliesuren in oktober 2022 ten opzichte van oktober 2021 (48% hoger) kan waarschijnlijk ook voor een belangrijk deel aan de toegenomen woon-werkmobiliteit (+18%) worden toegeschreven. Deze relatie is vanwege de hierboven genoemde redenen echter niet goed kwantitatief in te schatten. Autoverkeer voor andere reismotieven en spreiding van (woon-werk) mobiliteit over delen van de dag en dagen van de week zullen hier dus ook een rol bij hebben gespeeld.

4.4 Leefbaarheid

Totale CO₂ uitstoot woon-werkverkeer

Tabel 4.5 laat de CO₂ uitstoot zien van de verschillende vervoermiddelen in het woon-werkverkeer in 2022.

Tabel 4.5: CO₂ uitstoot woon-werkverkeer 2022 (N=6.715)

	Gem. emissiefactor TTW (gr CO ₂ / reizigerskm)	Totale afstand (mld. km/ jaar)	CO ₂ uitstoot (Mton / jaar)
Auto (alleen)	146	39,8	5,8
Carpool (passagier)	74	1,2	0,09
Trein	5	4,7	0,024
Bus	74	1,4	0,10
Motor	96	0,3	0,033
Bromfiets/scooter	39	0,4	0,015
Fiets/e-bike	0	3,2	0,0
Totaal	119	51,0	6,1

* Absolute aantallen in de tabel zijn berekend incl. ophoging naar 9.255.000 werkenden

Een auto stoot per reizigerskilometer meer CO₂ uit dan andere vervoermiddelen en heeft daarom de grootste bijdrage in de totale emissies in het woon-werkverkeer (5,8 van totaal 6,1 Mton). 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 deze sectie kijken we naar de ontwikkeling in de CO₂ uitstoot van het woon-werkverkeer. We kijken hier, anders dan in voorgaande secties en in hoofdstukken 2 en 3, naar het niveau van de woon-werkkilometers zoals dat in voorgaande metingen van het LRO is bepaald. We kijken eerst naar de autokilometers. In totaal is in 2022 het aantal autokilometers naar het werk ten opzichte van 2021 afgenomen met bijna 7%. Het wagenpark is wat zuiniger geworden (-1,8%). Naast het wat zuiniger worden van het fossiele deel van het wagenpark is dit ook een gevolg van de verdere toename van het aandeel kilometers gereden met elektrische auto's. In tabel 4.6 zien we dat door deze ontwikkelingen de CO₂ uitstoot is afgenomen met ruim 8%.

Tabel 4.6: Ontwikkeling CO₂ uitstoot automobilititeit woon-werkverkeer

	2019	2020	2021	2022	Verskil			Ontwikkeling		
					'20-'19	'21-'20	'22-'21	'20-'19	'21-'20	'22-'21
Gem. gram CO ₂ / km	155	151	148	146	-4	-3	-3	-2,6%	-1,9%	-1,8%
Totaal mld. km/ jaar	43,6	35,2	42,6	39,8	-8,4	7,4	-2,8	-19,3%	21,0%	-6,6%
CO ₂ uitstoot Mton/ jaar	6,8	5,3	6,3	5,8	-1,5	1,0	-0,5	-22,1%	18,7%	-8,2%

Wanneer we ook de andere vervoermiddelen er bij betrekken zien we dat de uitstoot bij deze vervoerwijzen is toegenomen door de toegenomen kilometers in het woon-werkverkeer in 2022. Bij de trein is de relatieve toename van de CO₂ uitstoot in het woon-werkverkeer het grootst, maar het gaat hier maar om een kleine absolute bijdrage (zie ook tabel 4.5) 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 aan. De totale uitstoot van alle vervoermiddelen samen is in het woon-werkverkeer afgenomen met iets meer dan 8%. In absolute cijfers is dit een afname van 0,5 Mton CO₂, voor het grootste deel dus afkomstig van de ontwikkeling bij de auto.

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 het halen van de beweegnorm neer op ruim 3 km fietsen per rit (ruim 6 km per dag). Aangezien in oktober 2022 per week gemiddeld 6,2 woon-werkritten op de fiets worden gemaakt (zie tabel 3.1) haalt de gemiddelde fietser de beweegnorm, alleen door te fietsen in het woon-werkverkeer, pas als de woon-werkafstand minstens 5,1 kilometer bedraagt. In oktober 2021 werden per week gemiddeld nog 6,4 woon-werkritten op de fietst gemaakt, toen was een woon-werkafstand van 4,9 kilometer voor de gemiddelde fietser voldoende om de beweegnorm van 150 minuten per week te halen.

Tabel 4.7: Aandeel van alle werkenden die door woon-werkverkeer op fiets of e-bike al voldoet aan beweegnorm (2020: N=8.615, 2021: N=8.379, 2022: N=8.104)

	Door te fietsen				Door e-bike gebruik			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Voldoet aan beweegnorm	3,9%	1,6%	1,8%	2,0%	1,4%	0,8%	1,1%	1,7%
Voldoet niet aan beweegnorm	15,6%	7,9%	12,9%	12,0%	2,8%	2,8%	3,1%	4,3%
Totaal	19,3%	9,5%	14,7%	14,0%	4,3%	3,6%	4,2%	6,0%

Tabel 4.7 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 hoofdvervoerwijze of als voor en/of natransport bij gebruik van het OV als hoofdvervoerwijze. In 2022 gebruikt 14% de fiets (wel eens) in het woon-werkverkeer als hoofdvervoermiddel of in het voor- of natransport en 6% 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 2% (14% van alleen de fietsers) en 1,7% die de e-bike gebruiken (28% van alleen de e-bike gebruikers).

Het aandeel werkenden dat door naar het werk te fietsen de beweegnorm haalt is in 2022 iets gestegen ten opzichte van 2021, bij de e-bike is sprake van een wat grotere stijging. Dit is in lijn met de eerdere uitkomsten waarbij bleek dat het fietsgebruik in het woon-werkverkeer, in ritten en kilometers, is gestegen, zowel als hoofdvervoermiddel als in het voor- en natransport.

In 2022 is het aandeel werkende dat de beweegnorm haalt echter nog steeds wel lager dan in 2019. Dit is mede het gevolg van dat, *per werknemer*, er in 2022 minder dagen en kilometers per week naar het werk wordt gefietst dan in 2019. Er zijn dus weliswaar meer fietsers in het woon-werkverkeer in 2022 dan in 2019 maar slechts een beperkt deel daarvan fietst, anders dan in 2019, voldoende dagen (en daardoor kilometers en minuten) om de beweegnorm te halen. Bij de e-bike is in 2022 wel sprake van een toename ten opzichte van 2019. Dit is het gevolg van de relatief grote stijging in het totale aantal e-bike gebruikers, het aandeel e-bike gebruikers dat de beweegnorm haalt ligt in 2022 nog wel lager dan in 2019 (33% vs. 28% van alle e-bikers).

4.5 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 in 2022 ten opzichte van de kilometers zoals deze in het onderzoek uit 2021 zijn bepaald.

Zoals tabel 4.6 liet zien, zijn de autokilometers voor woon-werkverkeer in 2022 iets afgenomen na de eerdere sterke toename in 2021. Per miljard reizigerskilometer zijn er in 2022 zo'n 1,4 dodelijke auto-ongelukken (bron: SWOV/Statline). Maar omdat dit in 2021 met 1,6 dodelijke ongelukken per miljard autokilometers hoger was, leidt de afname in woon-werkkilometers tot een relatief wat sterkere afname (-13) van het aantal verkeersdoden in het woon-werkverkeer in 2022 vergeleken met 2021. Het aantal ernstige verkeersgewonden per miljard autokilometers ligt een stuk hoger en is gestegen in 2022 (14,8 per miljard autokilometers in 2022 en 13,2 in 2021). Dit betekent dat ondanks de afname in het aantal autokilometers het aantal verkeersgewonden in 2022 t.o.v. 2021 door de stijging van het risicocijfer is gestegen met 24. Er is, op basis van de verandering in autokilometers in het woon-werkverkeer, hier dus wel 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 11 in 2022 (in 2021: 8) *per miljard kilometers*. De kans om gewond te raken op de fiets, per miljard kilometer, is nog aanzienlijk groter dan bij de auto (in 2022 een factor 77, in 2021: 66). In 2022 legden alle fietsers (inclusief e-bike en speed pedelec) gezamenlijk ongeveer 3,9 miljard kilometer af in het woon-werkverkeer. Dit is ongeveer 0,6 miljard kilometers meer dan in 2021. Deze toename staat, volgens het meest recente risicocijfer voor fietsers, gelijk aan een stijging van ongeveer 11 verkeersdoden en ongeveer 800 ernstig verkeersgewonden in het woon-werkverkeer.

Kortom, in zijn totaliteit is de verkeerveiligheid in 2022 verder afgenomen door de stijging in de woon-werkmobiliteit per fiets in 2022 *en/of* de stijging van de risicocijfers (voor de auto v.w.b. het aantal gewonden maar vooral bij de fiets, voor zowel het aantal ingeschatte dodelijke slachtoffers als gewonden).



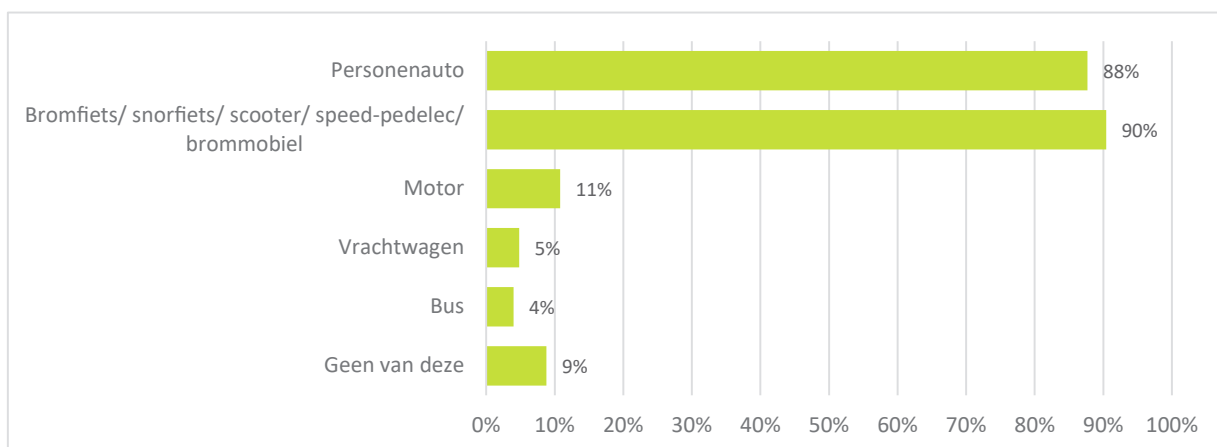
5. Reisgedrag in het algemeen

5.1 Reisdocumenten

Rijbewijs

Het merendeel van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder is in 2022 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 5.1). Beide percentages, alsmede het rijbewijsbezit voor de motor, vrachtwagen en bus zijn niet significant veranderd sinds 2019. Net als voorgaande jaren heeft 9% geen enkel rijbewijs in zijn/haar bezit.

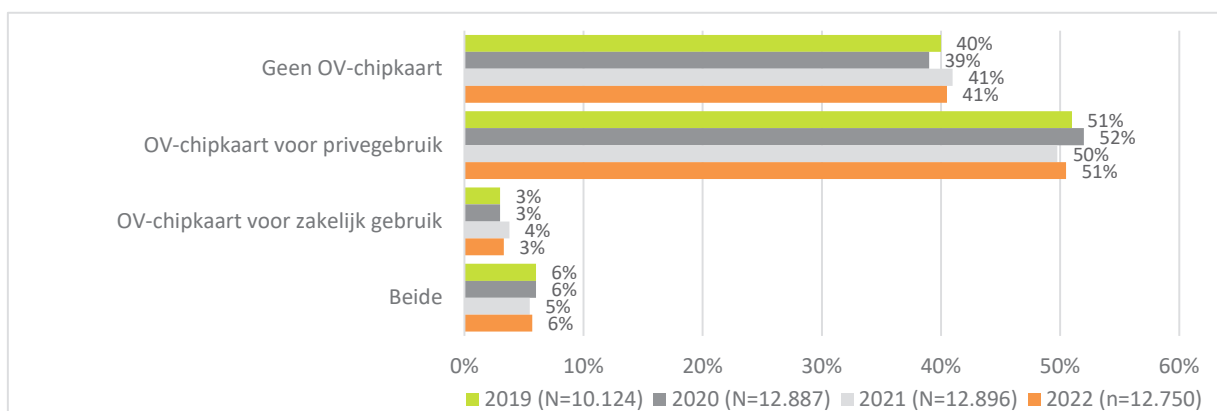
Figuur 5.1: Rijbewijsbezit (n=12.750)



OV-chipkaart

Het bezit van een OV-chipkaart is ook nauwelijks veranderd in de afgelopen jaren, zoals zichtbaar is in figuur 5.2.

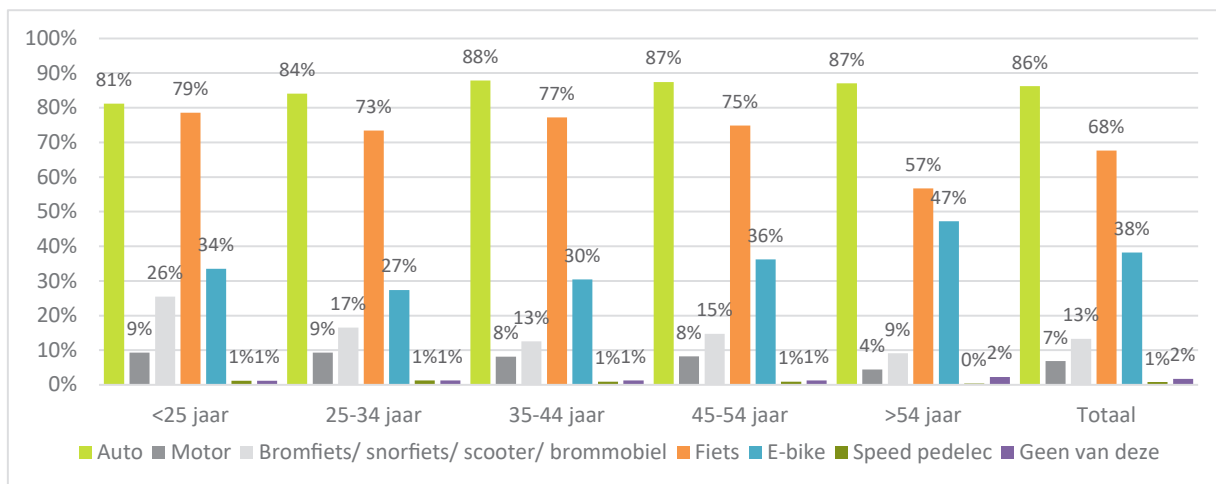
Figuur 5.2: OV-chipkaartbezit



5.2 Vervoermiddelbezit

Figuur 5.3 laat het vervoermiddelbezit zien van de Nederlandse huishoudens in oktober 2022. Een meerderheid van 86% bezit een of meerdere auto's. Het autobezit is het hoogst in de leeftijdsgroep 35 tot 44 jaar (88%). Het bezit van een e-bike is het hoogst onder de 54-plussers (47%). Het bezit van een e-bike is ten opzichte van 2020 het hardst gestegen in de leeftijdsgroep tot 25 jaar, van 25% naar 34%.

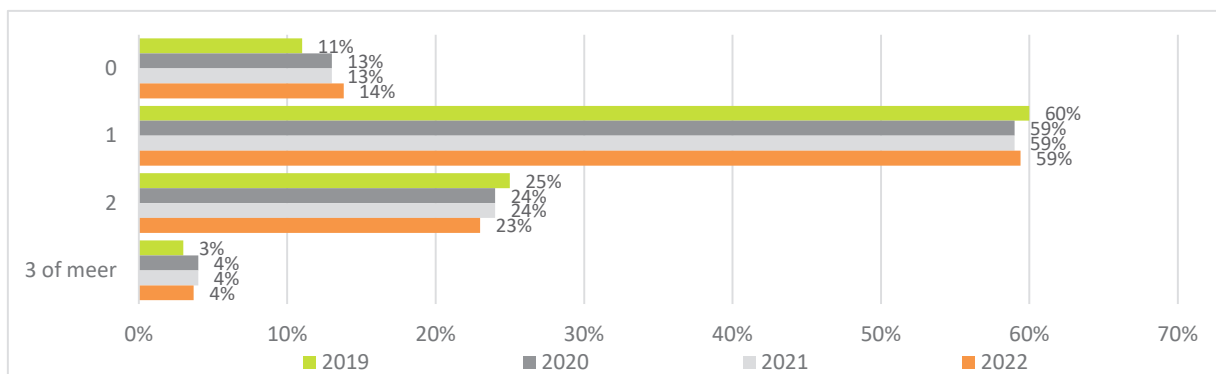
Figuur 5.3: Vervoermiddelbezit (huishouden) naar leeftijdsklasse in 2022 (N=12.750)



Auto

Zoals figuur 5.4 laat zien is het aantal auto's per huishouden (incl. leaseauto's) stabiel gebleven. Het gemiddeld aantal auto's per huishouden is in 2022 vrijwel gelijk gebleven t.o.v. 2021 (1,18 t.o.v. 1,20). Paragraaf 6.7 vertelt meer over het bouwjaar van de auto's en daarmee over de aanschaf van tweedehandsauto's in 2022.

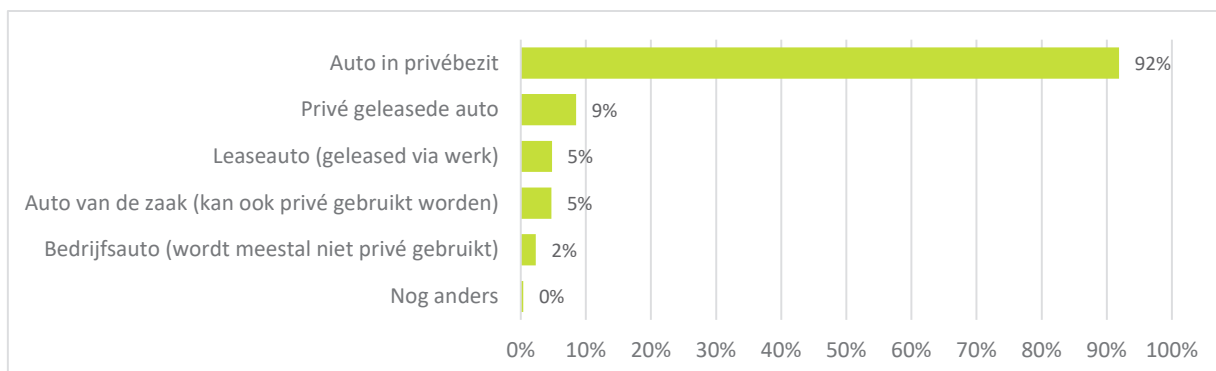
Figuur 5.4: Aantal auto's per huishouden (N=12.750)



Geen auto bezitten komt in 2022 met name voor onder de leeftijdsgroep tot 25 jaar (19% vs. 14% gemiddeld) en dit aandeel is met 5% punten gestegen t.o.v. 2021. Daarnaast hebben alleenstaanden (32%) en de inwoners van zeer sterk stedelijke gebieden (25%) significant vaker geen auto in het bezit in vergelijking met het gemiddelde (14%).

Onder degenen die een auto in bezit hebben, heeft 92% één of meerdere auto's in privébezit (figuur 5.5), 5% heeft een privé geleasede auto en nog 5% een leaseauto via het werk.

Figuur 5.5: Soort auto in bezit in 2022 (N=10.993)



Parkeren

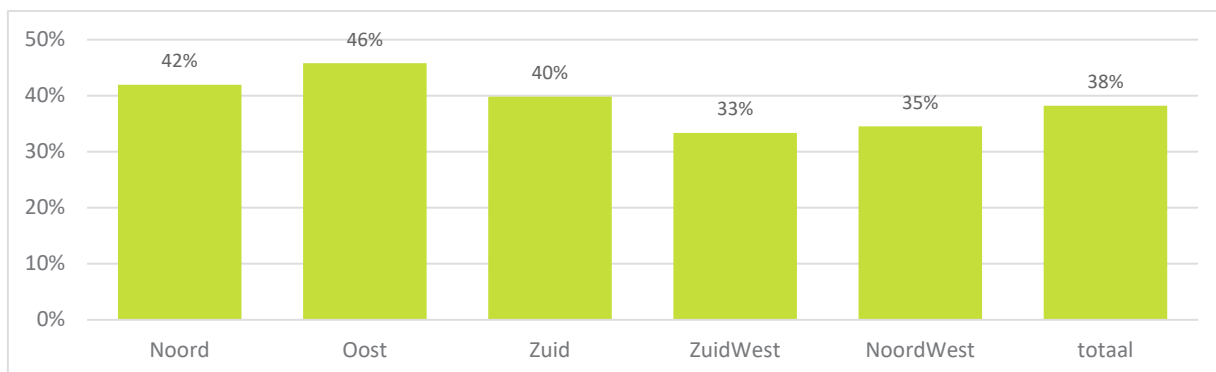
Het parkeren van de auto of motor nabij huis gebeurt meestal d.m.v. vrij parkeren op straat of op een parkeerplaats in de buurt (47%). Dit is een afname van 7% t.o.v. 2021. De meest gekozen optie is het parkeren op eigen terrein (oprit of garage), namelijk 49% van de huishoudens met een auto in hun bezit maakt hier gebruik van.

Tweewielers

De meerderheid van de Nederlandse huishoudens bezit in 2022 ten minste één fiets, e-bike of speed pedelec, namelijk 83%.

Er blijkt een groot verschil in e-bikebezit naar landsdeel (figuur 5.6). Het bezit is het hoogst in het oosten van het land. Daar bezit namelijk 46% van de huishoudens een e-bike – 8% hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het zuidwesten zit hier het verst onder met 33% van de huishoudens dat een e-bike bezit.

Figuur 5.6: Bezit elektrische fiets in 2022 naar landsdeel (N=12.750)



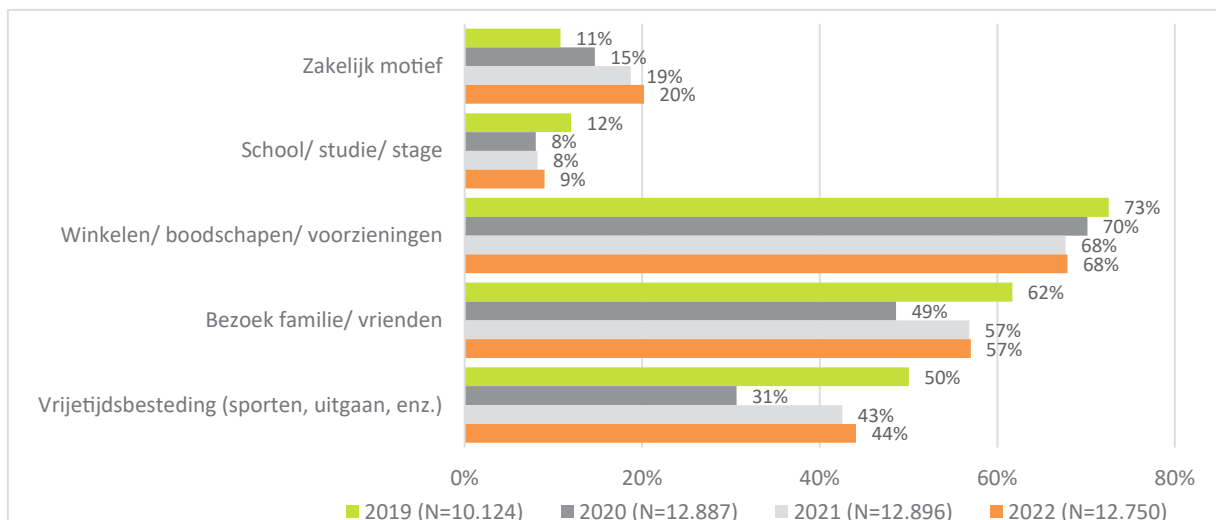
5.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze

Andere reisdoelen dan woon-werkverkeer

In 2022 is het aandeel van de mensen dat reizen maakt voor bezoek aan familie en vrienden en voor vrijetijdsbesteding op hetzelfde niveau gebleven als in 2021 en daardoor nog niet terug op het oude niveau van vóór corona.

Het aandeel van de mensen dat reist voor zakelijk motief is wederom iets toegenomen (zie figuur 5.7). Deze toename is gelijkelijk toe te schrijven aan de werknemers van alle sectoren.

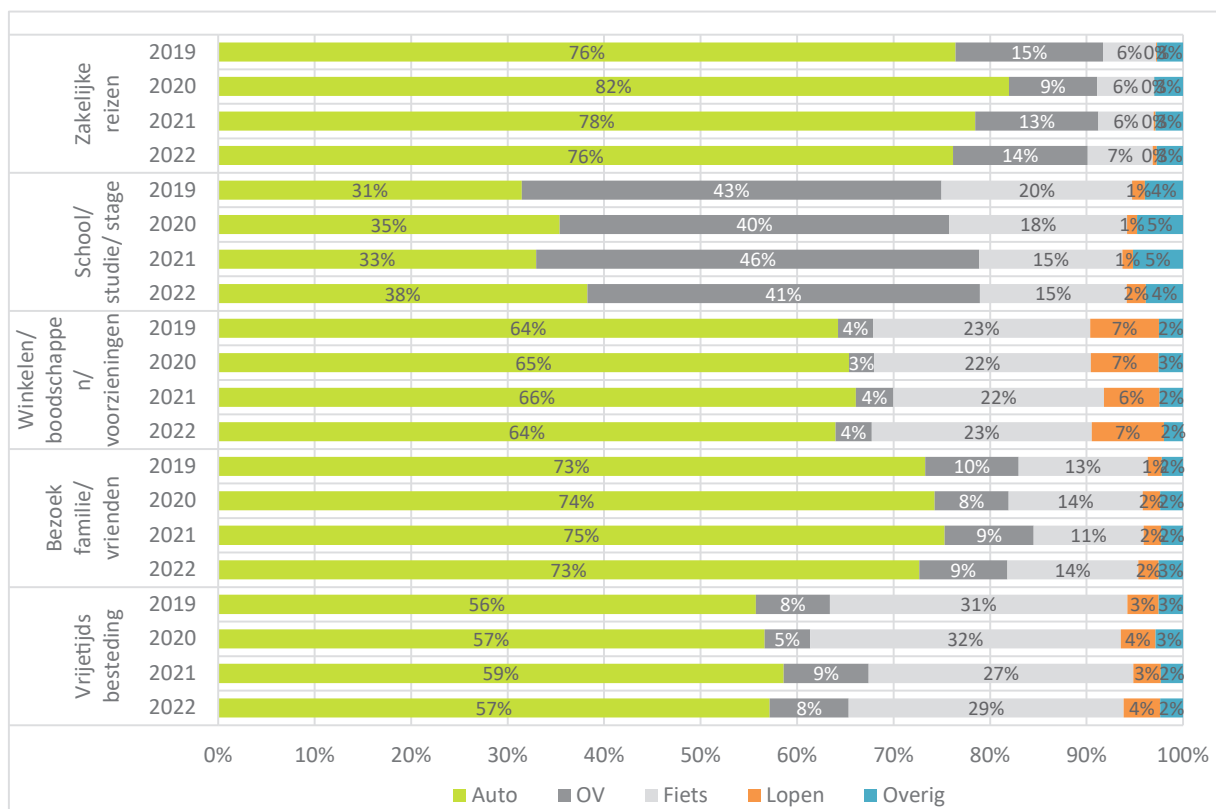
Figuur 5.7: Aandeel reizigers voor reisdoelen anders dan woon-werkverkeer



Modal split

Tussen 2019 en 2022 is de keuze van het hoofdvervoermiddel voor de verschillende reisdoelen beperkt veranderd (figuur 5.8).

Figuur 5.8: Hoofdvervoermiddelkeuze voor reisdoelen anders dan woon-werk (2019 – 2022)

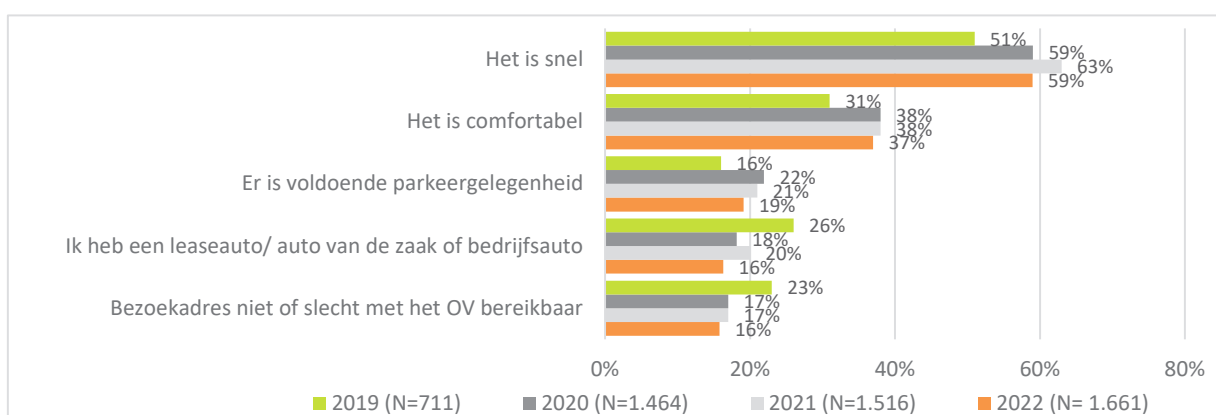


We zien alleen een opvallend grote toename van het autogebruik voor het reismotief school/ studie/ stage van 31% in 2019 naar 38% in 2022. De respons voor dit reismotief is echter relatief laag (N=121), dus we moeten voorzichtig zijn met hier conclusies aan te verbinden. Bij het motief 'zakelijke reizen' nam het aandeel ritten met de auto van 2019 naar 2020 toe, waarschijnlijk een corona effect. Daarna is het aandeel weer gedaald en nu weer gelijk aan 2019. Ook bij de andere motieven (behalve onderwijs) zien we dat het aandeel autogebruik in 2022 gedaald is ten opzichte van 2020 en 2021.

Redenen vervoermiddelkeuze zakelijke reizen

Zakelijke reizigers kiezen hun vervoermiddel om verschillende redenen en deze redenen verschillen per vervoermiddel. Figuur 5.10 laat de (in 2022) 5 vaakst gekozen redenen zien om de auto te gebruiken voor zakelijke reizen.

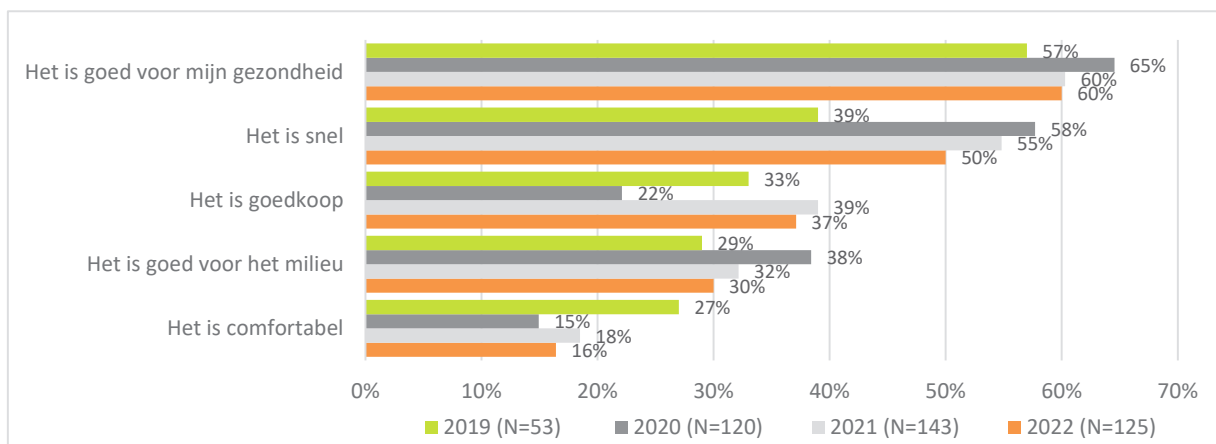
Figuur 5.10: Redenen voor de auto als zakelijk vervoermiddel 2019 tot en met 2022



Ruim de helft (59%) van de automobilisten geeft aan dat ze voor zakelijke reizen de auto pakken omdat dit snel is. Deze factor heeft tot en met 2021 een groeiend belang gekregen, in 2022 loopt dat belang weer enigszins terug. Toch blijft dat de meest bepalende reden.

Ten opzichte van 2019 is ook het comfort, ondanks de geringe terugval in 2022, belangrijker geworden. Voldoende parkeergelegenheid is na de toename in 2020, in 2021 en 2022 (weer) enigszins gedaald in het aandeel. Het belang van het bezit van een leaseauto c.q. een auto van de zaak is sinds 2019 alleen maar kleiner geworden (van 26% naar 16%).

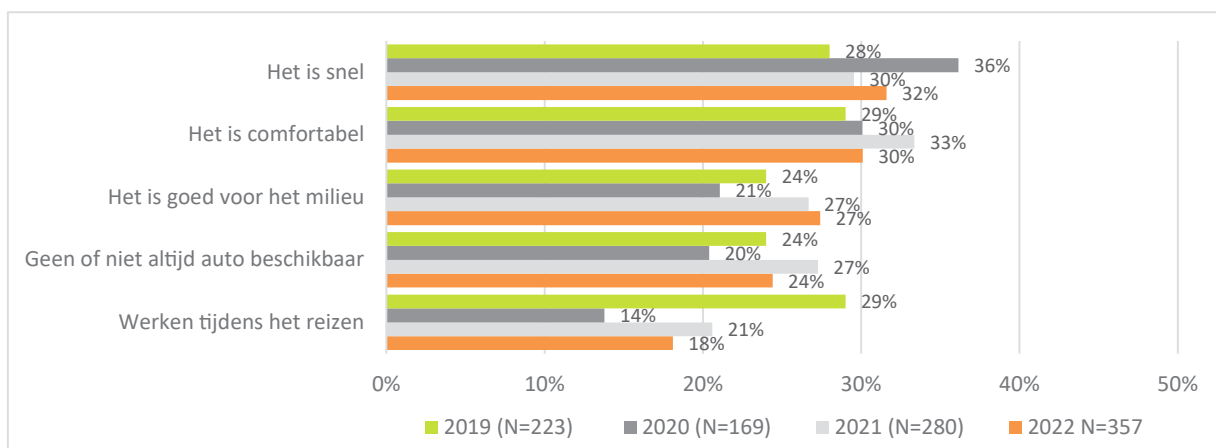
Figuur 5.11: Redenen voor de fiets als zakelijk vervoermiddel 2019 tot en met 2021



De fiets wordt in 2022 gebruikt voor zakelijke ritten omdat het goed is voor de gezondheid (60%) en omdat het snel is (50%). Beide factoren zijn minder belangrijk geworden sinds 2020 (figuur 5.11). Dat fietsen goedkoop is (37%), comfortabel (16%) en goed voor het milieu (30%), blijft in 2022 van vergelijkbaar belang als in 2021. De groep werknemers die de fiets gebruikt voor zakelijk reizen is relatief klein (N=169). Op basis van deze resultaten moeten conclusies voorzichtig getrokken worden

Zij die het OV gebruiken voor hun zakelijke reizen doen dit in 2022 voornamelijk omdat het snel is (32%), vorig jaar stond comfort nog bovenaan (figuur 5.12). Met 30% staat comfort echter nog steeds hoog.

Figuur 5.12: Redenen OV als zakelijk vervoermiddel 2019 - 2022



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.

6. Woon-werk reizen

6.1 Reisafstand

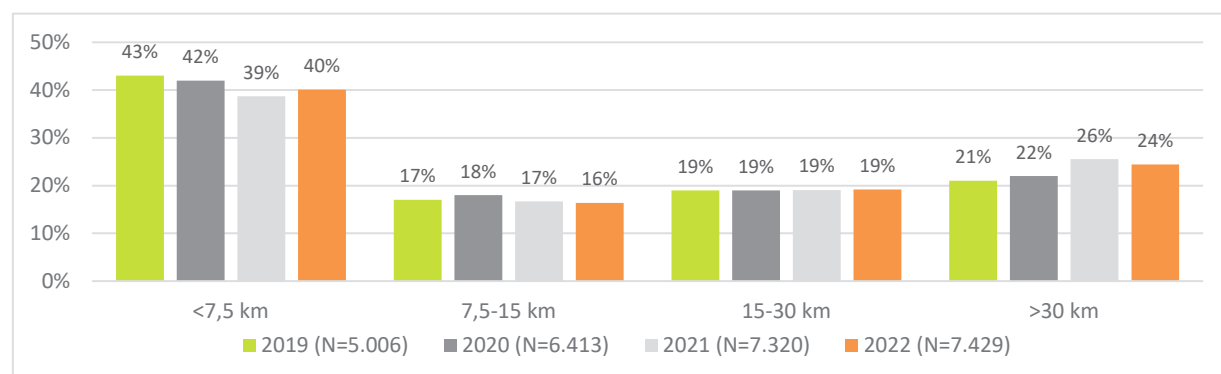
In 2022 was de gemiddelde woon-werkafstand (van huis naar het vaste werkadres buitenshuis) gelijk aan 22,7 kilometer. Dit is 1,2 kilometer meer dan in 2021, 2,6 kilometer meer dan in 2020 en 2,9 kilometer meer dan in 2019 (zie tabel 6.1). **De woon-werkafstand lijkt in de afgelopen jaren dus toegenomen.** Hierbij moet worden opgemerkt dat in deze berekening 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. Deze vraag is in 2022 niet meer gesteld.

Tabel 6.1: Gemiddelde woon-werkafstand van 2019 tot 2022

	2019	2020	2021	2022
Woon-werkafstand excl. volledige thuiswerkers	19,8	20,1	21,5	22,7
Woon-werkafstand incl. volledige thuiswerkers	Niet gevraagd	22,3	23,1	Niet gevraagd

Figuur 6.1 toont de afstandsklassen van huis naar het vaste werkadres over de afgelopen vier jaar. Dit is exclusief mensen die fulltime thuiswerken.

Figuur 6.1: Afstandsklassen van huis naar vaste werkadres (excl. volledige thuiswerkers) van 2019 tot 2022



6.2 Vervoermiddelkeuze woon-werk

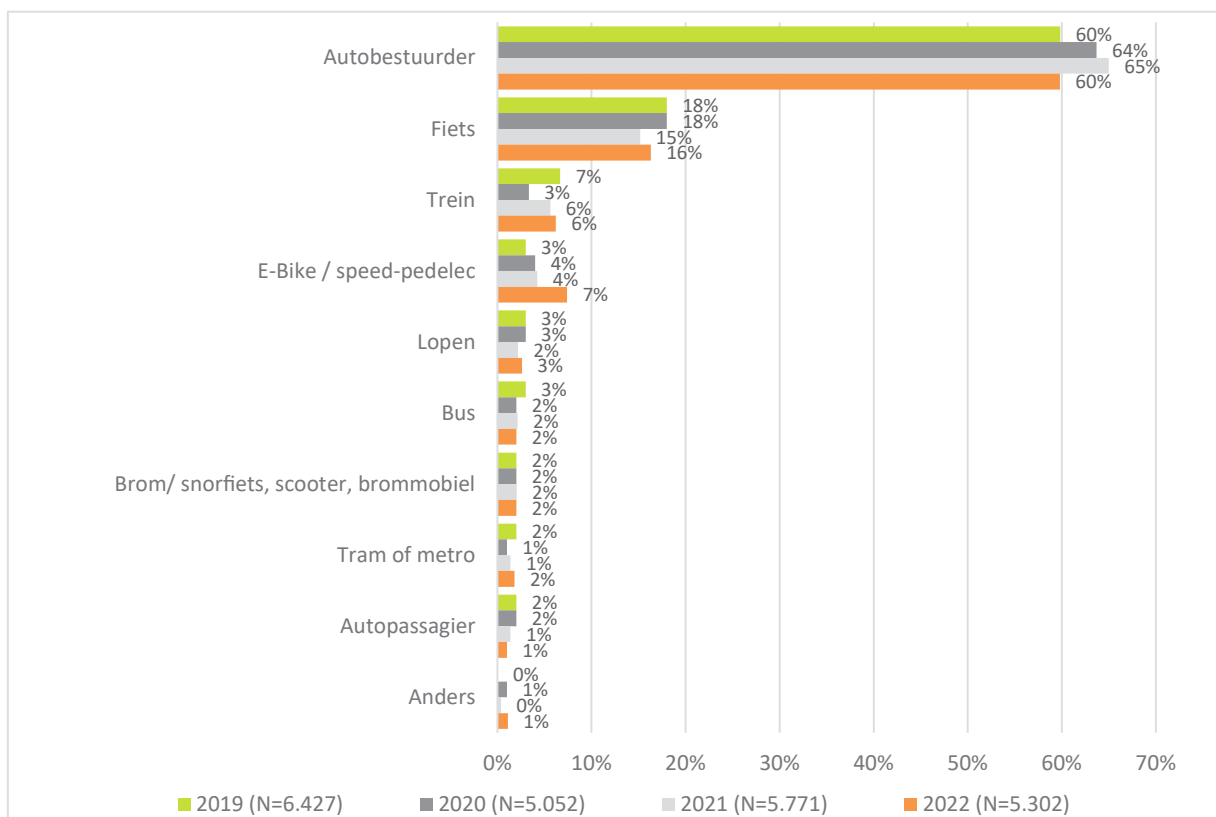
Persoonsniveau

Binnen het woon-werkverkeer reist het merendeel van de werknemers (72%) altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel, 28% kiest verschillende vervoermiddelen op verschillende dagen. Een werknemer die altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel naar het werk reist noemen we een unimodale reiziger. In 2021 lag het percentage unimodale reizigers hoger (79%).

Zoals figuur 6.2 laat zien, zijn unimodale reizigers in de periode 2019-2022 voornamelijk automobilisten. Van 2019 tot 2021 is dit aandeel gestegen van 60% naar 65%, maar in 2022 is het aandeel weer gedaald naar 60%.

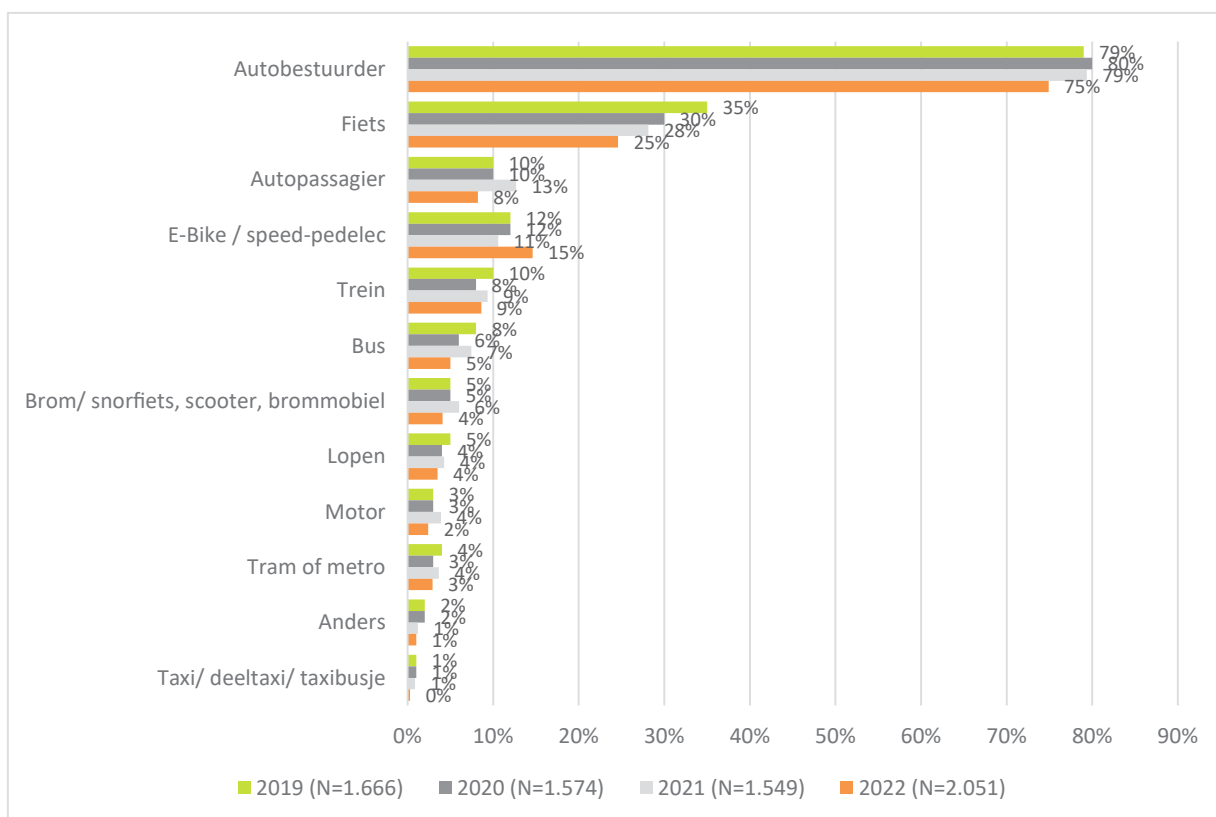
In 2020 was het aandeel werknemers dat iedere werkdag met de trein reisde afgenomen (van 7% naar 3%), maar dit aandeel is in 2021 weer redelijk hersteld (6%) en in 2022 gestabiliseerd. In 2022 reist 60% van de unimodale reizigers altijd met de auto naar het werk, 16% fietst altijd naar zijn/ haar werk, 7% gaat altijd met de e-bike of speed pedelec en 6% gaat uitsluitend met de trein.

Figuur 6.2: Hoofdvervoermiddelkeuze unimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie



De werknemers die met verschillende hoofdvervoermiddelen op verschillende dagen reizen noemen we de multimodale reizigers. In 2022 is het aandeel multimodale reizigers gestegen met 7% in vergelijking met 2021. **Dit betekent dat een grotere groep werknemers afwisselend woon-werk reisgedrag vertoont.** Ook binnen de multimodale reizigers is het aandeel automobilisten het hoogst met 75% in 2022 (figuur 6.3). Dat wil zeggen dat 75% van de multimodale reizigers ten minste één dag per week voor de auto kiest. Daarnaast reist 25% afwisselend met de fiets, 8% rijdt af en toe met iemand mee in de auto en 15% 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 min of meer gestabiliseerd is t.o.v. 2021.

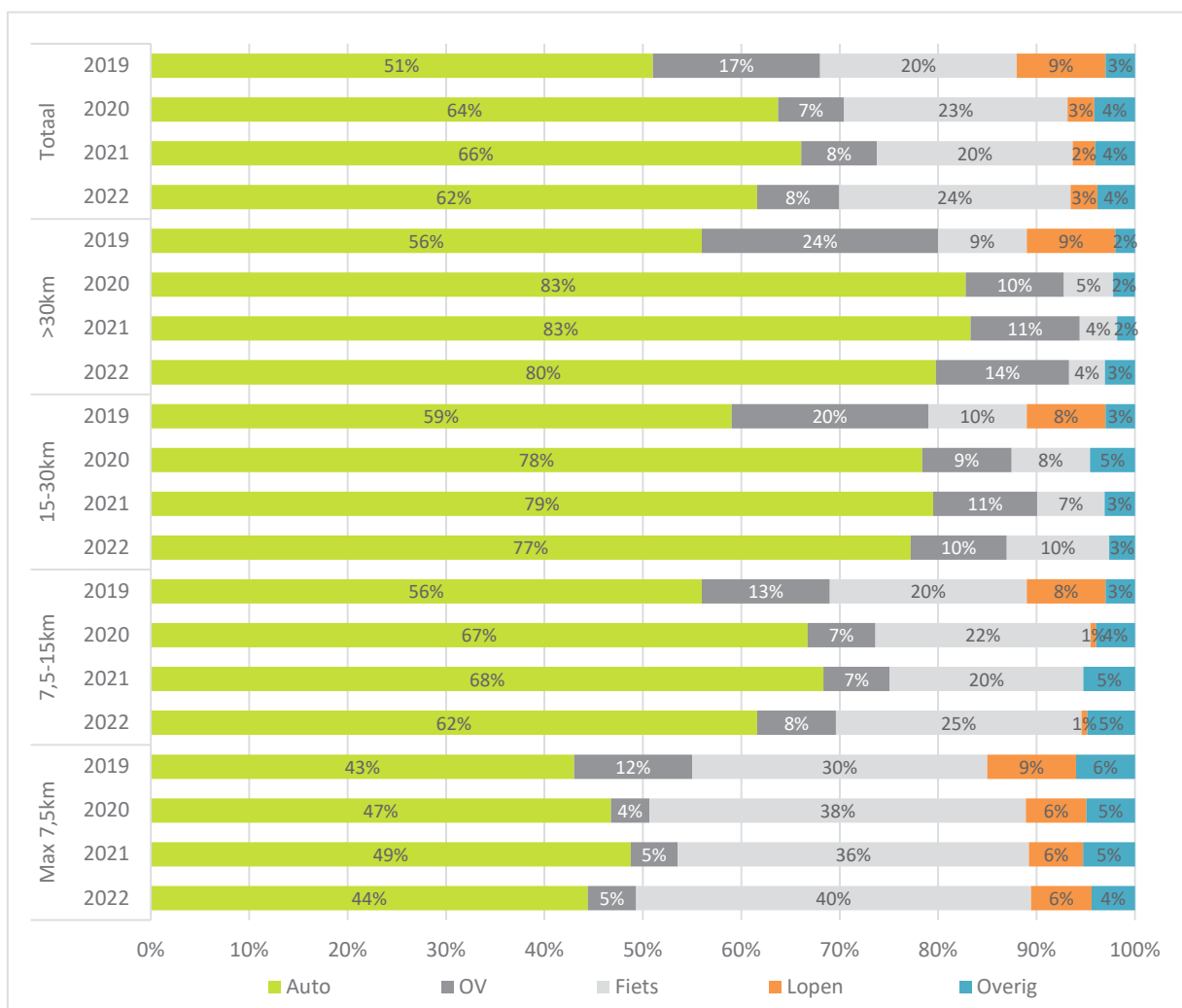
Figuur 6.3: Hoofdvervoermiddelkeuze multimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie



Ritniveau

De auto is en blijft het vaakst gebruikte vervoermiddel op alle woon-werk afstanden, met na een licht stijgende lijn in 2021 weer een licht dalende lijn in 2022 in (figuur 6.4). Op de korte afstanden is de fiets (incl. e-bike en speed pedelec) na de auto het meest populair. In 2021 was er een dip in het aandeel fiets, mogelijk door het slechte weer. In 2022 is het aandeel fiets weer toegenomen tot zelfs iets boven het aandeel in 2020. Op de afstanden groter dan 30 kilometer zien we een groei in het aandeel OV-ritten.

Figuur 6.4: Hoofdvervoermiddelkeuze ritniveau naar afstandsklasse woon-werk in 2019 (N=4.669), 2020 (N=6.413), 2021 (N=7.320) en 2022 (N=7.346)



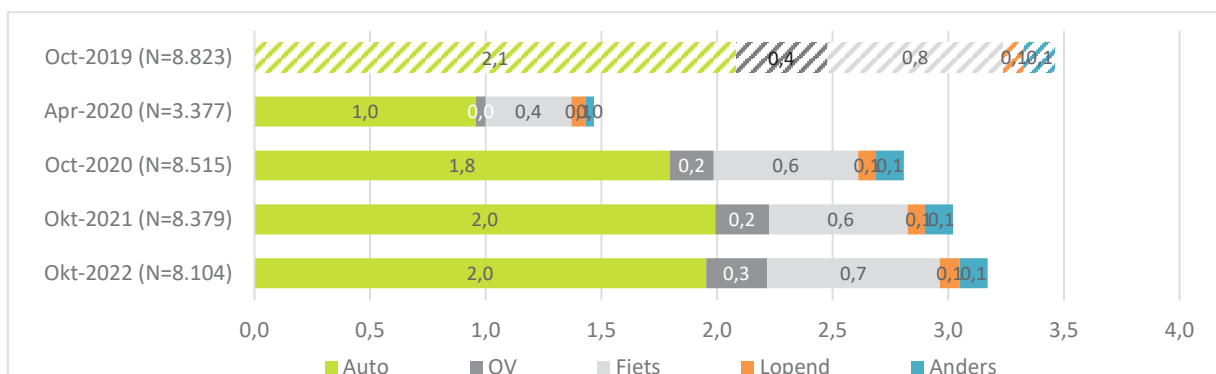
Absolute en relatieve ontwikkelingen

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 6.5 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 2022 (3,2 reisdagen) iets hoger ligt dan een jaar ervoor (3,1 reisdagen), maar nog steeds lager dan in oktober 2019 (3,8 reisdagen)**⁵.

Verder zien we dat het aantal reisdagen met de auto in oktober 2022 gelijk is gebleven t.o.v. 2021. Ook de overige modaliteiten zijn min of meer onveranderd gebleven, wat maakt dat het aandeel auto gelijk gebleven is vergeleken met een jaar geleden. In april 2020, net na de intrede van de coronamaatregelen, was het aandeel auto sterker aanwezig. Het aantal reisdagen met het OV was op dat moment nagenoeg gelijk aan nul. Nu zien we dat het auto, fiets en OV-gebruik bijna terug is op het pre-COVID-19 niveau.

⁵ Deze reisdagen zijn niet exact gelijk aan de som van de afzonderlijke reisdagen per vervoermiddel in figuur 6.5. 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.

Figuur 6.5: Gemiddeld aantal reisdagen per week per werknemer over alle modaliteiten

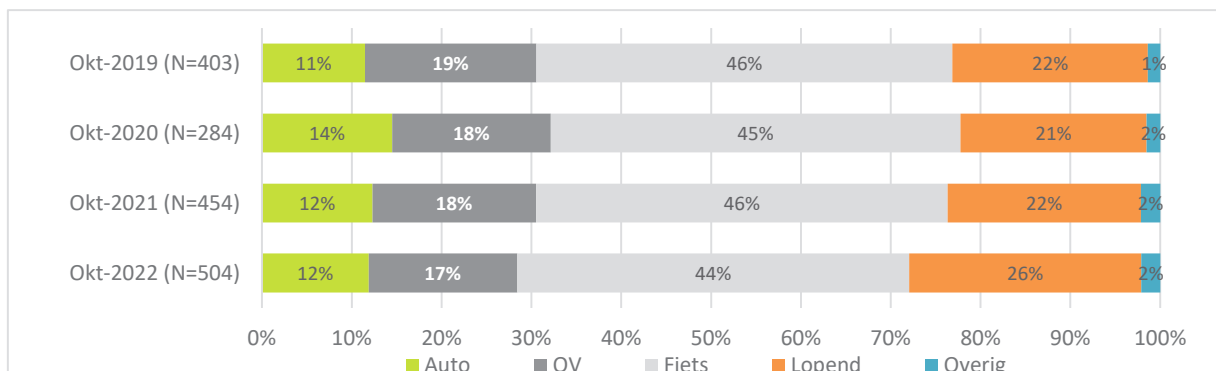


Voor- en natransport in de ketenreis

Werknemers die met het OV richting het werk reizen zijn ook bevraagd naar hun voor- en natransport. Figuur 6.6 en 6.7 laten zien hoe het voor- en natransport van de treinreizigers⁶ is veranderd in de afgelopen jaren.

De verschillen zijn niet groot, maar in 2020 was de toename van de auto als voortransportmiddel wel opvallend. In 2021 was dat weer bijna terug op het pre-COVID-19 niveau en dat is in 2022 gestabiliseerd. In plaats daarvan zijn treinreizigers vaker te voet naar het treinstation gegaan.

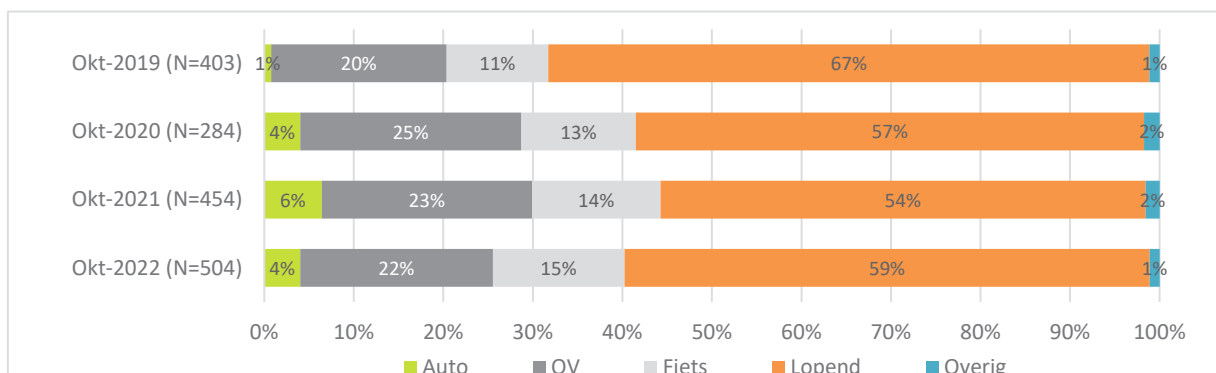
Figuur 6.6: Verandering in het voortransport van de treinreizigers



In het natransport van de treinreizigers (figuur 6.7) zien we in 2022 dat het aandeel van de auto na een eerdere toename (6% in 2021 t.o.v. 4% in 2020 en 1% in 2019) weer wat afgenomen is (4% in 2022). Hiervan reist 0,5% met een deelauto en 0,5% middels carpoolen van het treinstation naar het werkadres. De overige 3% reist met de eigen auto. Treinreizigers hebben in 2022 weer iets vaker (+1%) de fiets gepakt om van het station naar het werk te komen dan een jaar geleden en ook (4%) vaker dan pre-Covid (2019).

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

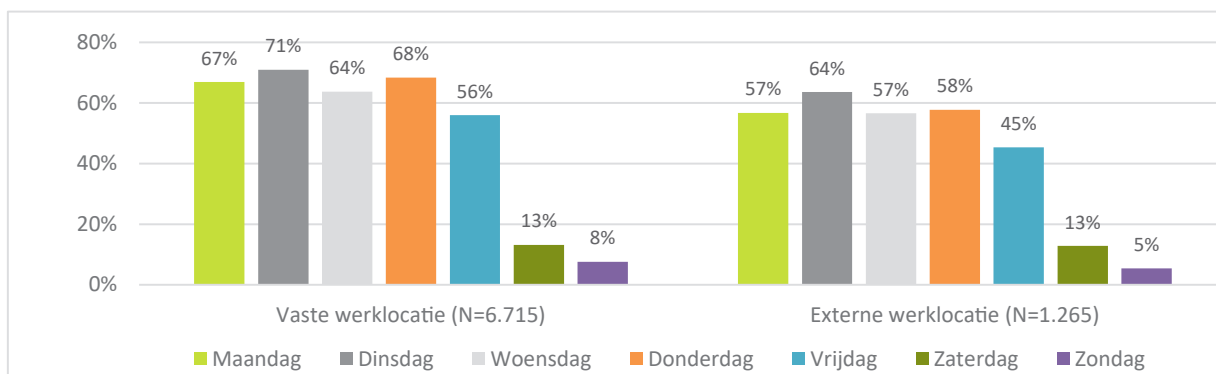
Figuur 6.7: Verandering in het natransport van de treinreizigers



6.3 Reisdagen en tijden

De werknemers reizen het vaakst naar hun vaste werklocatie op de dinsdag en donderdag, gevolgd door de maandag (figuur 6.8). 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.**

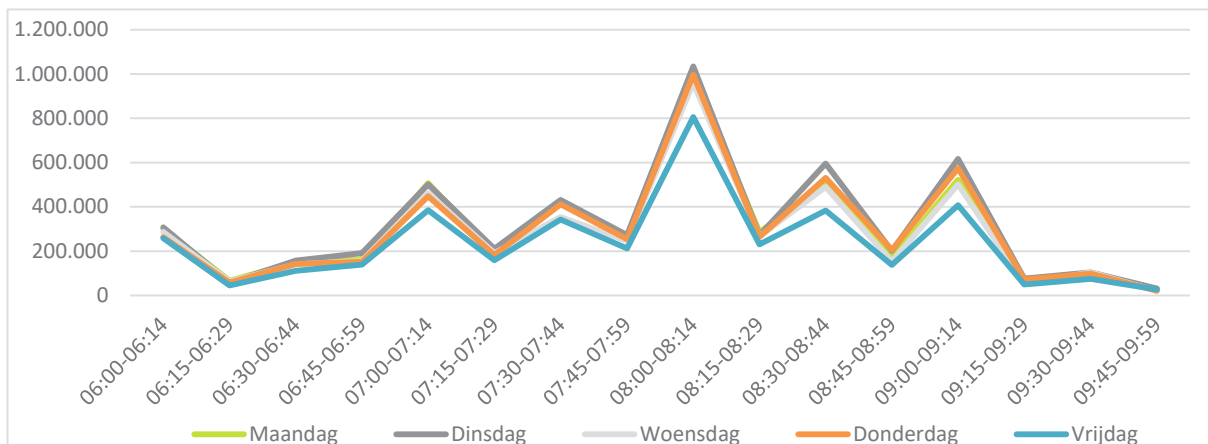
Figuur 6.8: Reizigers naar de vaste en externe werklocatie per dag van de week in 2022



Deze spreiding over de dagen van de week is ook terug te zien in figuren 6.9 (aankomsttijden ochtendspits) en 6.10 (vertrektijden avondspits). Hoewel de absolute intensiteit afwijkt op de verschillende weekdays, 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 lager⁷.

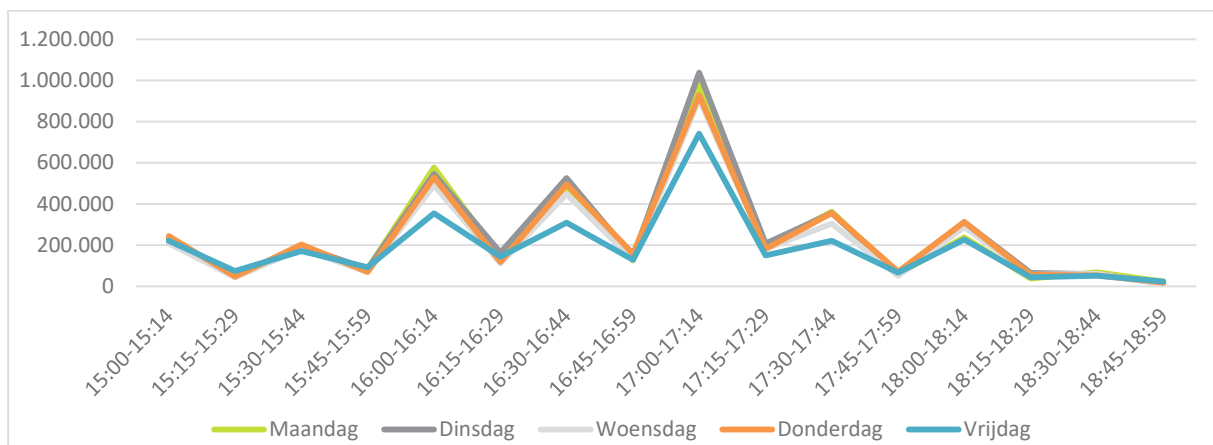
⁷ Let wel: de vraagstelling is op kwartierbasis geweest, maar het is aannemelijk dat reizigers gemakkelijker op een heel of half uur hun vertrektijden invullen waardoor de pieken enigszins vertekend kunnen zijn.

Figuur 6.9: Aantal reizigers in de ochtenspits richting de vaste en externe werklocatie (aankomsttijd) in 2022 (N=7.353)



In de avond vertrekken de meeste werknemers rond 17.00 uur wat ook zorgt voor een flinke piek op dit tijdstip. **De aantallen in deze avond-hyperspits liggen lager (919.560 gemiddeld) dan in de ochtend-hyperspits (959.640 gemiddeld) wat suggereert dat het drukste moment op de heenweg iets drukker is dan op de terugweg.**

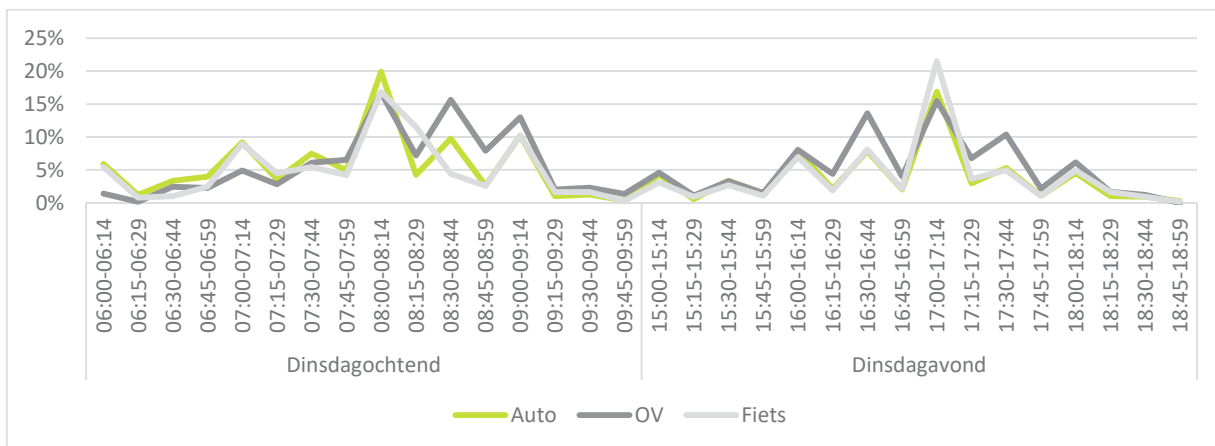
Figuur 6.10: Aantal reizigers in de avondspits vanuit de vaste en externe werklocatie (vertrektijd) in 2022 (N=7.353)



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 6.11). Net als in 2021 lijkt het erop dat in de ochtendspits met name OV-reizigers iets meer gespreid reizen doordat zo'n 15% tussen 08:30 en 08:45 uur vertrekt, dus na de piek rond 8:00 uur en voor de piek van 9:00 uur⁸. In de middag geldt dat het aandeel OV reizigers in de hyperspits ook relatief het laagst is (15% t.o.v. 22% op de fiets en 17% in de auto). Zij vertrekken niet alleen vaker tussen 17:00 en 17:15 uur maar ook vaker tussen 16:30 en 16:45 uur (14%) 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-reizigers.

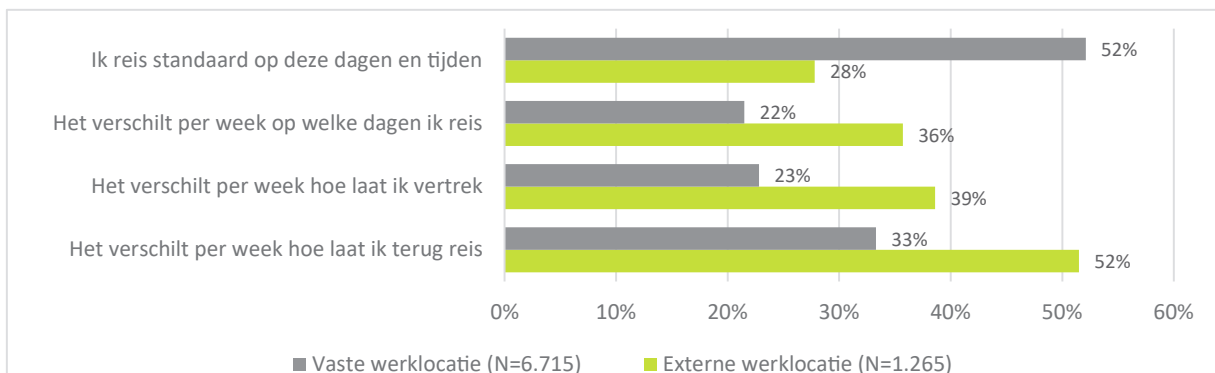
⁸ Hierbij kan het echter wel een rol spelen dat OV-reizigers beter hun tijdstip van reizen kennen doordat zij de OV-tijden scherper hebben. Automobilisten en fietsers ronden wellicht vaker af naar het hele of halve uur.

Figuur 6.11: De ochtend- en avondspits per modaliteit op de dinsdag (drukste dag van de week) in 2022 (N=3.225)



Ruim de helft van de werknemers die in 2022 naar hun vaste werklocatie reizen, doen dit standaard op dezelfde dagen en tijden. Reizigers naar een externe werklocatie zijn daarentegen iets meer flexibel – bij 36% 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 (52%), dan bij werknemers die naar hun vaste werklocatie reizen (33%). Deze resultaten zijn vrijwel gelijk aan vorig jaar.

Figuur 6.12: Flexibiliteit in dagen en tijden in 2022



6.4 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%, in oktober 2021 is dit aandeel 79% en in oktober 2022 is dit aandeel weer gestegen naar 82%, bijna op het niveau van voor Covid-19 (tabel 6.2). **Het gemiddeld aantal dagen dat iemand naar de vaste werklocatie reist is nog steeds lager in 2022 (2,7) in vergelijking met 2019 (3,4).**

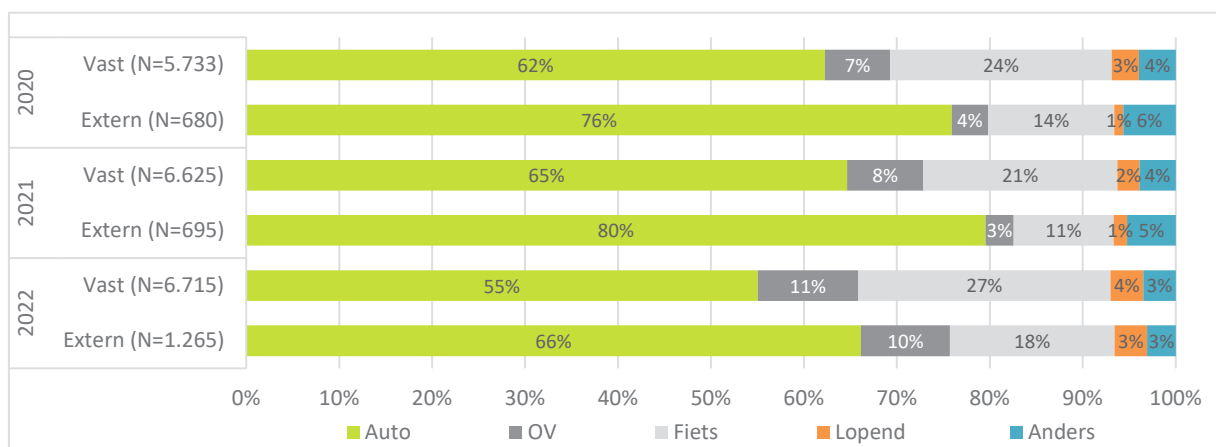
In de afgelopen vier jaar is het aandeel werknemers dat naar een extern werkadres reist redelijk constant gebleven. Dit geldt ook voor het gemiddeld aantal dagen dat deze werknemers reizen naar een extern werkadres, namelijk bijna een halve dag per week.

Tabel 6.2: Verhoudingen tussen reizigers naar vaste en externe werklocatie⁹

	2019 (N=8.823)	2020 (N=8.515)	2021(N=8.379)	2022 (N=8.919)
Aandeel naar vaste werkadres	84%	68%	79%	82%
Aandeel naar extern werkadres	15%	14%	15%	16%
Gemiddeld aantal dagen vast	3,4	2,5	2,7	2,8
Gemiddeld aantal dagen extern	0,4	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 een vaste werklocatie en reizigers naar een externe werklocatie kunnen bepalen (figuur 6.13). **Reizigers naar een externe werklocatie gaan relatief vaker met de auto dan reizigers naar een vaste werklocatie en het autogebruik is toegenomen in 2021 t.o.v. 2020. In 2022 is dit aandeel echter sterk afgenomen.** Reizigers naar een externe werklocatie reizen minder vaak met het OV en de fiets. Deze aandelen zijn afgenomen in 2021 t.o.v. 2020, **maar in 2022 fors toegenomen.**

Figuur 6.13: Vervoermiddelkeuze naar vaste en externe werklocatie



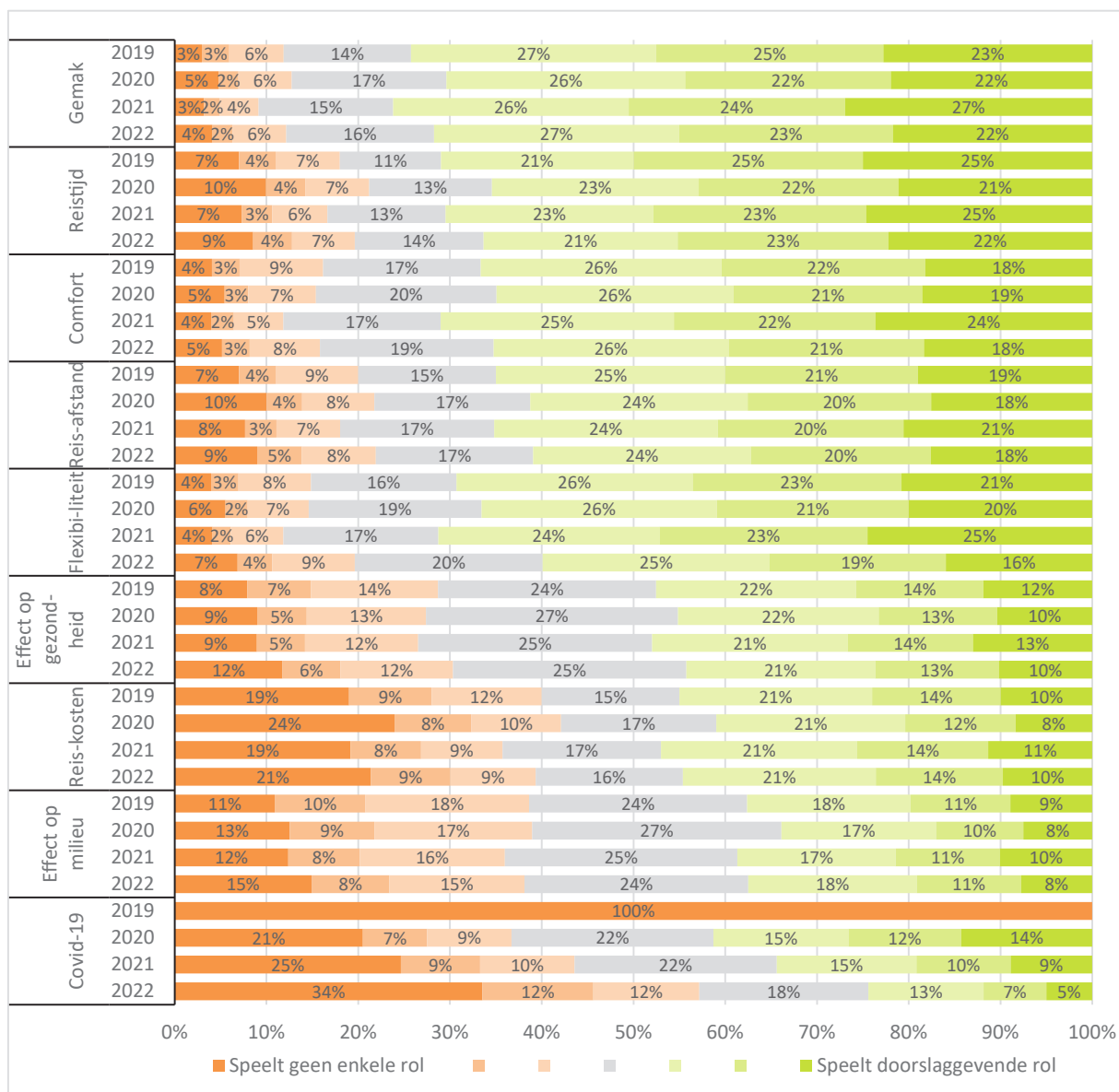
6.5 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk

Hoofdredeenen vervoermiddelkeuze

Binnen het woon-werkverkeer spelen vooral het gemak en de reistijd een doorslaggevende rol in de vervoermiddelkeuze (figuur 6.14). In 2019, 2020 en 2021 was dit ook al het geval, in vergelijkbare mate. In 2021 gaf bijvoorbeeld 27% aan dat gemak doorslaggevend was. De enige factor die in 2021 in aandeel is gedaald, en dus voor minder mensen doorslaggevend is geweest in hun vervoermiddelkeuze is COVID-19. Dit aandeel is in 2022 nog verder gedaald: 34% van de respondenten geeft aan dat COVID-19 geen enkele rol heeft gespeeld bij de vervoermiddelkeuze. In 2022 is het aandeel flexibiliteit van de 3e plaats als reden in 2021 (25%) naar de 5e plaats gezakt (16%), achter comfort en reisafstand (beiden 18%).

⁹ 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.

Figuur 6.14: Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk in 2022 (N=7.353), 2021 (N=7.320), 2020 (N=6.626) en 2019 (N=6.036)

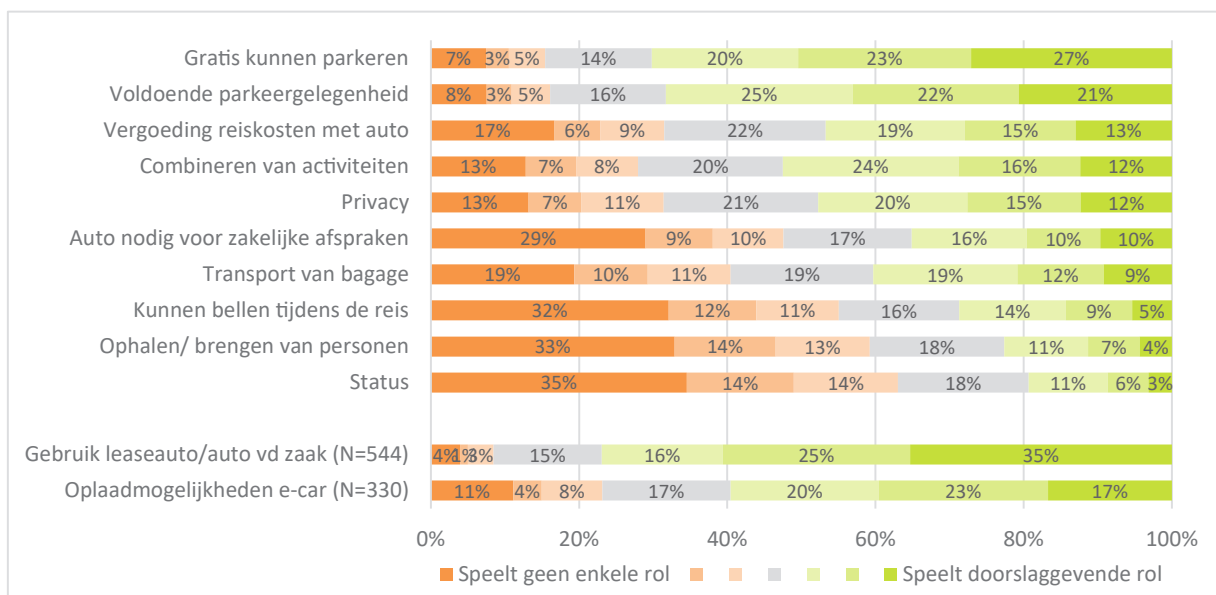


Motivaties en belemmeringen auto

Werknemers hebben verschillende redenen om met de auto naar het werk te gaan (figuur 6.15). Naast de eerdergenoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze speelt allereerst het gratis kunnen parkeren bij de werklocatie voor 27% een (doorslaggevende) rol. Dit is 3% minder dan in 2021. Dit geldt ook voor het hebben van voldoende parkeergelegenheid - in 2022 noemt 21% dit als doorslaggevend, waar dit in 2021 nog 24% was.

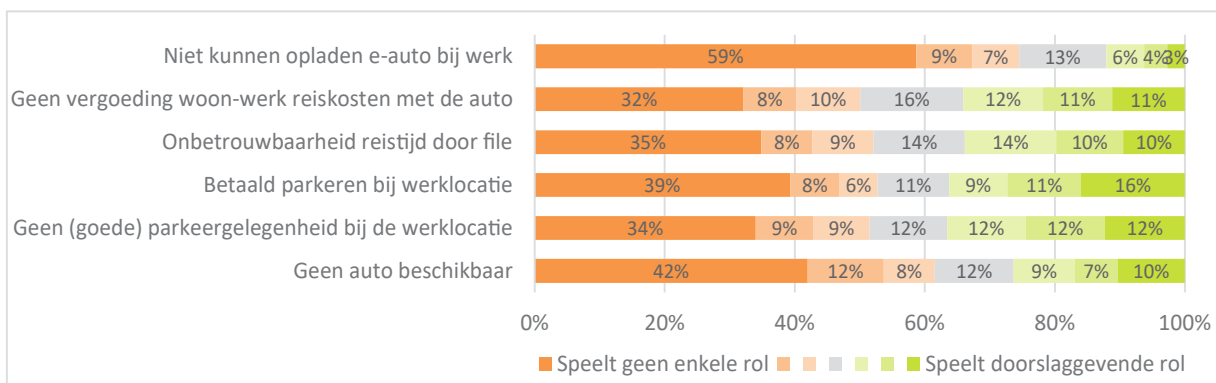
Het gebruik van een leaseauto of auto van de zaak speelt gemiddeld over *alle automobilisten* vaak geen enkele rol, maar dit is omdat 91% geen gebruik maakt van een leaseauto. Zij die wel gebruik maken van een leaseauto noemen dit namelijk relatief vaak als doorslaggevend in hun vervoermiddelkeuze (35%). Dit geldt ook voor de oplaadmogelijkheden met een (volledig) elektrische auto. Slechts 4,1% heeft op dit moment al een elektrische auto en binnen die groep noemt 17% het doorslaggevend in hun vervoermiddelkeuze en voor 23% speelt het een zeer grote rol. Factoren die relatief vaak geen enkele rol spelen zijn status (35%), het nodig hebben van de auto voor ophalen/ brengen van personen (33%) en het kunnen bellen (32%).

Figuur 6.15: Redenen autogebruik woon-werk (N=4.707)



Figuur 6.16 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%, in 2022 is dat weer iets gestegen (10%). Dit komt overeen met de verminderde drukte in 2021 en de weer toegenomen drukte in 2022 op de weg en is dus volgens verwachting.

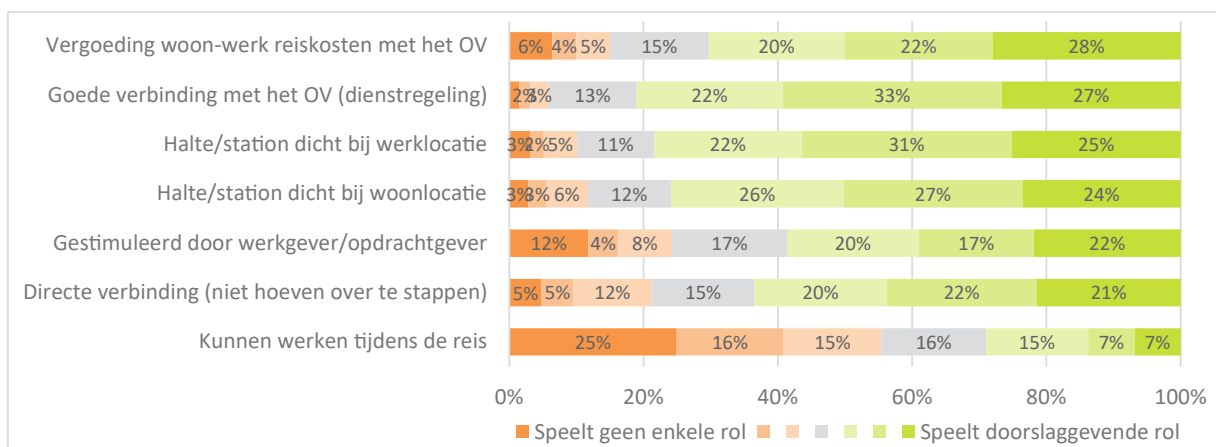
Figuur 6.16: Redenen geen autogebruik woon-werk (N=1.791)



Motivaties en belemmeringen openbaar vervoer

Voor de OV-reizigers is, naast de eerdergenoemde hoofdredenen in de vervoermiddelkeuze, vooral het hebben van een **reiskostenvergoeding voor het OV** van doorslaggevend belang (28%, zie figuur 6.17). Daarnaast is ook het hebben van een **goede OV-verbinding** vaak doorslaggevend (27%).

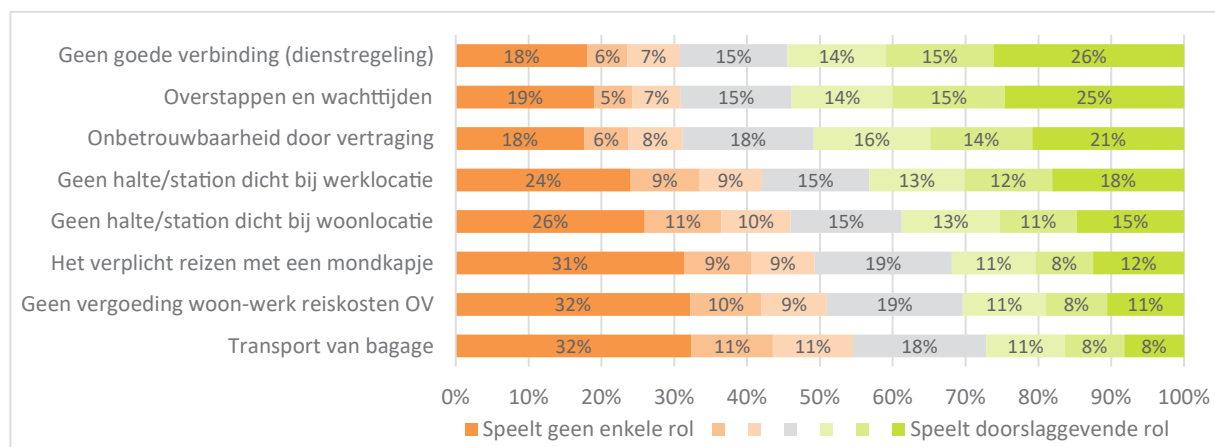
Figuur 6.17: Redenen OV-gebruik woon-werk (N= 838)



Het kunnen werken tijdens de reis wordt over het algemeen het minst als doorslaggevende reden opgegeven om met het OV te reizen (7%). Dit is lager dan in 2021 (9%). Wellicht heeft dit een relatie met ervaren drukte in het openbaar vervoer.

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 26% van de gevallen) (figuur 6.18). 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 en 2021 ook al sterk aanwezig. Ook in de andere motivaties zijn weinig verschuivingen op te merken.

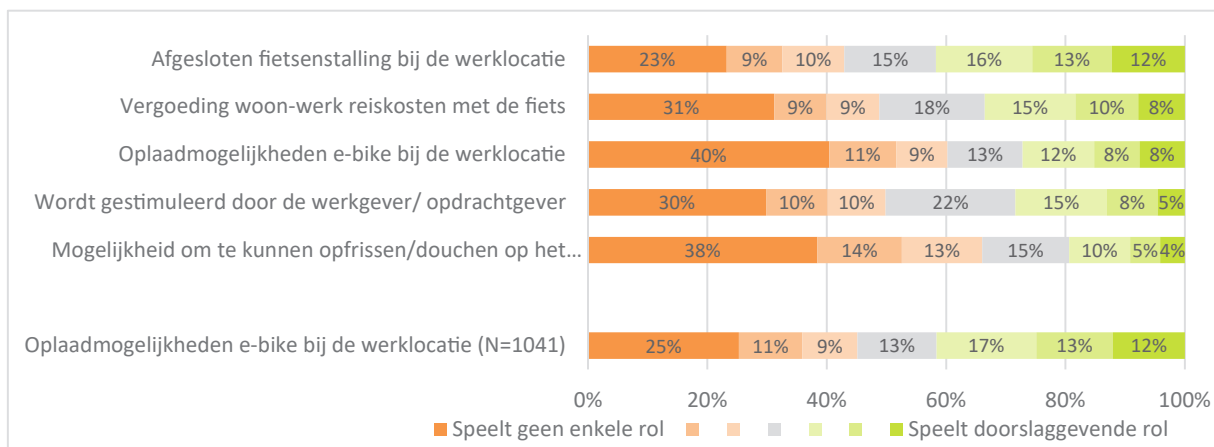
Figuur 6.18: Redenen geen OV-gebruik woon-werk (N=6.515)



Motivaties en belemmeringen fiets

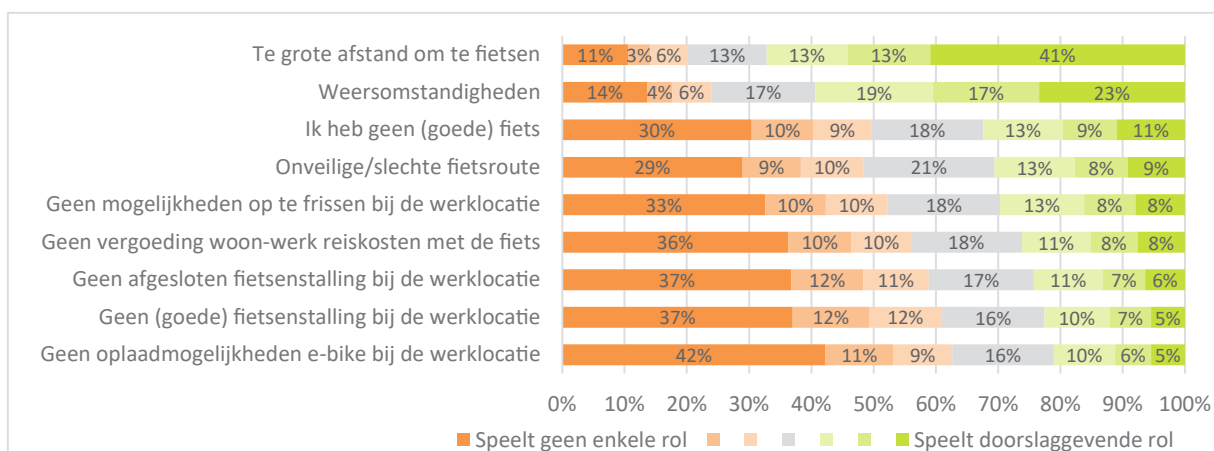
De grootste motivatie om te fietsen naar het werk (naast de eerdergenoemde hoofdredenen zoals gemak en reistijd) is een afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie (figuur 9.19). Factoren die volgens veel fietsers geen enkele rol spelen zijn de oplaadmogelijkheden voor de e-bike (40%) en de mogelijkheid om te kunnen opfrissen (38%). Net als bij de auto geldt hier dat het belang van de oplaadmogelijkheden groter is voor fietsers die daadwerkelijk met een e-bike of speed-pedelec naar werk reizen. 12% van hen vindt de oplaadmogelijkheden een doorslaggevende factor en voor 23% speelt dit geen enkele rol.

Figuur 6.19: Redenen fietsgebruik woon-werk (N=2.031)



De voornaamste reden (41%) waarom werknemers niet fietsen naar hun werk is omdat de afstand te groot is (figuur 6.20). Daarnaast geldt dat voor 23% van de werknemers slechte weersomstandigheden doorslaggevend zijn om niet op de fiets te stappen. In 2021 gold dit eveneens voor 25% van de werknemers. De minst doorslaggevende factoren zijn het ontbreken van een goede fietsenstalling en het ontbreken van een oplaadmogelijkheid voor de e-bike. In 2022 geeft 42% aan dat dit geen enkele rol speelt in hun keuze, in 2021 was dit 43%.

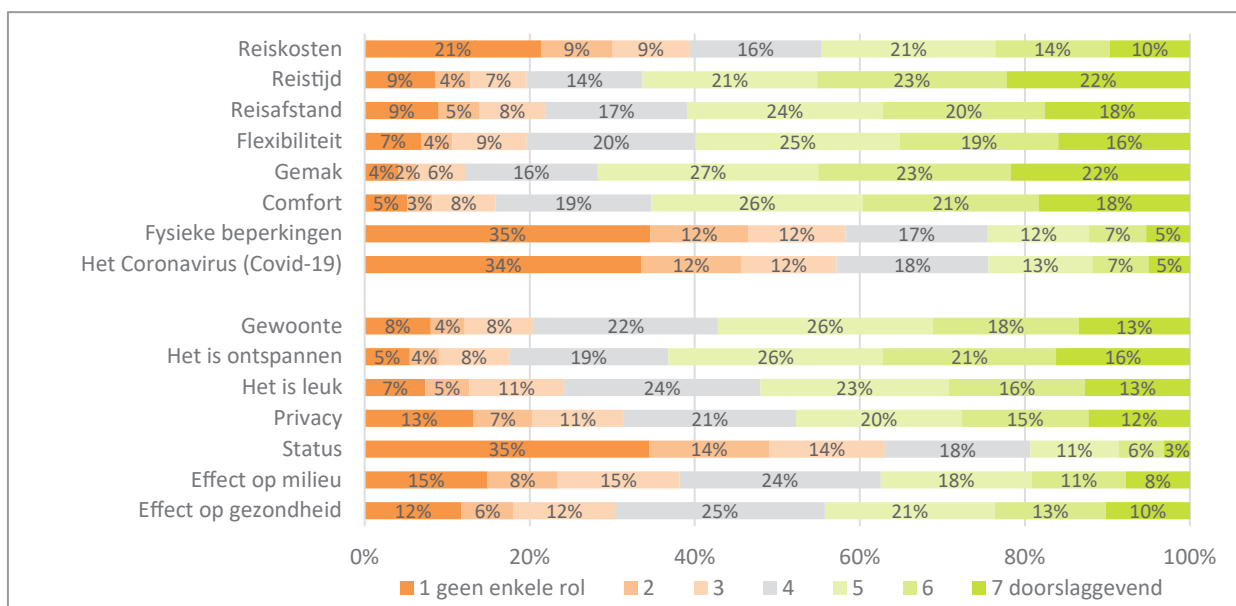
Figuur 6.20: Redenen geen fietsgebruik (N=5.314)



Belang van belevingsaspecten in de vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer

In het 2022 onderzoek is aan de deelnemers aanvullend gevraagd in hoeverre bepaalde (algemene) kenmerken van de vervoerwijzen (auto, OV, fiets), kenmerken van zichzelf (fysiek) of andere belevingskenmerken van de reis een rol spelen bij de keuze voor het vervoermiddel dat ze in hun woon-werkverkeer gebruiken (reizen naar het vaste werkadres en/of externe werklocatie). Deze kenmerken speelden ook een rol bij de verklaring van de ontwikkeling in het gebruik van deze vervoermiddelen tussen 2021 en 2022 (zie hoofdstuk 4). Een deel van deze kenmerken is ook in eerdere onderzoeken aan bod gekomen (zie figuur 6.14), deze worden hier voor 2022 nogmaals herhaald, samen met de belevingskenmerken die in 2022 voor het eerst zijn opgenomen.

Figuur 6:21: Belang van belevingskenmerken in vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer (N=7.353)



Over alle forensen heen gezien (figuur 6.21) spelen achtereenvolgend reistijd, gemak, reisafstand en comfort het vaakst een doorslaggevende rol in de vervoerwijzekeuze (22% tot 18% doorslaggevend). Voor status, fysieke beperkingen en Covid-19 is dit het minst vaak het geval (3% tot 5% doorslaggevend). Het omgekeerde geldt in grote lijnen ook, de kenmerken die een hoog aandeel behalen op “doorslaggevend” scores laag op “geen enkele rol” een omgekeerd. Daarnaast scoren de reiskosten nog relatief hoog en ontspannen laag op “geen enkele rol”. Gemak scoort van alle kenmerken het hoogst (72%) wanneer gekeken wordt naar de som van de aandelen “speelt in beperkte mate een rol” (5) t/m “is doorslaggevend” (7) in de vervoerwijzekeuze. Status scoort hier het laagst (19%).

Tussen gebruikers van de verschillende vervoerwijzen zijn wel een paar duidelijke verschillen met betrekking tot in welke mate deze kenmerken een rol spelen:

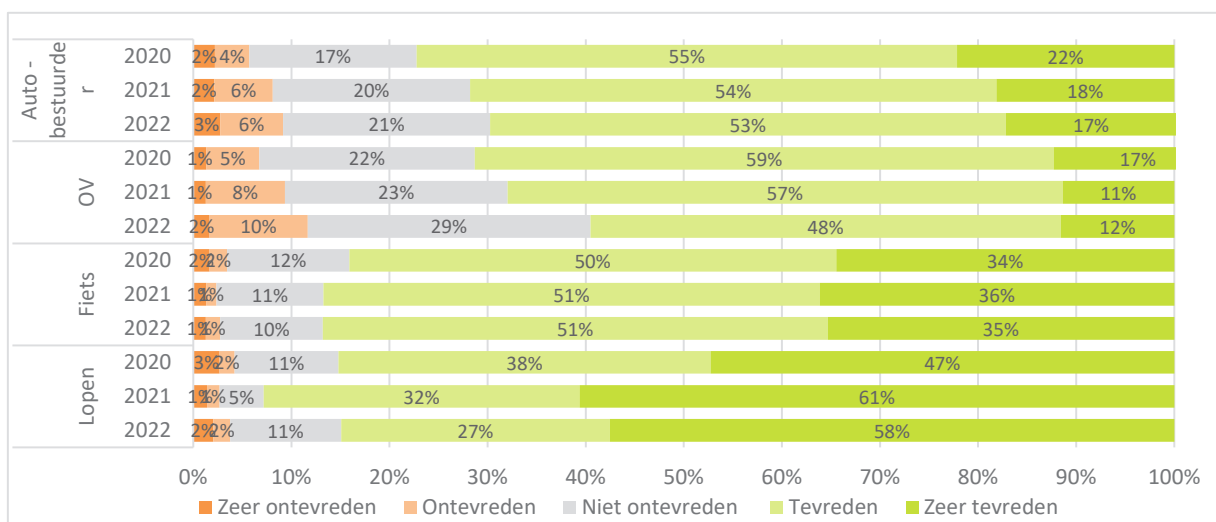
- ▶ OV gebruikers geven minder vaak (20%) aan dat Covid-19 geen enkele rol speelt dan automobilisten (33%) en fietsers (39%).
- ▶ Het effect op de gezondheid is voor fietsers vaker (21%) doorslaggevend dan voor automobilisten (5%) en OV-gebruikers (7%).
- ▶ Ook het effect op het milieu is voor fietsers vaker belangrijk (voor 54% speelt dit in beperkte t/m doorslaggevende mate een rol) evenals voor OV-gebruikers (53%), maar in minder mate voor automobilisten (28%).
- ▶ Privacy wordt vaker door automobilisten belangrijk gevonden (voor 56% speelt dit in beperkte t/m doorslaggevende mate een rol) dan voor OV-gebruikers (31%) en fietsers (36%).
- ▶ Dit geldt dit ook voor comfort. Voor 73% van de automobilisten is dit belangrijk (speelt in beperkte t/m doorslaggevende mate een rol), voor 63% van de OV gebruikers en 52% van de fietsers.
- ▶ In mindere mate geldt dit eveneens voor gemak en flexibiliteit, automobilisten vinden dit wat vaker doorslaggevend.
- ▶ Voor automobilisten en fietsers geldt ten slotte dat het gebruik van hun vervoermiddel “leuk” is vaker belangrijk is (voor 53% resp. 58% speelt dit in beperkte t/m doorslaggevende mate een rol) dan voor OV-gebruikers (37%).

Merk op dat voor de “harde” kenmerken reistijd en reisafstand, die overall relatief vaak als doorslaggevend worden aangemerkt, er dus geen grote verschillen zijn tussen gebruikers van de verschillende vervoermiddelen. Met andere woorden, voor elk vervoermiddel geldt dat de keuze hierdoor in belangrijke mate bepaald wordt¹⁰. Ook bij het kenmerk “gewoonte” zijn de verschillen tussen de vervoermiddelen gering.

6.6 Beoordeling woon-werkreis

Figuur 6.22 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 2022 vaker tevreden dan in 2020. Voor de automobilist en OV-reiziger is het tegenovergestelde het geval, zij zijn in 2022 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.

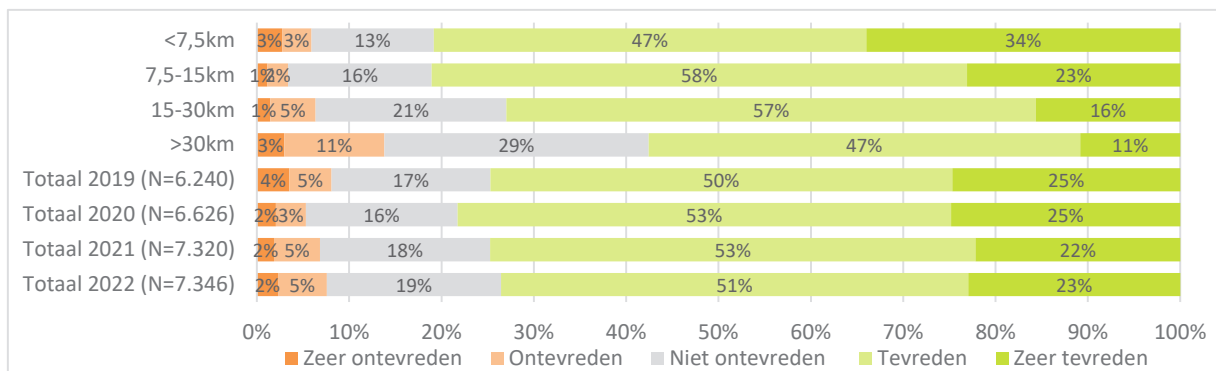
Figuur 6.22: Beoordeling woon-werkreis per modaliteit in 2020 (N=6.626), 2021 (N=7.320) en 2022 (N=7.353)



Figuur 6.23 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 wat vaker tevreden waren over hun woon-werkreis dan in 2019, dat de tevredenheid in 2021 is afgenomen en in 2022 gestabiliseerd is.** 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 wat positiever beoordelen, dan wanneer ze weer vaker op pad gaan.

10 Dit is in grote lijnen in overeenstemming met de “klantwensenpiramide” die vaak in het OV wordt gebruikt. Allereerst moet de “basis” (veiligheid, reistijd, kosten) op orde zijn, daarna komen “zachtere” elementen (gemak, comfort, beleving) aan bod. Zie verder bijv.: [https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/december-2014-\(1\)/de-klantwenspiramide-het-instrument-om-klantgeric](https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/weblog/december-2014-(1)/de-klantwenspiramide-het-instrument-om-klantgeric). Merk wel op dat we in dit LRO onderzoek *alleen* naar woon-werkreizen maar wel naar *meerdere* vervoermiddelen kijken in plaats naar *alleen* OV-reizen voor alle motieven, dit zal vanzelfsprekend effect kunnen hebben op het belang van verschillende aspecten van de reis.

Figuur 6.23: Beoordeling woon-werkreis naar afstandsklassen in 2022 (N=7.346)

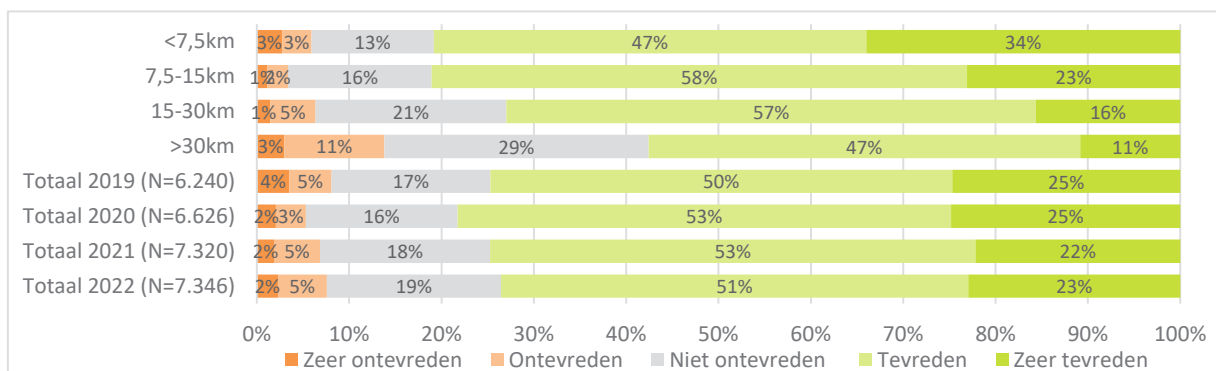


6.7 Werkomgeving

Parkeren

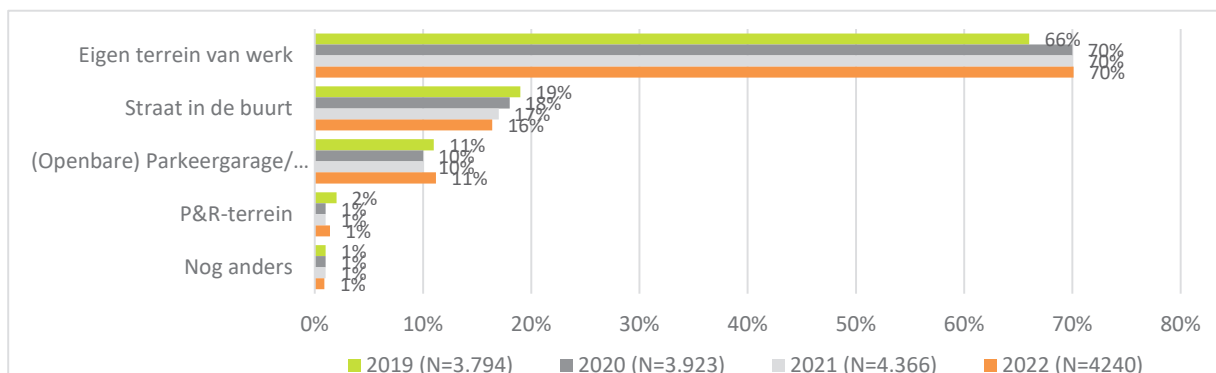
De meeste werknemers die met de auto naar hun vaste werkadres gaan, parkeren op het eigen terrein van hun werkgever (figuur 6.24). In 2020 (70%) gebeurde dit vaker dan in 2019 (66%) en in 2021 en 2022 heeft dit stand gehouden (70%). Het parkeren in een straat in de buurt van de werklocatie is iets afgenomen tot 17% in 2021 en 16% in 2022. Het aandeel dat gebruik maakt van een P+R terrein is nog steeds klein (1%).

Figuur 6.24: Parkeerlocaties nabij het vaste werkadres



Figuur 6.25 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 (84% in 2022) en slechts 3% moet betaald parkeren en ontvangt daarvoor helemaal geen vergoeding. Hierin zijn maar weinig verschillen zichtbaar ten opzichte van eerdere jaren. Alleen de volledige vergoeding voor betaald parkeren is iets omhooggegaan (van 7% in 2021 naar 9% in 2022).

Figuur 6.25: Parkeerkosten bij het vaste werkadres

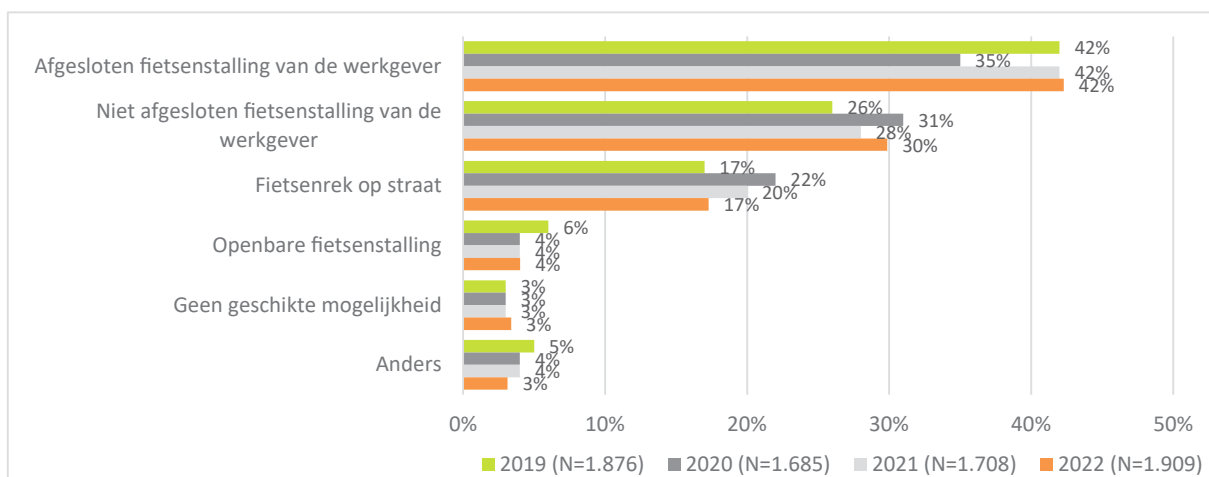


Voorzieningen voor fietsers

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%), vervolgens is dit percentage in 2022 gestabiliseerd (42%). Dit aandeel is daarmee gelijk aan het niveau van 2019 (42%).

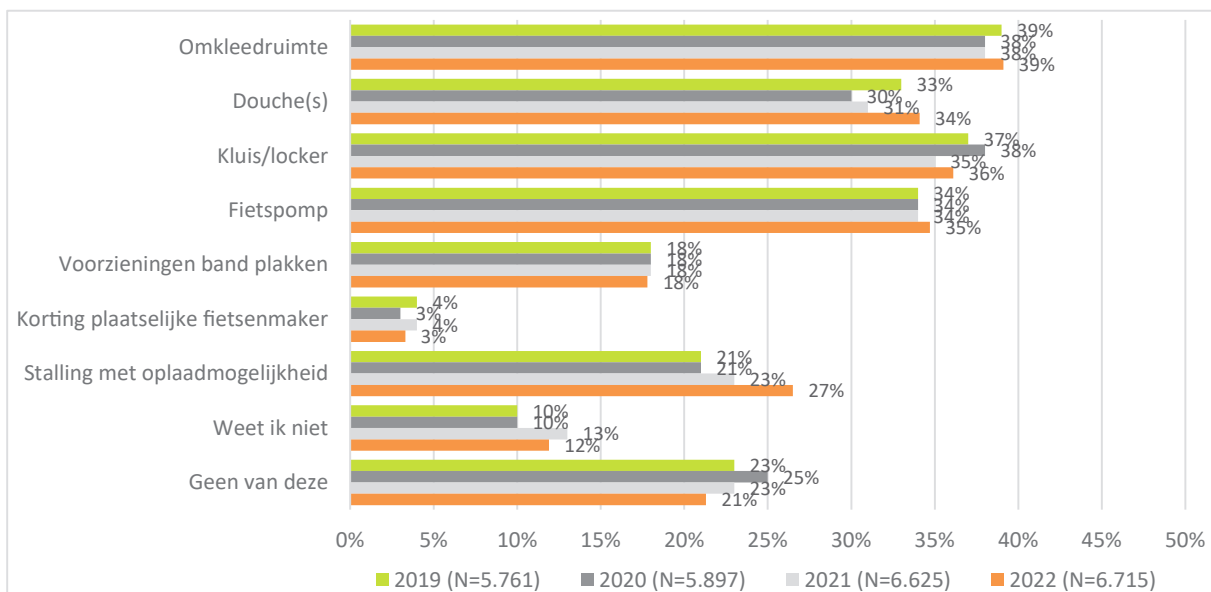
Deze stijging heeft ervoor gezorgd dat er in 2021 relatief minder vaak werd gestald in een niet afgesloten fietsenstalling van de werkgever of een fietsenrek op straat (figuur 6.26). Toch worden deze opties vaker gebruikt dan in 2019. Toen werd de openbare fietsenstalling nog vaker gebruikt. In 2022 is het gebruik van een fietsenrek op straat verder gedaald (17%), maar het gebruik van een niet afgesloten fietsenstalling is weer iets toegenomen (30%).

Figuur 6.26: Fiets-parkeerlocaties nabij het vaste werkadres



Wat betreft de overige fietsvoorzieningen zijn ook een aantal verschillen te benoemen tussen 2021 en 2022 (figuur 6.27). We zien een groei in de aanwezigheid van stallingen met oplaadmogelijkheden voor de e-bike (27% t.o.v. 23%). Dit komt overeen met het groeiende belang van deze voorziening in de keuze om met de fiets naar het werk te reizen (figuur 6.19).

Figuur 6.27: Fietsvoorzieningen op het vaste werkadres

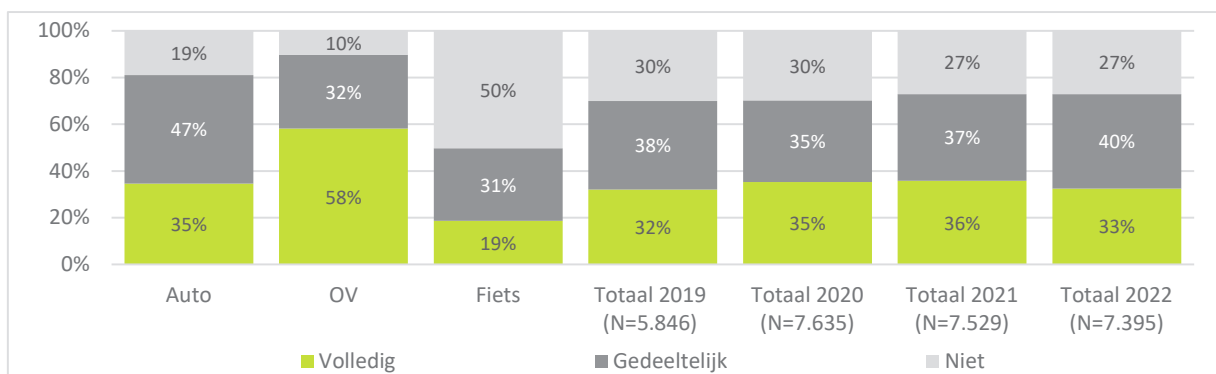


Reiskostenvergoedingen en regelingen

Een derde van het totaal aantal woon-werk reizigers(33%) krijgt zijn/haar reiskosten volledig vergoed. Dit is bijna op het niveau van voor corona (2019).

Het aandeel dat geen vergoeding krijgt is stabiel gebleven op 27% (conform 2021, dit was 30% in 2019 en 2020).

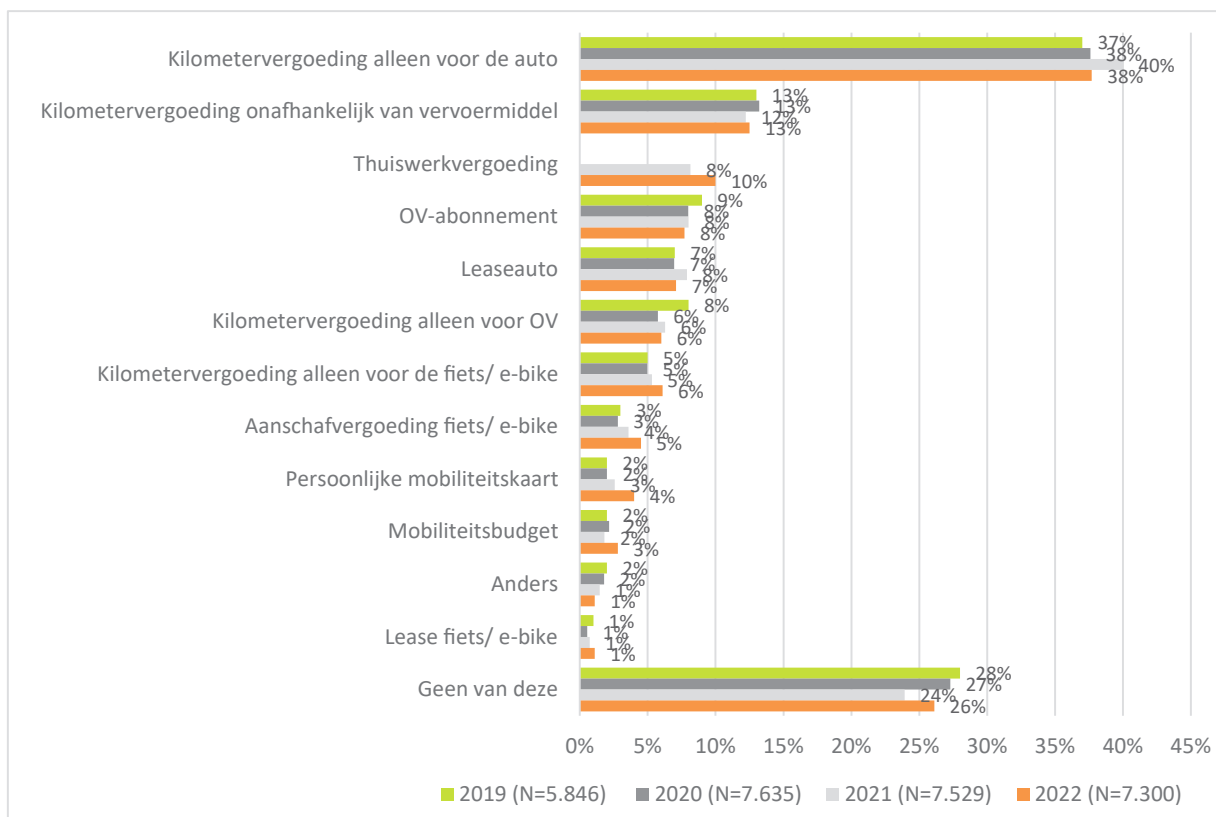
Figuur 6.28: Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer per modaliteit in 2022 (N=7.395)



Werknemers die in 2022 met het OV naar hun werk reizen krijgen in 58% van de gevallen hun reiskosten volledig vergoed en daarmee zijn zij de groep die het vaakst een (volledige) vergoeding ontvangt (figuur 6.28). Fietsers daarentegen ontvangen slechts in 19% van de gevallen een volledige vergoeding (waarschijnlijk 19ct/km) en de helft ontvangt geen vergoeding voor zijn of haar fietsritten.

Figuur 6.29 laat de verschuivingen zien in het gebruik van reiskostenvergoedingen. **Er is in 2022 wederom een groot aandeel dat gebruik maakt van de kilometervergoeding voor de auto (38%).** Deze vergoeding is daarmee nog steeds het meest populair, al is er een lichte daling ten opzichte van 2021 (40% in 2021 naar 38% in 2022).

Figuur 6.29: Gebruik reiskostenvergoedingen



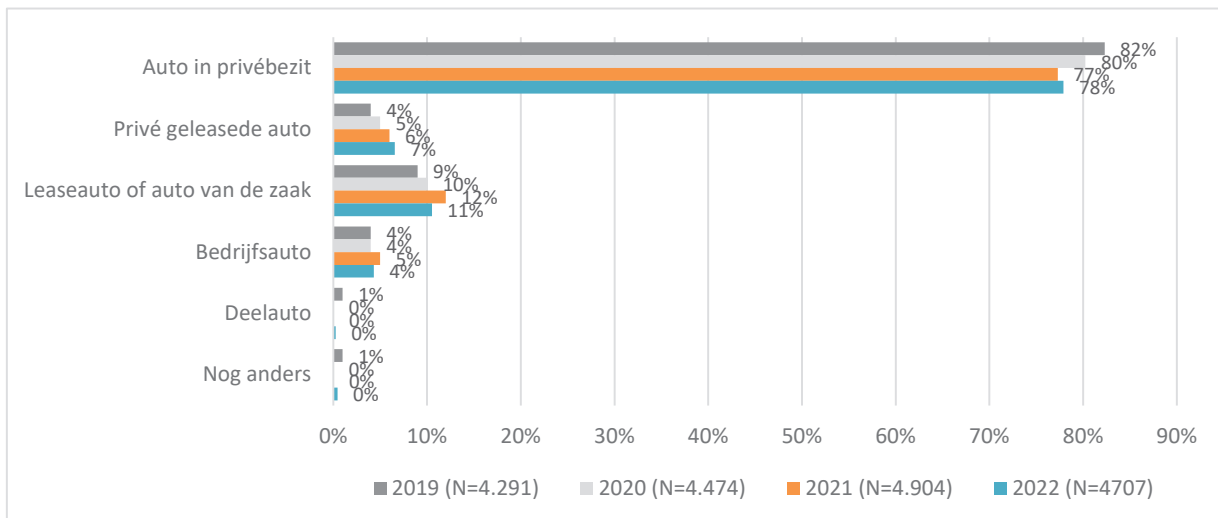
De kilometervergoeding voor het OV wordt in 2020, 2021 en 2022 (6%) minder gebruikt dan in 2019 (8%) en over het algemeen geldt tot en met 2021 dat ieder jaar een kleiner aandeel geen van onderstaande vergoedingen gebruikt (24% in 2021 t.o.v. 28% in 2019). In 2022 zien we weer een lichte stijging naar 26%, maar nog steeds onder het niveau van 2019. De in 2021 nieuw ingevoerde vergoeding, de thuiswerkvergoeding, wordt in 2022 meer gebruikt dan in 2021 (10% in 2022 tegenover 8% in 2021). Ook de fietsvergoedingen en het mobiliteitsbudget zijn in 2022 licht gestegen ten opzichte van 2021.

6.8 Het wagenpark

Type auto

Werknemers die met de auto naar hun werk reizen doen dit in 2022 in 78% van de gevallen met een auto in privébezit (figuur 6.30). Dit is een toename van 1% ten opzichte van 2021, een afname van 2% ten opzichte van 2020 en van 4% t.o.v. 2019. **De afname in het gebruik van de privéauto in het woonwerk verkeer ten opzichte van 2019 wordt in 2021 opgevangen door een toename in het gebruik van de privé leaseauto, een toename in het gebruik van de (lease)auto's van de zaak en meer bedrijfsauto's in diezelfde periode.** Dit effect is in 2022 grotendeels gestabiliseerd.

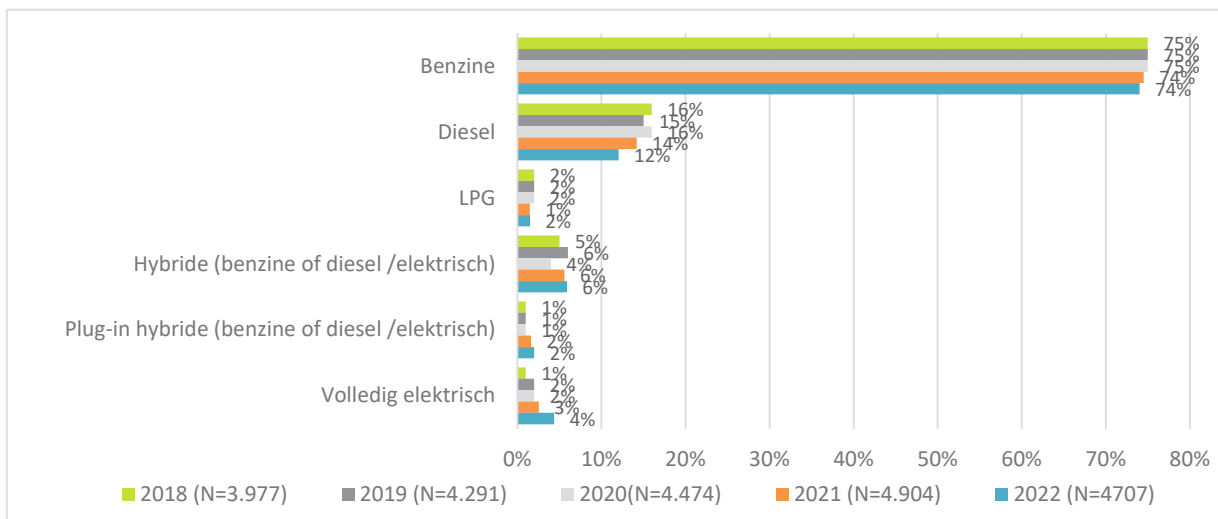
Figuur 6.30: Type auto voor woon-werk



Brandstofssoort auto

Zoals figuur 6.31 laat zien, rijdt 74% van de werkenden voor woon-werkverkeer in een benzineauto, dit is een kleine afname ten opzichte van 2021. Op de tweede plek staan de dieselauto's, welke wederom 2% minder worden gebruikt dan een jaar gelden. **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 2022 rijdt 4% volledig elektrisch, 6% hybride en 2% met een plug-in hybride.

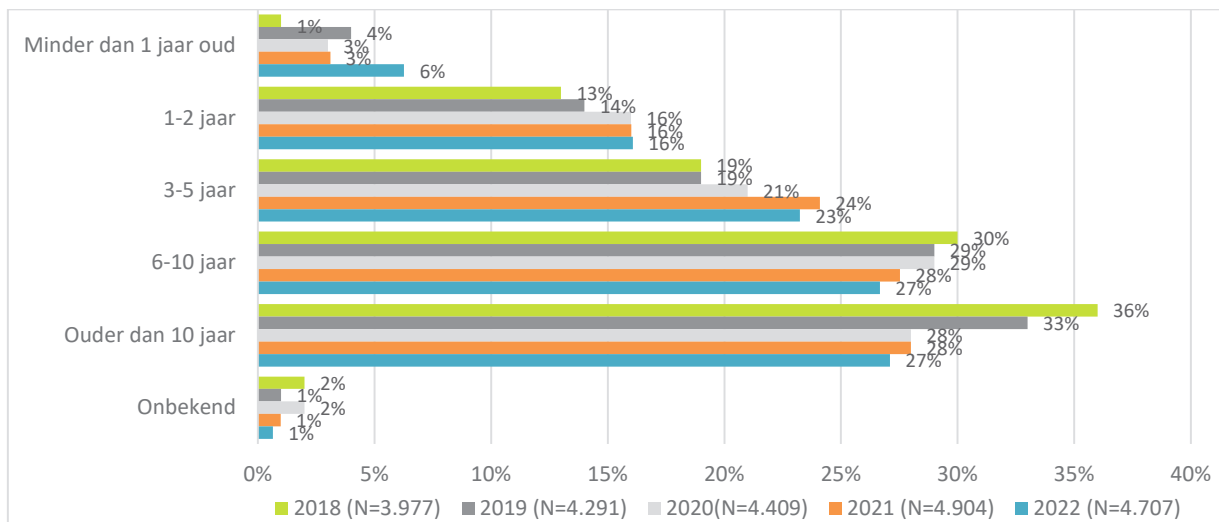
Figuur 6.31: Brandstofssoort auto's woon-werk



Ouderdom auto

Sinds 2019 zien we een verjonging van het wagenpark in het woon-werkverkeer (figuur 6.32). **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. En in 2022 daalt deze categorie weer iets. Het aantal auto's jonger dan 1 jaar groeit van 3% in 2021 naar 6% in 2022. Het effect op de CO₂-uitstoot is in paragraaf 4.4 behandeld.

Figuur 6.32: Ouderdom auto's woon-werk



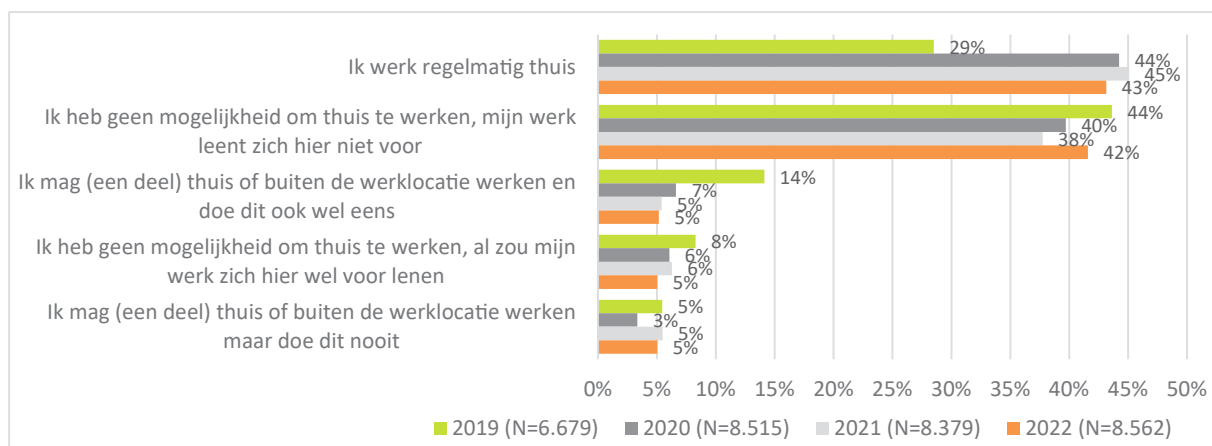
7. Thuiswerken

Dit hoofdstuk laat zien welk aandeel van de Nederlandse werknemers thuiswerkt, thuis kan werken en thuis wil werken. Ook gaan we in op de ervaringen met thuiswerken en de redenen om dit wel en niet te doen. Belangrijk hierbij is om op te merken dat in de afgelopen drie jaar het thuiswerkadvies vanuit de overheid is veranderd. In 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 anders. Nederland kreeg meer vrijheid en de verplichte 1,5 meter maatregel verviel. Het thuiswerkadvies werd “Werk thuis als het kan en op kantoor als het nodig is”. Na wederom aangescherpte maatregelen eind 2021 zijn alle COVID-19 maatregelen in maart 2022 afgeschaft. Vanaf dat moment waren er, vanuit de overheid, dus ook geen maatregelen of adviezen meer ten aanzien van thuiswerken¹¹. Voor individuele bedrijven kan dit vanzelfsprekend anders zijn. Dit was de situatie waarin de 2022 vragenlijst is uitgezet.

7.1 Thuiswerkmogelijkheden

In 2022 werkt 43% van de werkenden regelmatig (minimaal één dagdeel per week) thuis. Dit is 2% minder dan in 2021 en 14% meer dan in 2019 (figuur 7.1). Eveneens ruim 40% geeft aan dat het werk zich niet leent om thuis te werken, dit is iets meer dan in 2021. De overige opties (al dan niet (deels) thuis of elders kunnen en willen werken) worden in 2022 ongeveer even vaak genoemd als in 2021, maar in de meeste gevallen lager dan in 2019.

Figuur 7.1: 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: 52% van de werknemers die verder dan 30 kilometer van werk wonen werkt regelmatig thuis, terwijl dit geldt voor 28% van de werknemers die binnen 7,5 kilometer wonen.

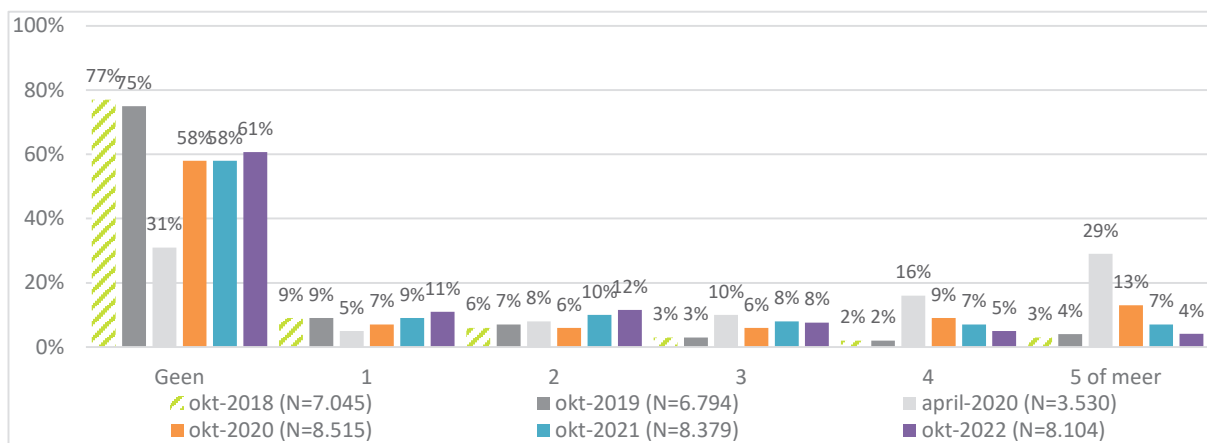
Veranderd aandeel thuiswerken

Figuur 7.2 laat het aandeel van de werknemers zien dat geen, 1 of meer dagen thuiswerkt vanaf oktober 2018 tot oktober 2022 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 de metingen van oktober 2020, 2021 en 2022 zit het aandeel thuiswerkers ertussenin.

¹¹ Wel geldt nog steeds dat wanneer mensen COVID-gerelateerde klachten hebben of positief zijn getest, verwacht wordt dat men dan niet naar het werk gaat.

Dit jaar, in oktober 2022, is het aandeel medewerkers dat niet thuiswerkt iets hoger dan de situatie van oktober 2020 en 2021. 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 of 2 dagen thuiswerken, het aandeel 3 dagen is ongeveer gelijk gebleven.

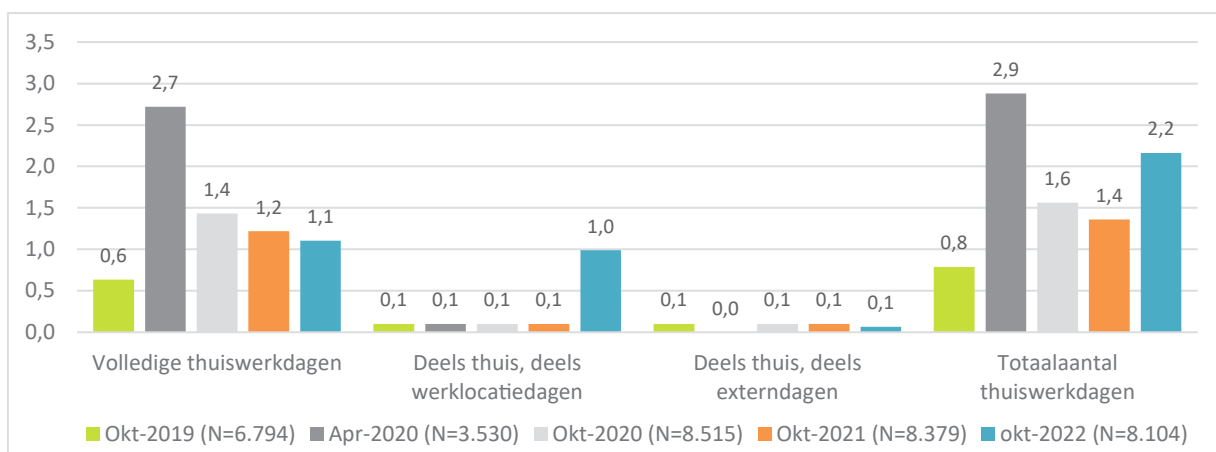
Figuur 7.2: Thuiswerkers naar aantal dagen per week van okt-2018¹² tot okt-2022



Het gemiddeld aantal volledige thuiswerkdagen ligt in oktober 2022 op 1,1 (figuur 7.3). Dit is 0,1 lager dan een jaar geleden, maar ook 0,5 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), in oktober 2022 is dat gemiddeld aantal volledige thuiswerkdagen weer gedaald naar 1,2.

Werknemers in de bouw of industrie werkten, ter vergelijking, gemiddeld 0,3 volledige dagen thuis in 2019, doen dit gemiddeld 0,9 dagen in 2021 en gemiddeld 0,7 dagen in 2022 en is daarmee daarmee een verdubbeling ten opzichte van het niveau van voor-corona.

Figuur 7.3: Gemiddeld aantal thuiswerkdagen van alle werknemers

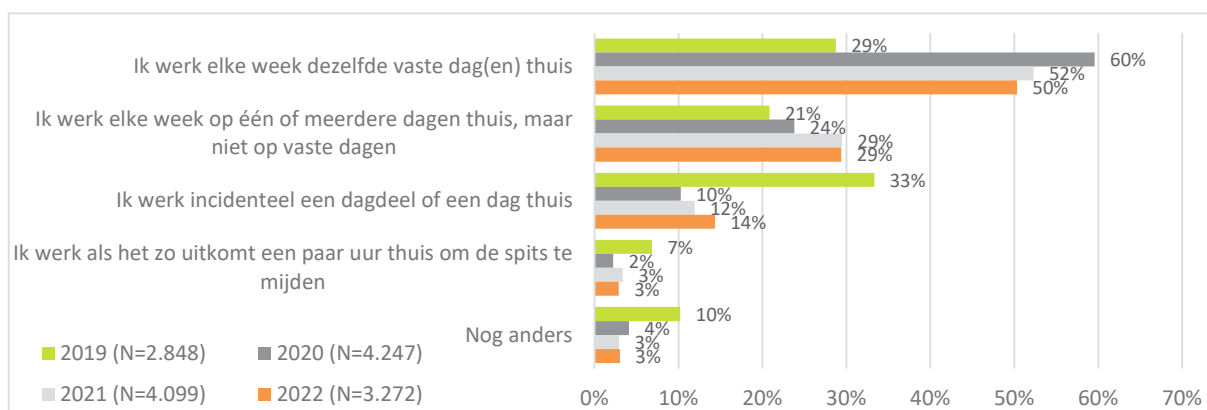


12 De cijfers van oktober 2019 zijn gedeeltelijk gebaseerd op een aanname: werknemers die hetzelfde aantal dagen werken in oktober 2018 als in oktober 2019 blijven ook een gelijke verdeling hebben van werken op een vaste werklocatie buitenhuis, thuis en elders.

Spreiding van thuiswerken

Figuur 7.4 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 2022 is dit aandeel gedaald tot 50%. In de plaats van vaste dagen zijn werknemers in 2022, net als in 2021, ten opzichte van 2020 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 percentage was al in 2021 bereikt, er is dus waarschijnlijk weinig kans op verdere spreiding.

Figuur 7.4: Structuur thuiswerken



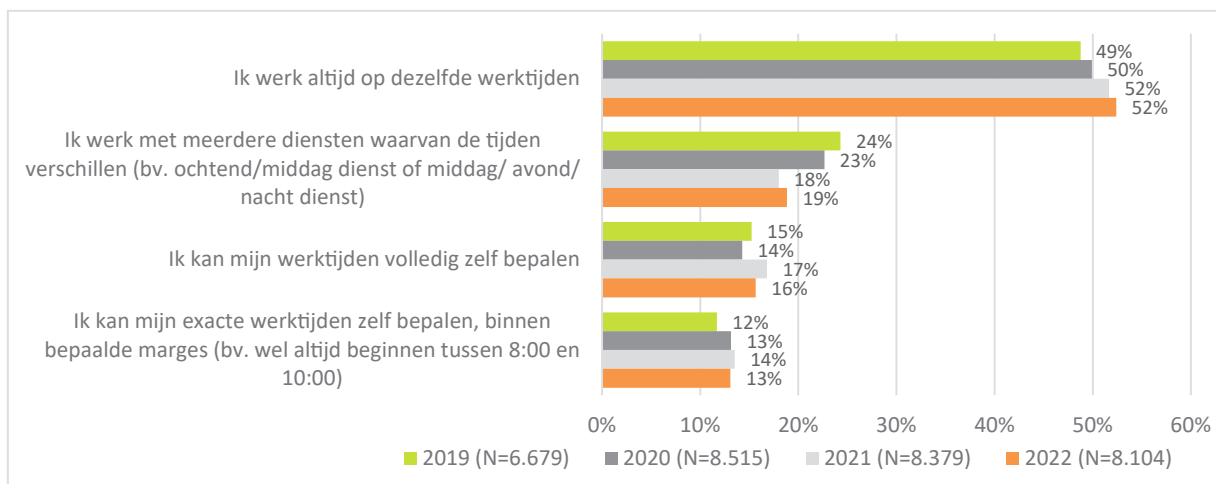
Het aandeel dat elke week dezelfde vaste dag(en) thuiswerkt is het hoogst onder werknemers in de binnendienst (54%), terwijl werknemers in de zorg het vaakst incidenteel een dag(deel) thuiswerken (37%). Ook valt op dat werknemers onder de 25 jaar meer flexibel omgaan met het uitkiezen van hun thuiswerkdagen 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 2022 werkt ruim 52% van de werknemers altijd op dezelfde tijden, dit is ongeveer gelijk aan 2021, 2% meer dan in 2020 en 3% meer dan in 2019. De groep die in diensten werkt is ten opzichte van 2019 afgenomen naar 19% in 2022, maar wel iets toegenomen ten opzichte van 2021 (t.o.v. 24% in 2019, 23% in 2020 en 18% in 2021). De groep die aangeeft zelf zijn of haar werktijden te mogen bepalen blijft min of meer stabiel (15% in 2019, 14% in 2020, 17% in 2021 en 16% in 2022).

Jongeren onder de 25 jaar werken minder dan gemiddeld op vaste werktijden (46% t.o.v. 52% gemiddeld). Zij werken dan daarentegen significant vaker in diensten (35% t.o.v. 19% gemiddeld). Ook zorgmedewerkers werken vaak in diensten (43%) en het zijn met name werknemers in de binnendienst die hun eigen werktijden volledig (18%) of binnen bepaalde marges (16%) zelf mogen bepalen.

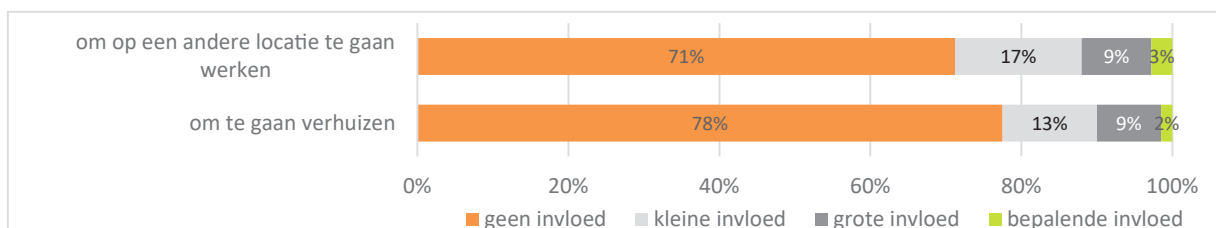
Figuur 7.5: Flexibiliteit in werktijden



Invloed van thuiswerken op woon-/werksituatie

In 2022 hebben we twee vragen toegevoegd om te kijken in hoeverre de mogelijkheid om thuis te kunnen werken meegespeeld heeft bij de keuze om te gaan verhuizen (N=503) of op een andere locatie te gaan werken (N=594). Deze vragen zijn alleen gesteld aan respondenten die daadwerkelijk zijn verhuisd en/of op een andere locatie zijn gaan werken.

Figuur 7.6: Invloed van de mogelijkheid om thuis te werken op keuzes bij woon-werk situatie

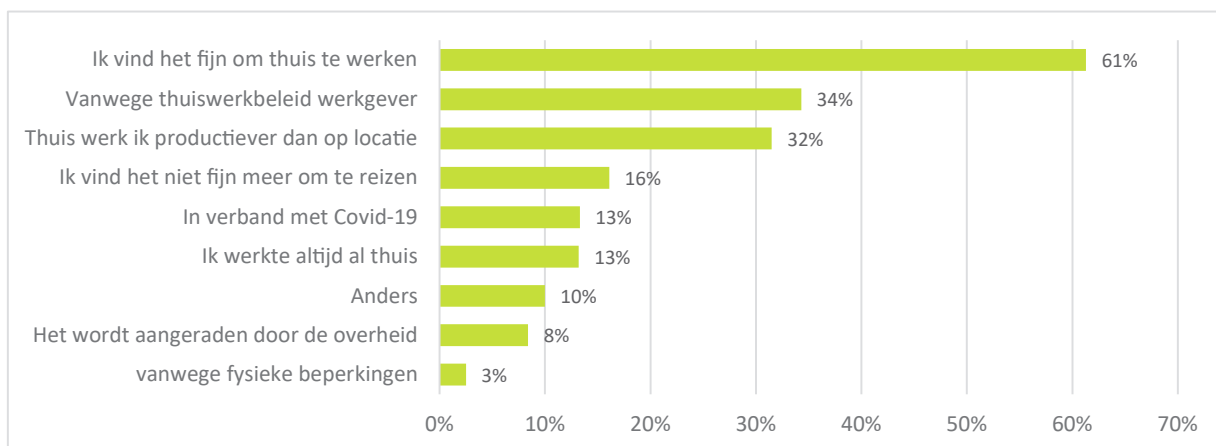


In figuur 7.6 is te zien dat voor beide keuzes geldt dat dit voor het grootste gedeelte geen invloed heeft gehad (resp. 71% bij andere werklocatie en 78% bij verhuizing) voor 11-12% van de respondenten was de mogelijkheid om thuis te werken voor beide keuzes van grote tot bepalende invloed.

7.2 Ervaringen thuis- en hybride werken

78% van de thuiswerkers is (zeer) positief over het thuiswerken in oktober 2022. Dit is hoger dan in oktober 2021, 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. Ten slotte geldt vanzelfsprekend ook dat de mensen die zijn blijven thuiswerken in 2022 hier waarschijnlijk ook positiever over zullen zijn.

Figuur 7.7: Thuiswerkervaring

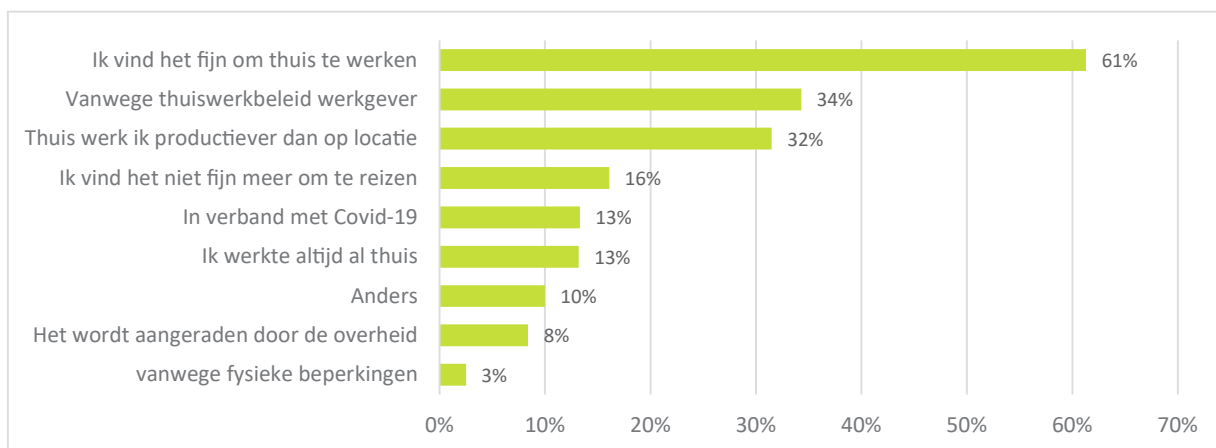


In alle sectoren wordt thuiswerken ongeveer gelijk ervaren, een lichte tendens is dat met name onder werknemers in de commerciële en niet-commerciële sector velen (zeer) positief zijn over thuiswerken. Werknemers in de bouw of industrie zijn relatief vaker (iets) negatiever.

Motivatie thuiswerken

In de afgelopen twee jaar is het aandeel thuiswerken behoorlijk toegenomen. **Bijna twee van de drie thuiswerkers geeft in 2022 aan dat ze dit doen omdat ze het fijn vinden om thuis te werken (61%).** In 34% van de gevallen vanwege het thuiswerkbeleid van de werkgever en bij 32% omdat men thuis productiever werkt dan op locatie.

Figuur 7.8: Redenen om thuis te werken in 2022 (N=3.504)

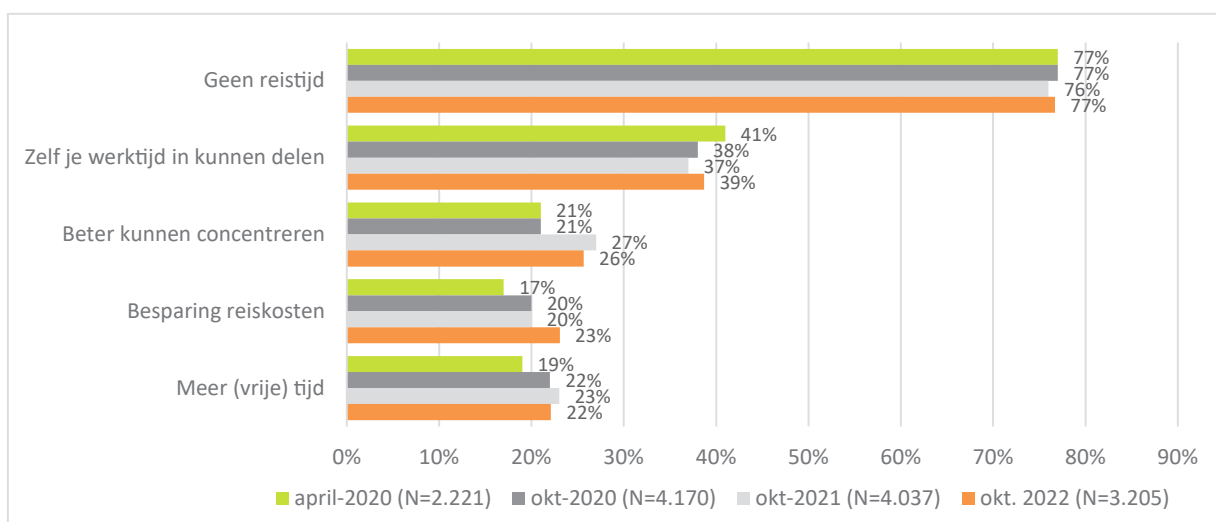


Het advies van de overheid en Covid-19 zijn nauwelijks meer een reden om thuis te werken (resp. 13% en 8%). Het thuiswerkbeleid van de werkgevers wordt significant vaker genoemd door thuiswerkers bij bedrijven met meer dan 250 werknemers, namelijk in 48% van de gevallen t.o.v. 24% bij bedrijven met minder 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 (68%). Dit komt minder vaak voor bij werknemers met kinderen vanaf 13 jaar (58%).

Voor- en nadelen van thuiswerken

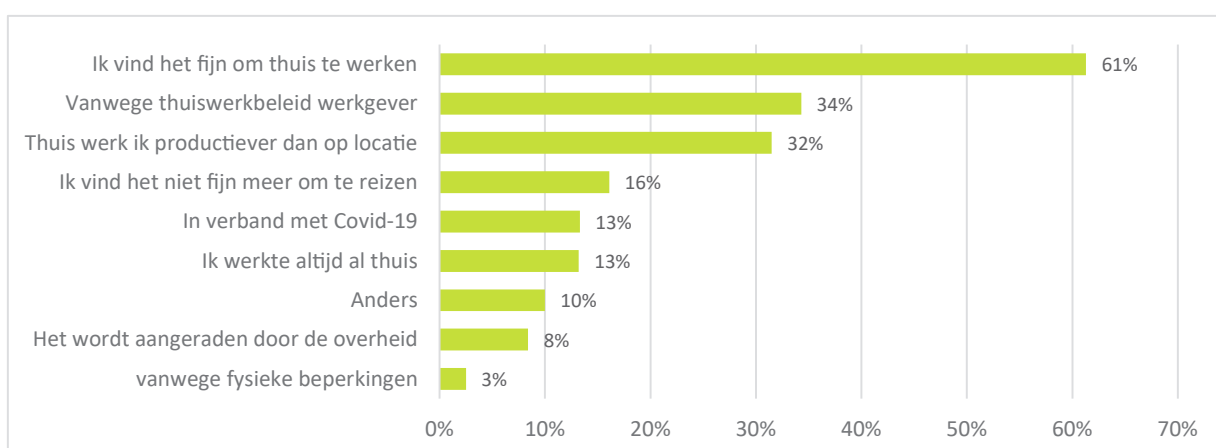
Eerder zagen we al dat 78% van de thuiswerkers positief staat tegenover het thuiswerken. Figuur 7.9 laat de top 5 meest genoemde voordelen van thuiswerken zien. Als belangrijkste pluspunt wordt structureel het ontbreken van reistijd genoemd. In oktober 2022 stabiliseert de groei in het aandeel thuiswerkers dat aangeeft zich thuis beter te kunnen concentreren (26% vs. 27%).

Figuur 7.9: Belangrijkste voordelen van thuiswerken¹³



Als belangrijkste nadeel van thuiswerken wordt door 47% het hebben van minder contact met collega's genoemd. Dit aandeel is echter wel verder afgenomen ten opzichte van 2021. Mogelijk komt dit doordat het thuiswerken sinds 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 verder afgenomen (16% t.o.v. 21% in 2021) wat maakt dat er een grotere groep is die geen nadelen ervaart van thuiswerken (26% t.o.v. 20% in 2021).

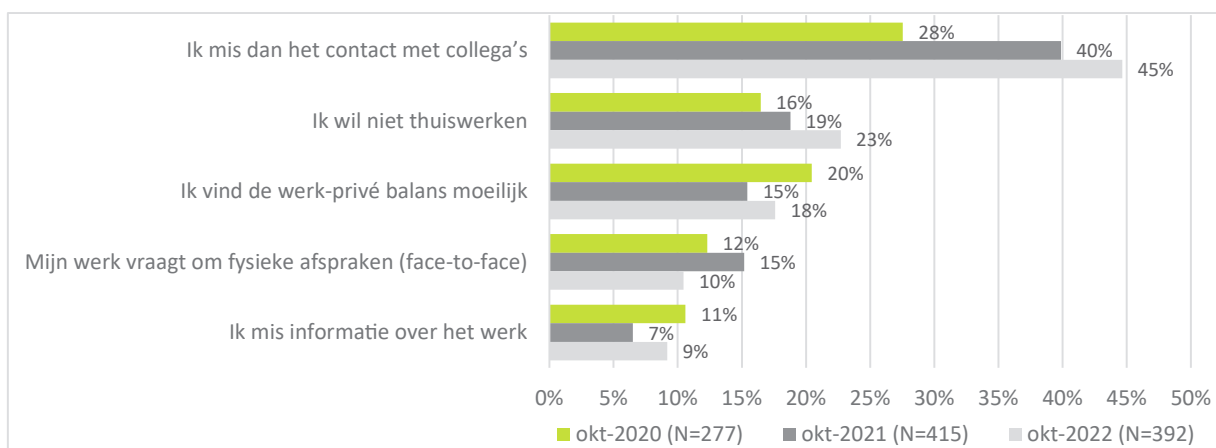
Figuur 7.10: Belangrijkste nadelen van thuiswerken



13 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.

Werknemers die thuis mogen werken, maar dit nooit doen geven als belangrijkste reden op dat ze het contact met collega's dan zouden missen (45%). Dit aandeel is flink gestegen ten opzichte van een jaar geleden (40%). Ook andere motieven, zoals de moeilijkheden met de werk-privé balans en het ontbreken van informatie over het werk, worden in 2022 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.

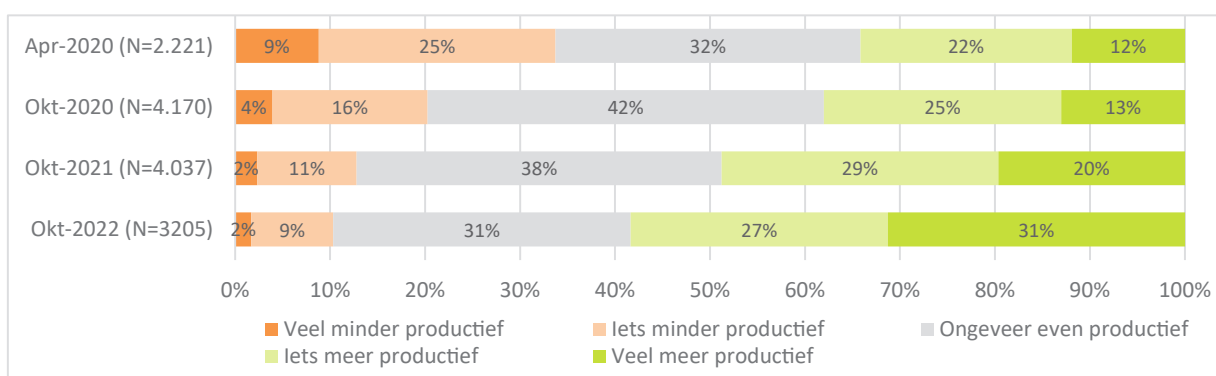
Figuur 7.11: Belangrijkste redenen niet thuiswerken terwijl het wel mag¹⁴



Productiviteit

Steeds meer werknemers die thuiswerken ervaren dat de productiviteit daarvan steeds hoger wordt (figuur 7.12). Was de productiviteit in april 2020 bij circa 34% van de werknemers (iets/meer) hoger, in oktober 2022 is dat gestegen naar 58%. Ook hier geldt dat degenen die zijn blijven thuiswerken waarschijnlijk ook degenen zijn die hier eerder al positieve ervaringen mee hadden.

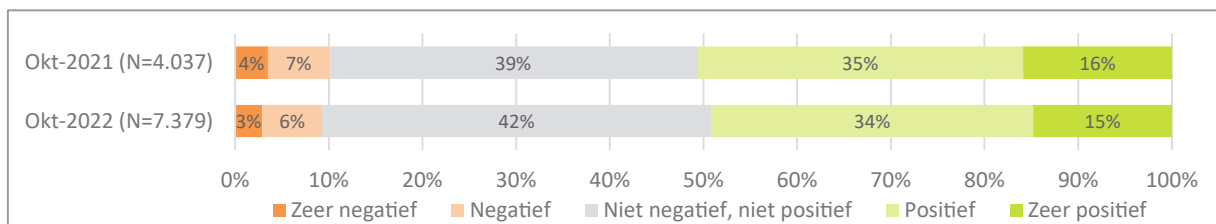
Figuur 7.12: Productiviteit van thuiswerken



Ervaringen met hybride werken

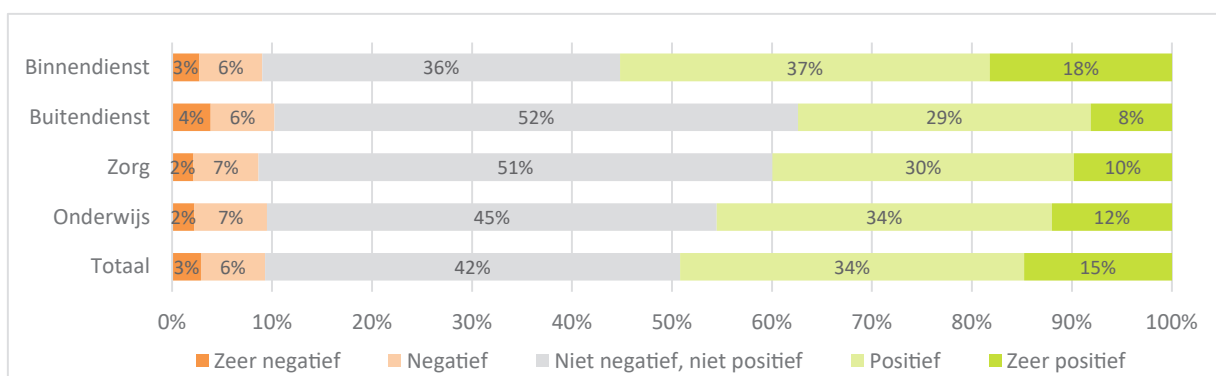
Hybride is het nieuwe werken waarbij je als werknemer gedeeltelijk op kantoor, thuis of op een andere flexwerkplek kunt werken en waarbij mensen en teams niet altijd op dezelfde locatie hoeven te zijn om met elkaar samen te werken. De meeste werknemers staan ook dit jaar (zeer) positief tegenover deze nieuwe manier van werken (49% in 2022 t.o.v. 51% in 2021).

Figuur 7.13: Ervaring met hybride werken



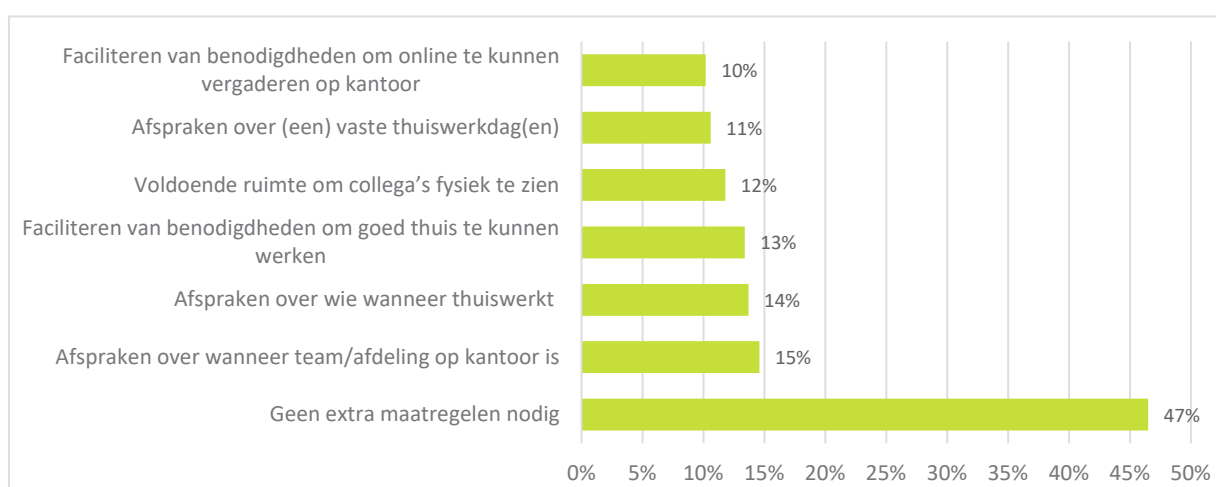
Binnen de binnendienst is deze groep aanzienlijk groter (55%) en in de buitendienst is men minder vaak positief over hybride werken (37%). Zie figuur 7.14. Daarnaast zijn werknemers die nu thuiswerken significant vaker (zeer) positief over hybride werken (68%) dan werknemers die niet thuiswerken (37%).

Figuur 7.14: Mening over hybride werken functiegroep in 2022 (N=7.379)



Ongeveer 47% geeft aan dat hun werkgever geen extra maatregelen hoeft te nemen om het hybride werken (meer) aangenaam te maken (figuur 7.15). Bij organisaties met minder dan 100 werknemers is dit aandeel groter (60%) dan bij grotere organisaties (35%). De meest genoemde maatregelen die hybride werken wel (verder) kunnen vergemakkelijken zijn bijvoorbeeld het "Afspraken over wanneer team/afdeling op kantoor is" (15%), het "Afspraken over wie wanneer thuiswerkt" (14%) en het "faciliteren of financieel vergoeden van benodigdheden om goed thuis te kunnen werken" (13%).

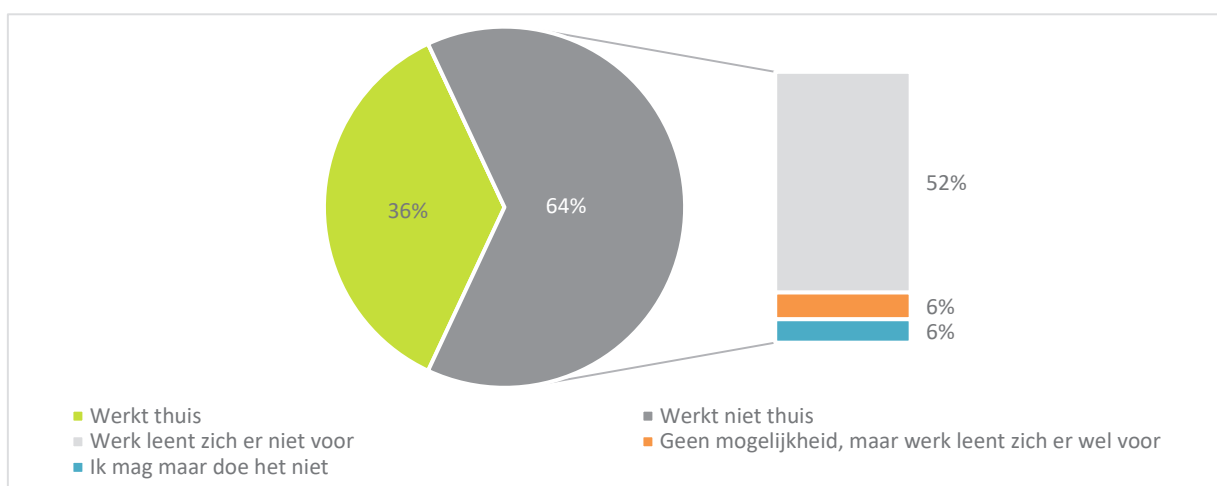
Figuur 7.15: Top 7 benodigde maatregelen hybride werken in 2022 (N=6.681)



7.3 Invloedsfactoren thuiswerkmogelijkheden

De potentie van thuiswerken is samengevat in figuur 7.16. De 29% die regelmatig thuis werkt en de 7% die wel eens thuis werkt (zie figuur 7.1) zijn weergegeven in lichtgroen. Degenen die (nog) niet thuiswerken in donkergrijs (samen 64%).

Figuur 7.16: Thuiswerken 2022 (N=8.919)



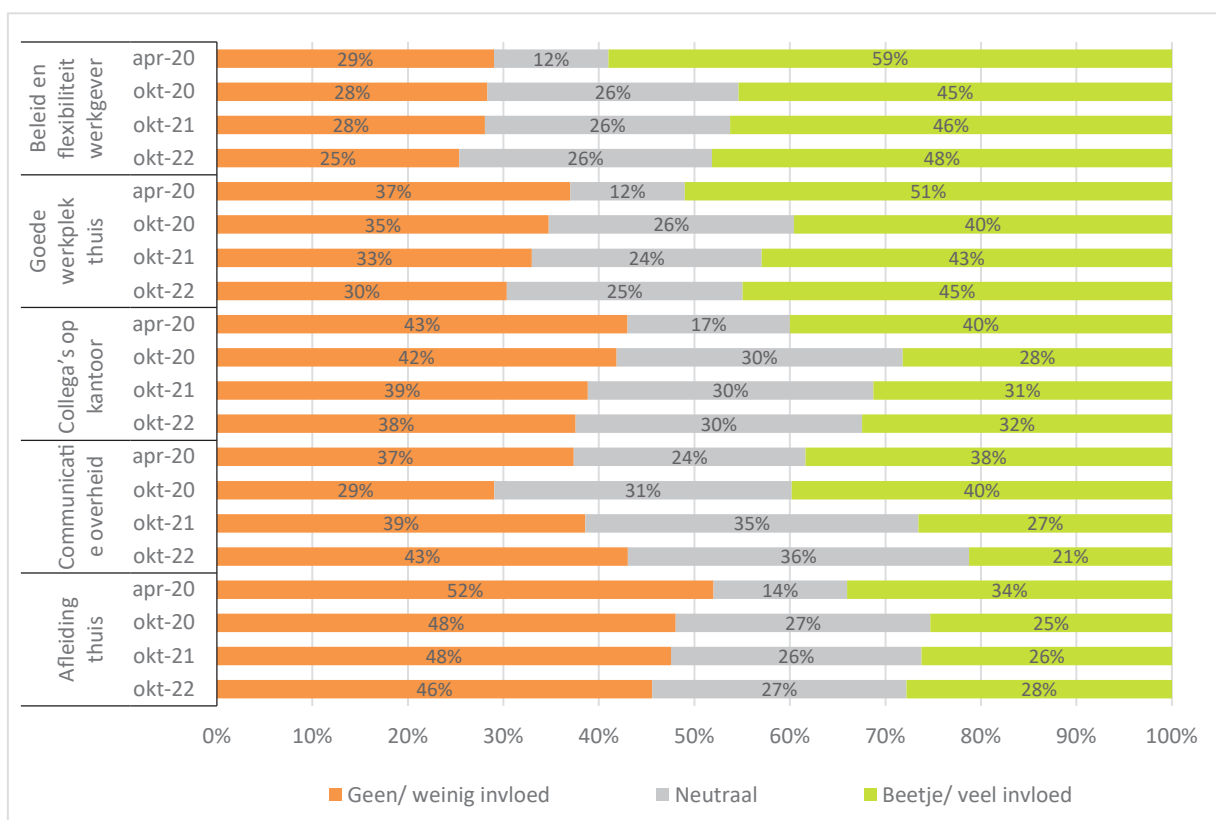
Uitsplitsing van die laatste groep laat zien dat 6% van de niet-thuiswerkers potentieel wel thuis zou kunnen werken. In 2019 was dit aandeel hoger met 13%, in 2020 lag dit aandeel op 9% en 2021 was dit aandeel 11%.

De 6% 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.

Situaties van invloed op Thuiswerken

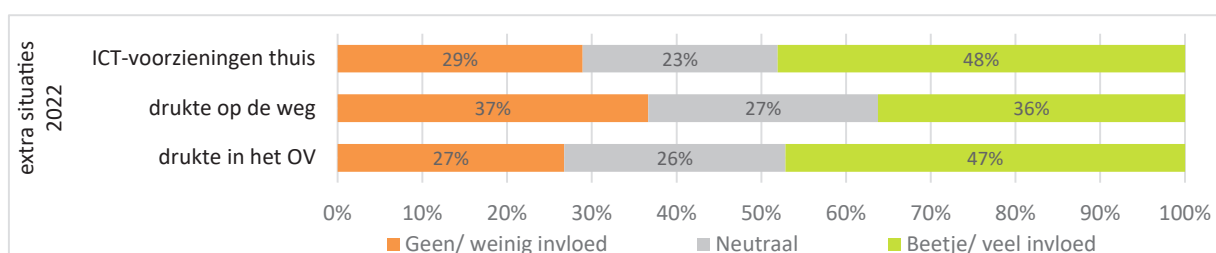
Op de vraag "In hoeverre zijn onderstaande situaties van invloed op jouw toekomstig reis- en thuiswerkgedrag?" antwoordde 48% dat het beleid en de flexibiliteit van de werkgever een beetje tot veel invloed heeft. Hoewel dit belang sinds april 2020 is gedaald (toen 59%), blijft dit de belangrijkste factor over de drie meetmomenten heen. Eigenlijk zien we bij alle factoren dat ze in april 2020 de grootste impact hadden, in oktober 2020 /2021 minder en nu in oktober 2022 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 21% van de werknemers aan dat deze communicatie van invloed is op hoe zij in de toekomst zullen reizen.

Figuur 7.17 Invloedsfactoren op toekomstig reis- en thuiswerkgedrag in april 2020 (N=3.530), oktober 2020 (N=8.515), oktober 2021 (N=8.379) en oktober 2022 (N=8.104)



In 2022 zijn in de vragenlijst nog extra situaties die reis- en thuiswerk gedrag kunnen beïnvloeden toegevoegd. Vooral de ICT-voorzieningen (48%) en de drukte in het OV (47%) hebben een (grote) invloed op de toekomstige keuzes.

Figuur 7.18: Toegevoegde Invloedsfactoren op toekomstig reis- en thuiswerkgedrag in oktober 2022



8. Speciale thema's

In het 2022 onderzoek is verder ingezoomd op gebruik van deelauto's. Naast vragen over gebruik van deelmobiliteit in het algemeen, die ook in eerdere metingen zijn gesteld, zijn in 2022 aan gebruikers van deelauto's aanvullende vragen gesteld over onder andere reismotieven en waardering van vormen van autodelen. In paragraaf 8.1 worden eerst de 2022 uitkomsten vergeleken met 2021 en 2020 voor wat betreft deelmobiliteit in het algemeen en de ontwikkeling daarin, daarna wordt ingezoomd op het aanbod en gebruik van de deelauto.

Paragraaf 8.2 geeft inzicht in de beleving van bereikbaarheid. Deze uitkomsten zijn gebaseerd op nieuwe vragen in het 2022 onderzoek met betrekking tot de bereikbaarheid van voorzieningen.

Het speciale thema "lopen" dat in het 2020 en 2021 onderzoek was opgenomen is in 2022 vervallen.

8.1 Deelmobiliteit en autodelen

Sinds 2020 wordt gevraagd naar het gebruik van verschillende typen deelmobiliteit, waaronder autodelen. In 2022 is gedetailleerder gevraagd naar het gebruik van de deelauto. In 2021 en 2020 werd gevraagd of men *wel eens* gebruik maakt van "een deelauto" in het algemeen. In 2022 is gevraagd naar het gebruik in de afgelopen drie jaar van elk van de volgende vormen van autodelen¹⁵:

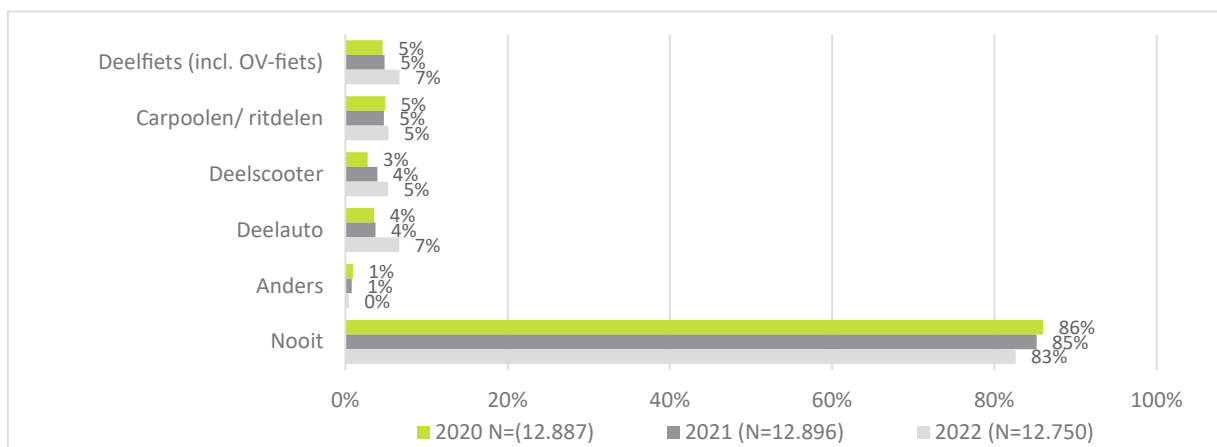
- ▶ (BtC) Een commerciële deelauto (bv Greenwheels).
- ▶ (CtC) Een privédeelauto via een online platform (bv Snappcar).
- ▶ (CtC) Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership', bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken).
- ▶ (BtB) Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden.
- ▶ (CtC) Een auto lenen van familie of vrienden.
- ▶ (BtC) Een auto van een verhuurbedrijf.

In de beschrijving van de ontwikkeling in de verschillende vormen van deelmobiliteit zijn voor een betere vergelijkbaarheid van de veranderingen in autodelen met eerdere metingen alleen de mensen meegeteld die één of meerdere van de eerste drie vormen gebruiken. Zakelijke deelauto's, lenen en huren worden hierin dus niet meegenomen. Merk op dat de afwijkende vraagstelling ten opzichte van eerdere metingen desondanks eventueel wel een rol kan spelen in de gevonden ontwikkelingen.

Ontwikkeling deelmobiliteit

Een meerderheid van 83% maakt in 2022 geen gebruik van deelmobiliteit (bevolking 18+). Dit is 2% minder dan in 2021, wat betekent dat het gebruik van deelsystemen iets is toegenomen (figuur 8.1). Dit zit met name in het toegenomen gebruik van zowel de deelfiets (+2%), deelscooter (+1%) als deelauto (+3%). Bij de "andere" vormen van deelmobiliteit wordt door de respondenten onder andere een aantal keren de (deel/regio)taxi/Valys genoemd.

Figuur 8.1: Gebruikers van deelmobiliteit in 2020-2022, meerdere antwoorden mogelijk



Opvallend is dat degenen die gebruik maken van deelmobiliteit relatief vaak meerdere vormen gebruiken. De meerderheid (65%) gebruikt weliswaar maar één vorm, maar een vrij grote groep (35%), meerdere vormen, waardoor het gemiddeld aantal vormen deelmobiliteit dat gebruik wordt op bijna 1,5 per persoon ligt. Jongeren (18-30 jaar), hoog opgeleiden en mannen gebruiken (significant) vaker meerder vormen van deelmobiliteit.

Wanneer alle zes hierboven genoemde vormen van deelautogebruik zouden worden meegeteld zegt 19% gebruik te maken van één of meerdere vormen van autodelen. Van de afzonderlijke vormen van autodelen wordt het lenen van een auto het vaakst genoemd (7%), gevolgd door een commerciële deelauto, via een verhuurbedrijf, of via een online platform (elk 3%). Een deelauto via de werkgever en shared ownership is door elk 2% genoemd. Slechts een klein deel zegt dus meerdere vormen van autodelen te gebruiken (de afzonderlijke vormen tellen tot 20% op).

Gebruikers van deelmobiliteit

Het gebruik van een deelauto is het hoogst in de provincies Noord-Holland (10%) en het laagst in Zeeland (3%). De deelfiets wordt het vaakst in de provincie Groningen (10%) gebruikt en het minst in Zeeland (3%). Zeeland scoort ook het laagst bij de deelscooter (1%) en carpoolen (4%). Zuid Holland scoort het hoogst bij de deelscooter (7%) en Gelderland en Flevoland bij carpoolen (6%) voor wat betreft het aandeel inwoners dat de afgelopen drie jaar wel eens gebruik van heeft gemaakt. Bij deze beide laatst genoemde vormen liggen de aandelen tussen provincies veel dichter bij elkaar dan bij deelauto en deelfiets.

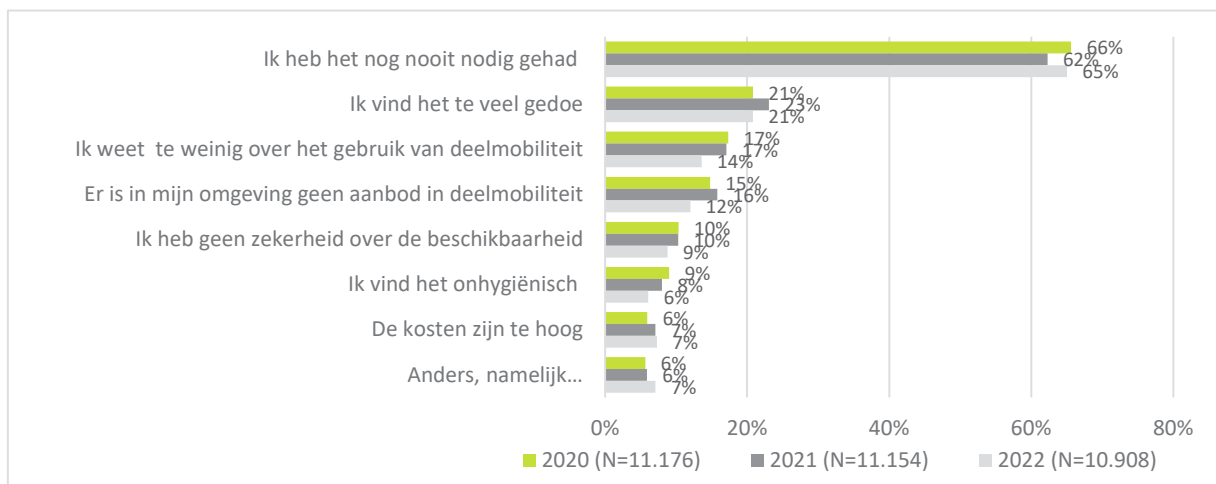
Naast dat jongeren en hoger opgeleiden gemiddeld meer vormen van deelmobiliteit gebruiken (gegeven dat ze minstens één soort gebruiken) geldt dat ook in bijna alle gevallen voor het gebruik van de afzonderlijke vormen van deelmobiliteit. Bij het onderscheid naar geslacht is dit minder eenduidig. Vrouwen gebruiken sommige afzonderlijke soorten soms wel in vergelijkbare mate als mannen, maar dan dus wel minder verschillende afzonderlijke vormen van deelmobiliteit.

Met uitzondering van huurauto's en carpoolen worden alle hier beschouwde vormen van deelmobiliteit (significant) vaker gebruikt door personen uit huishoudens waar geen auto aanwezig is. Dit geldt met name voor het lenen van een auto (10% vs. 7% in huishoudens met een auto) en het gebruik van een deelfiets (13% vs. 6%) of deelscooter (10% vs. 4%). In absolute zin zijn gebruikers van alle vormen van deelmobiliteit wel vaker afkomstig uit huishoudens waar een auto aanwezig is (69% tot 87% van de gebruikers komt uit een huishouden met auto), een grote groep met een lage kans op deelautogebruik levert dus meer gebruikers op dat een kleine groep met een grotere kans op deelautogebruik.

Redenen voor niet gebruiken deelmobiliteit

In 2022 is aan degenen die geen deelfiets, carpoolen, deelscooter of “andere” vorm van deelmobiliteit gebruiken gevraagd wat de reden daarvoor was (figuur 8.2). In 2021 en 2020 werd aan niet-gebruikers van een deelauto deze redenen ook gevraagd. Aan degene die in 2022 geen van de vormen van deelauto's gebruiken is apart naar de reden gevraagd (zie figuur 8.8).

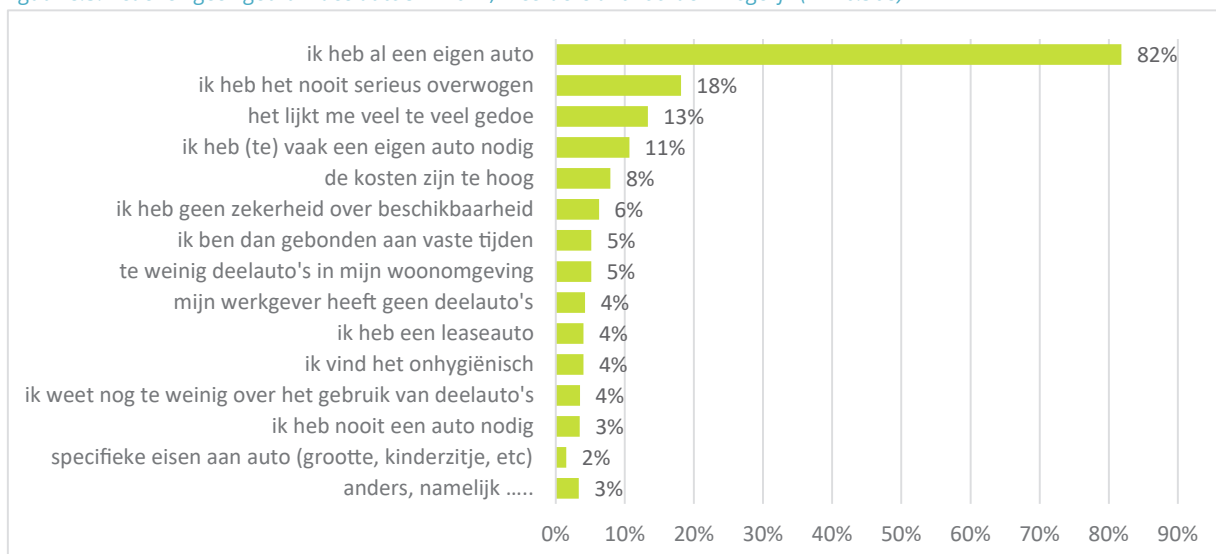
Figuur 8.2: Redenen geen gebruik deelmobiliteit (deelfiets, deelscooter, carpoolen) in 2020-2022, meerdere antwoorden mogelijk (N=10.908)



De voornaamste reden om geen gebruik te maken van deelmobiliteit is dat dit nog niet eerder nodig is geweest. In 2022 geldt dit voor 65% van de niet-gebruikers, in 2021 was dit 62% en in 2020 66%. Daarentegen is er een groep die aangeeft het te veel gedoe te vinden (ruim 20%) of er te weinig van te weten (14%, een afname t.o.v. 2021 en 2020). Ook zijn er in 2022 minder mensen die zeggen dat er geen aanbod is van deze vormen van deelmobiliteit in hun omgeving (12%). De prijs blijft een relatief weinig genoemde reden om geen van deze deelsysteem te gebruiken (7%).

Aan mensen die van geen van de zes vormen van autodelen gebruik maken, is eveneens gevraagd wat hiervoor de reden is (figuur 8.3). Ruim 80% geeft aan zelf al over een auto te beschikken, 18% heeft het nog nooit overwogen en 13% vindt het teveel gedoe en 11% geeft aan vaak een (eigen) auto nodig te hebben. Andere redenen worden minder vaak genoemd. Evenals in figuur 8.7 worden kosten door een relatief kleine groep (8%) genoemd als reden geen gebruik van deze vormen van autodelen gebruik te maken. Bij de andere redenen wordt onder andere het niet (meer) willen autorijden of fysieke redenen een aantal keren genoemd.

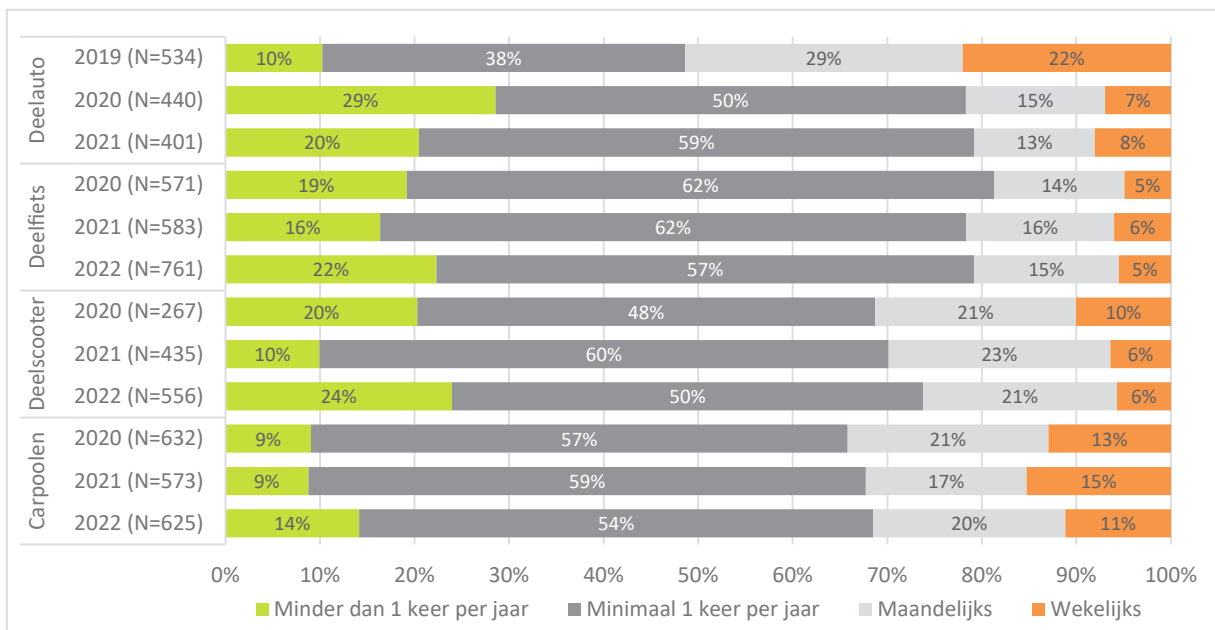
Figuur 8.3: Redenen geen gebruik deelauto's in 2022, meerdere antwoorden mogelijk (N=10.908)



Frequentie gebruik deelmobiliteit

Degenen die wél gebruik maken van deelmobiliteit doen dit over het algemeen minimaal één keer per jaar (figuur 8.4). Enigszins opvallend is dat het aandeel “minder dan 1 keer per jaar” is gestegen bij zowel de deelfiets als de deelscooter. Er zijn dus weliswaar meer gebruikers van deze vormen van deelmobiliteit bij gekomen (zie figuur 8.1), maar dit lijken vooral incidentele gebruikers te zijn¹⁶. Voor carpoolen geldt in iets mindere mate iets soortgelijks, al is het aandeel gebruikers hier minder gestegen. Gebruik van de verschillende vormen van autodelen in 2022 komt in de volgende sectie aan bod.

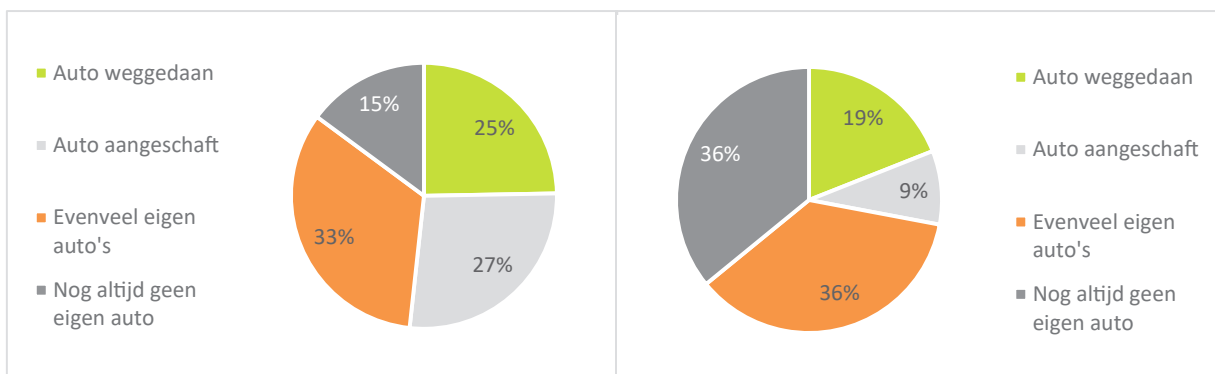
Figuur 8.4: Frequentie gebruik deelmobiliteit in 2019-2022



Effect gebruik autodelen op autobezit

In 2022 zegt iets meer dan een derde van de gebruikers van de verschillende vormen van autodelen dat dit geen effect op het autobezit heeft gehad (36%: evenveel eigen auto's). Een even grote groep zegt dat men (nog) geen eigen auto heeft aanschaf (figuur 8.5). We kijken hier, evenals eerder in deze sectie, weer alleen naar degenen die van de eerste drie van de zes eerder genoemde vormen van autodelen gebruik maken. Een klein deel (9%) hiervan geeft aan een auto te hebben aangeschaft of juist te hebben weggedaan (19%) door gebruik van een deelauto. Bij het meenemen van de gebruikers van alle vormen van autodelen in 2022 (N=762) is het aandeel “Evenveel eigen auto's” overigens iets groter (43%) en zijn de andere aandelen lager.

Figuur 8.5: Invloed deelautogebruik op autobezit (Links 2021: N=402, Rechts 2022: N=624)

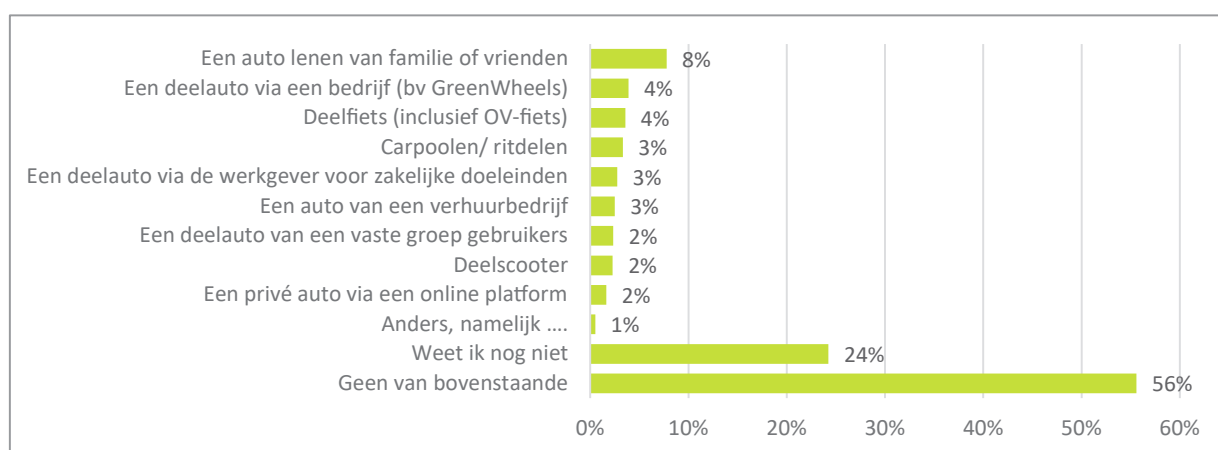


¹⁶ Merk nogmaals op dat dit mede een gevolg van de gewijzigde vraagstelling kan zijn, in het 2022 onderzoek is naar gebruik in de afgelopen drie jaar gevraagd.

Opvallend is dat de verschillen t.o.v. 2021 vrij groot zijn, dit ondanks de selectie op alleen de eerste drie vormen van autodelen en ondanks dat de vraag niet is veranderd. In 2021 was het aandeel deelauto-gebruikers dat aangaf dat dit wel effect had op het autobezit aanzienlijk groter (totaal 52% vs. 28% in 2022).

Toekomstig gebruik autodelen

Figuur 8.6: Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken, meerdere antwoorden mogelijk (N=10.980)



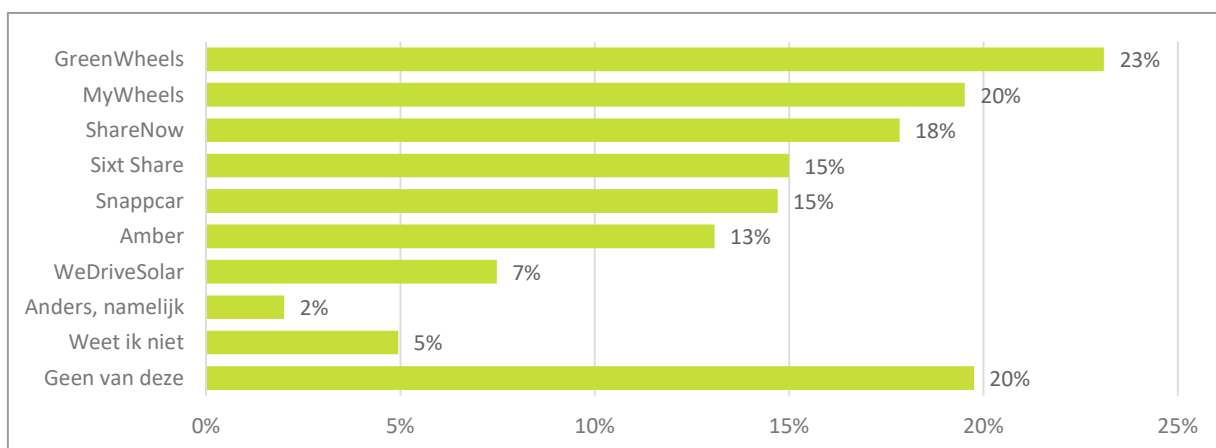
Figuur 8.6 toont de intentie om de verschillende deelsystemen (vaker) te gebruiken in de toekomst. Deze vraag is op een andere wijze gesteld dan in 2021 en 2020 waardoor er geen ontwikkeling bepaald kan worden¹⁷. Het grootste deel (56%) geeft aan te verwachten geen van verschillende van deelmobiliteit (vaker) te gaan gebruiken en nog eens een grote groep (24%) weet het nog niet. Een auto lenen wordt het vaakst (8%) genoemd als vorm van deelmobiliteit die men verwacht vaker te gaan gebruiken, gevolgd door een commerciële deelauto en de deelfiets (4%). Overigens geldt dat huidige gebruikers van de verschillende vormen van autodelen veel vaker aangeven te verwachten deze systemen vaker te gaan gebruiken. De belangstelling bij degenen die een systeem nog niet gebruiken om dit in de toekomst wel te gaan doen is dus heel gering.

Verdieping autodelen

Zoals eerder gemeld is aan gebruikers van de verschillende vormen van autodelen in 2022 een aantal aanvullende vragen gesteld, het gaat hier om totaal 807 gebruikers van autodelen. Figuur 8.7 laat allereerst zien bij welke organisaties gebruikers van een deelauto klant zijn of een account hebben. GreenWheels en MyWheels worden het vaakst genoemd, maar er is ook een grote groep die bij geen van de genoemde organisaties is aangesloten. Dit zijn vooral mensen die (alleen) gebruik maken van een deelauto via de werkgever. Opvallend is dat 31% bij meer dan één organisatie is aangesloten.

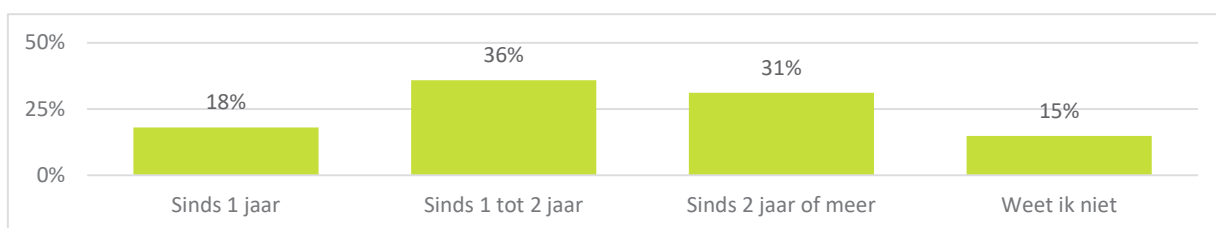
¹⁷ Naast de gewijzigde vraagstelling is aan huidige gebruikers van de deelfiets of de deelscooter en aan carpoolers deze vraag (ten onrechte) niet gesteld (totaal 1.770 personen).

Figuur 8.7: Deelauto-organisaties waar gebruikers van een deelauto klant van zijn of een account hebben, meerdere antwoorden mogelijk (N=807)



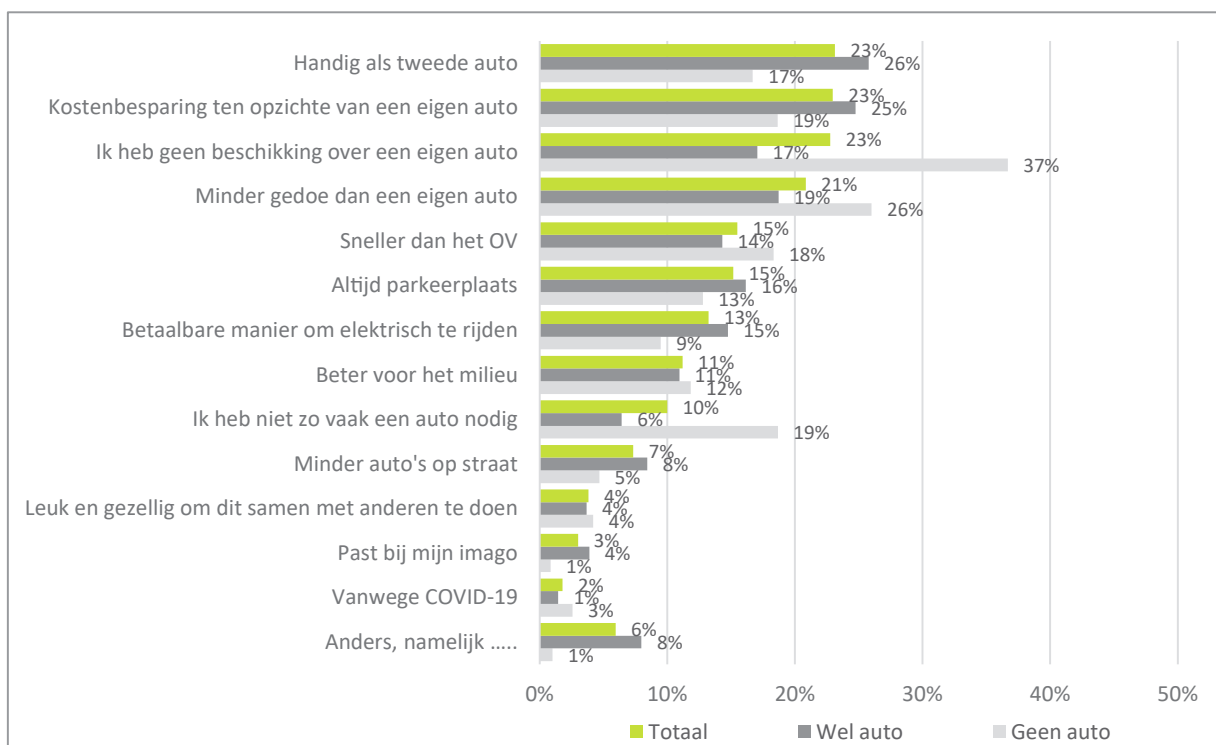
Tweederde van degenen die een deelauto gebruiken doet dit al langer dan een jaar, bijna een derde al langer dan twee jaar (figuur 8.8). Een kleine 20% is in het afgelopen jaar met autodelen begonnen en 15% weet het niet.

Figuur 8.8: Sinds wanneer gebruikt men deelauto's? (N=807)



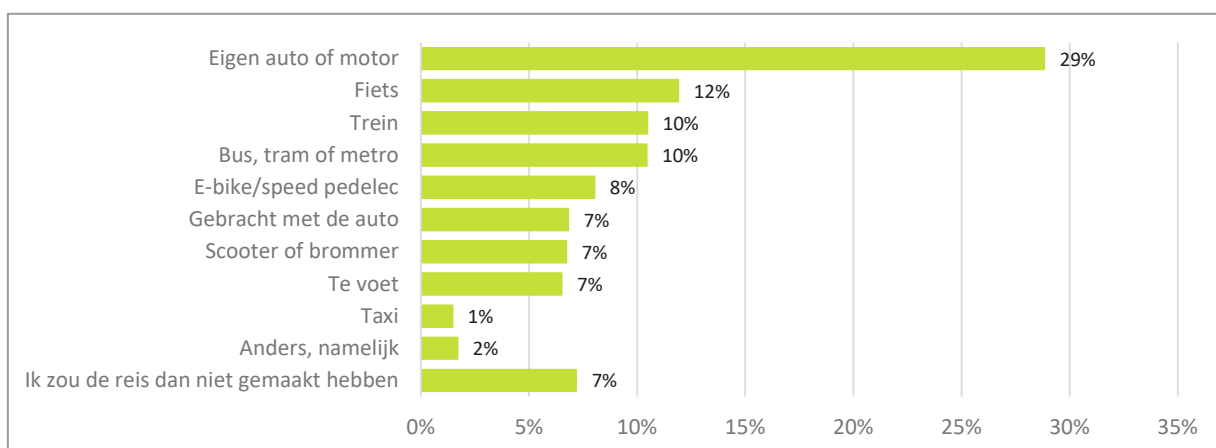
Bij de redenen om een deelauto te gebruiken (figuur 8.9) is er een duidelijk verschil tussen huishoudens waar (nog) geen auto aanwezig is en huishoudens waar dat wel het geval is. Respondenten uit een huishouden zonder auto noemen vaker expliciet niet de beschikking te hebben over een auto, minder vaak een auto nodig te hebben en het minder gedoe te vinden dan een eigen auto. Ook noemen ze een deelauto vaker sneller dan het OV in vergelijking tot huishoudens waar wel een auto aanwezig is. Deze laatste groep noemt vaker kosten, handig als tweede auto, parkeren en het uitproberen van elektrisch rijden als reden een deelauto te gebruiken. Bij de "andere" redenen wordt een aantal keer het zakelijk gebruik ervan of het, bij sommige ritten, moeten meenemen van bagage/grote spullen genoemd als reden om (soms) van een deelauto gebruik te maken.

Figuur 8.9: Redenen gebruik deelauto, meerdere antwoorden mogelijk (N=807)



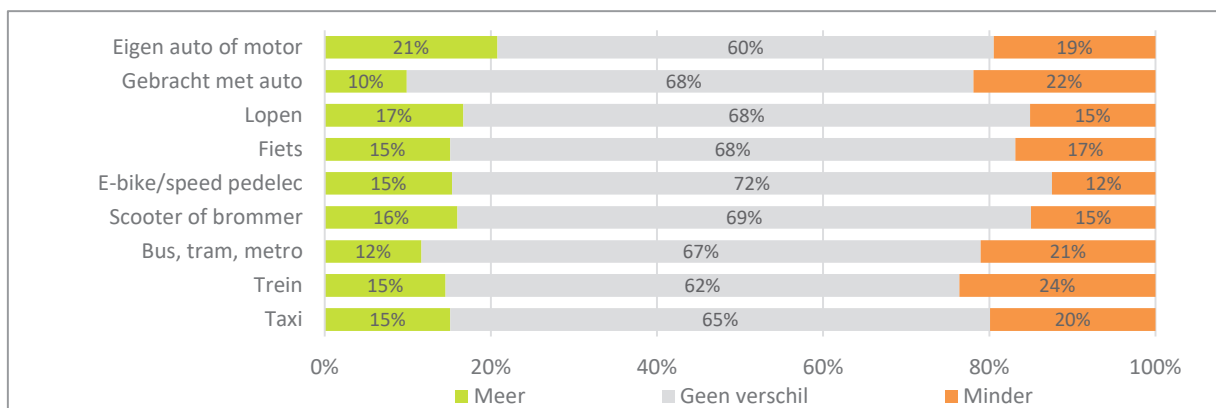
Wanneer de laatste reis die met een deelauto is gemaakt daar niet mee gemaakt had kunnen worden, dan zouden de meeste (29%) personen deze reis met een eigen auto hebben gemaakt (figuur 8.10). Ook de fiets en het OV worden hier regelmatig (rond de 10%) genoemd als alternatief. Een relatief klein deel (7%) zou de reis dan niet hebben gemaakt. Dit wordt vaker genoemd door mensen afkomstig uit een huishouden zonder auto (10%). Met uitzondering van, vanzelfsprekend, een eigen auto geldt dat ook voor alle andere opties.

Figuur 8.10: Alternatieven voor gebruik deelauto bij laatste deelautorit (N=807)



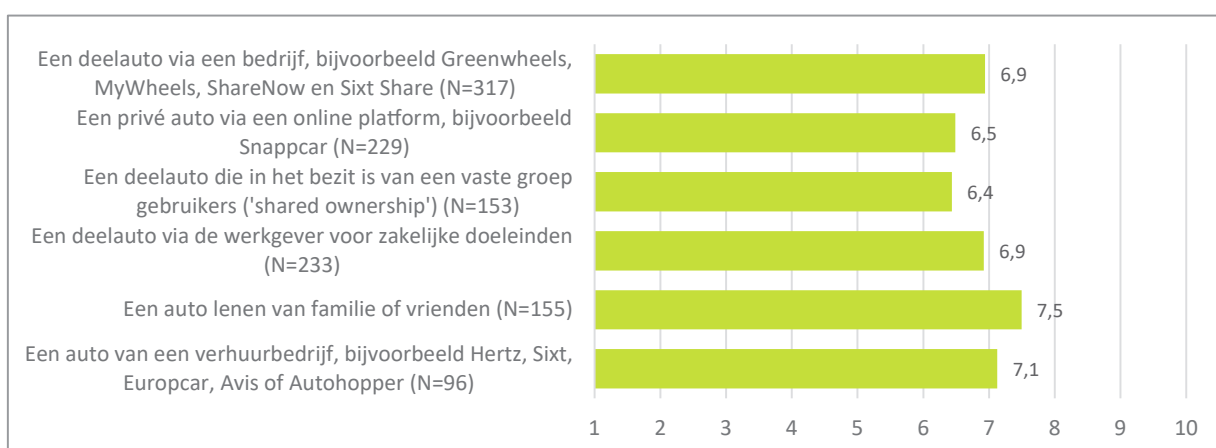
Het gebruik van een deelauto heeft voor 60% tot 72% van de gebruikers ervan geen effect gehad op het aantal ritten dat met een ander vervoermiddel wordt gemaakt (figuur 8.11). Wanneer er wel een effect is dan geldt steeds in ongeveer gelijke mate dat er minder of meer van een bepaald vervoermiddel gebruik is gemaakt. Bij het OV, taxi en carpoolen is het deel van de deelautogebruikers dat zegt dat men deze vervoermiddelen nu minder gebruikt iets groter dan de degenen die zeggen deze vervoermiddelen nu minder te gebruiken. Zoals uit figuur 8.10 ook al enigszins bleek (daar o.b.v. alleen de laatste deelautorit) lijkt de deelauto dus vooral een alternatief voor deze vervoermiddelen te zijn.

Figuur 8.11: Effect van gebruik deelauto op gebruik andere vervoermiddelen (N=807)



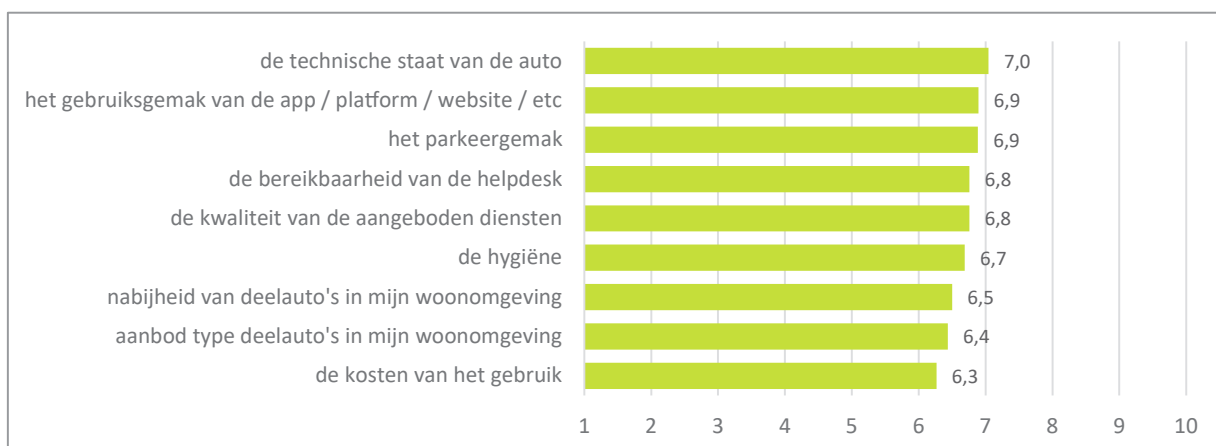
Gebruikers van de verschillende vormen van autodelen zijn hier in het algemeen redelijk tevreden over (figuur 8.12). Gebruikers van Shared Ownership beoordelen deze vorm van autodelen met gemiddeld een 6,4. Mensen die een auto lenen zijn het meest tevreden, zij geven gemiddeld een 7,5.

Figuur 8.12: Beoordeling vormen van autodelen door gebruikers



Alle gebruikers van de verschillende vormen van autodelen hebben daarnaast ook een aantal specifieke kenmerken beoordeeld (figuur 8.13). Het meest tevreden is men over de technische staat van de auto (7,0), het minst over de kosten van het gebruik ervan (6,3).

Figuur 8.13: Beoordeling kenmerken autodelen (alle vormen)



Wanneer naar de tevredenheid met de verschillende aspecten wordt gekeken voor de afzonderlijke vormen van autodelen (niet in de figuur) door de gebruikers ervan (kenmerken die voor een systeem niet relevant of van toepassing zijn, zijn evenals in figuur 8.13 buiten beschouwing gelaten), dan geldt dat:

- ▶ De nabijheid van deelauto's en het aanbod van deelauto's in de woonomgeving het hoogst scoren bij Snappcar (6,9 resp. 7,1) en het laagst bij Zakelijke deelauto's (5,9 resp. 5,9).
- ▶ De kosten het hoogst worden gewaardeerd bij Shared ownership (6,9) en, opvallend genoeg, het laagst bij Lenen (5,9).
- ▶ De kwaliteit van de aangeboden diensten het hoogst wordt gewaardeerd bij Commerciële deelauto's en Huren (7,0) en het laagst bij Zakelijke (6,6).
- ▶ De hygiëne het hoogst (7,0) wordt gewaardeerd bij Shared ownership en het laagst bij Zakelijk (6,5).
- ▶ Het gebruiksgemak (van app/platform/website) het hoogst wordt gewaardeerd bij huren (7,5) en het laagst bij Zakelijk (6,8).
- ▶ De bereikbaarheid van de helpdesk het hoogst wordt gewaardeerd bij Shared ownership en het laagst bij Huren (6,6).
- ▶ Het parkeergemak het hoogst wordt gewaardeerd bij Commerciële deelauto's (7,3) en het laagst bij Zakelijke (6,5).
- ▶ De technische staat het hoogst wordt gewaardeerd bij Huren (7,5) en het laagst bij Shared ownership (6,9).

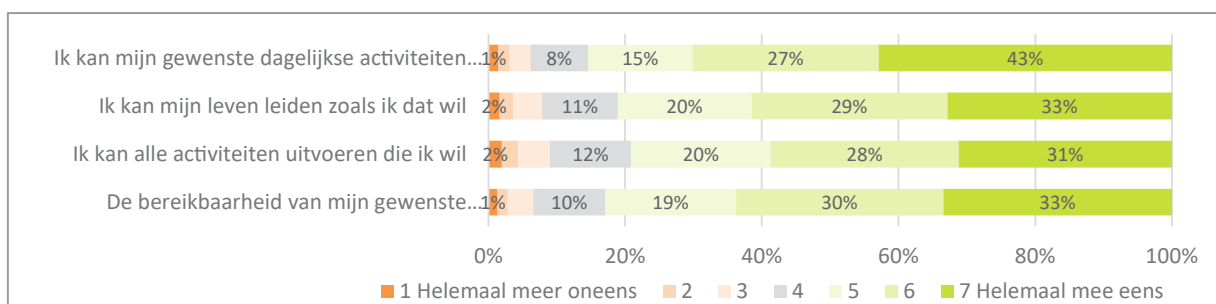
Bovenstaande verschillen zijn over het algemeen niet heel groot, en meestal goed verklaarbaar gezien de specifieke verschillen tussen vormen van autodelen, maar gemiddeld over deze negen bevraagde kenmerken zijn gebruikers van een Commerciële deelauto ten aanzien van deze specifieke aspecten hier het meest tevreden over (6,9) en van een Zakelijke het minst (6,5).

8.2 Beleving van bereikbaarheid

Aan alle respondenten zijn in 2022 de volgende vier stellingen voorgelegd:

- ▶ "Ik kan mijn gewenste dagelijkse activiteiten makkelijk uitvoeren"
- ▶ "Ik kan mijn leven leiden zoals ik dat wil"
- ▶ "Ik kan alle activiteiten uitvoeren die ik wil"
- ▶ "De bereikbaarheid van mijn gewenste activiteiten is goed"

Figuur 8:14: Oordeel op stellingen over beleving van bereikbaarheid (N=12.750)



Figuur 8:14 laat zien in hoeverre men het in z'n totaliteit al dan niet met deze stellingen eens is. Voor alle vier stellingen geldt dat de overgrote meerderheid (79% - 85%) hier in beperkte mate tot helemaal mee eens is (score 5, 6 of 7). Met betrekking tot het kunnen uitvoeren van alle activiteiten zegt 9% dat men het hier helemaal of in beperkte mate mee oneens is (score 1, 2 of 3), bij de overige drie stellingen is dit aandeel met ruim 6% tot bijna 8% kleiner.

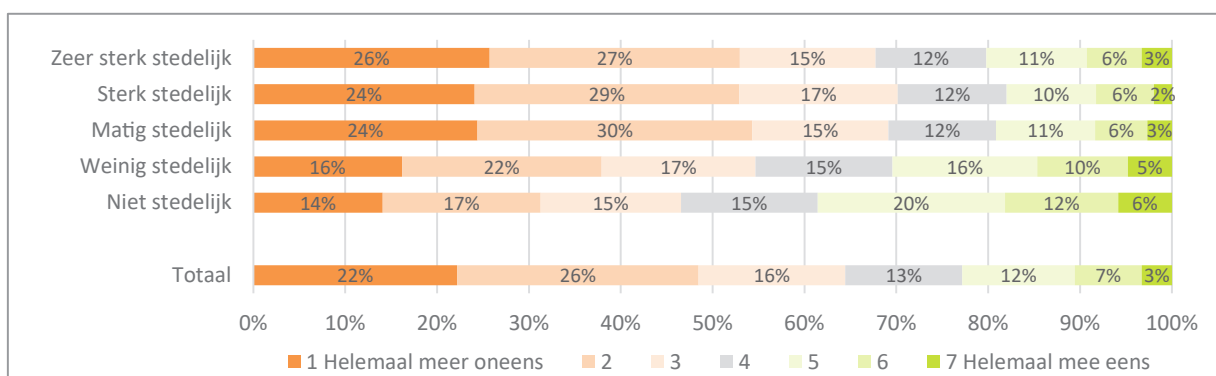
Tussen groepen in de populatie zijn er echter wel (significante) verschillen in de mate waarin men het met de verschillende stellingen eens is. De grootste verschillen zijn¹⁸:

- ▶ *“Ik kan mijn gewenste dagelijkse activiteiten makkelijk uitvoeren”*:
 - ▶ De oudste leeftijdsgroep (65plus) en Hoog opgeleiden zijn het hier het vaakst mee eens (score 5, 6 of 7: 89%), ook de op één na oudste leeftijdsgroep (46-64 jaar) scoort met 88% eveneens hoog.
 - ▶ Mensen uit een huishouden zonder auto (score 1, 2 of 3: 14%), Zelfstandigen (met of zonder personeel, 10%) en Werkzoekenden (9%) zijn het vaakst geheel of gedeeltelijk oneens met deze stelling.
- ▶ *“Ik kan mijn leven leiden zoals ik dat wil”*
 - ▶ Het vaakst mee eens: Ouderen (65plus, 87%), Hoog opgeleiden (86%) en wonend in een Matig stedelijke gemeente (84%).
 - ▶ Het vaakst mee oneens: huishoudens zonder auto (16%), Werkzoekenden (16%) en wonend in een gemeente met 250.000 of meer inwoners (10%).
- ▶ *“Ik kan alle activiteiten uitvoeren die ik wil”*
 - ▶ Het vaakst mee eens: Hoog opgeleiden (85%), Ouderen (65plus, 83%) en wonend in een Matig stedelijke gemeente (82%).
 - ▶ Het vaakst mee oneens: huishoudens zonder auto (18%), Werkzoekenden (16%) en Laag opgeleiden (11%).
- ▶ *“De bereikbaarheid van mijn gewenste activiteiten is goed”*
 - ▶ Het vaakst mee eens: Ouderen (65plus, 88%), Hoog opgeleiden (86%), en wonend in een Matig stedelijke gemeente (86%).
 - ▶ Het vaakst mee oneens: huishoudens zonder auto (15%), Werkzoekenden (13%) en Jongeren (18-30 jaar, 9%).

Wat opvalt dat in alle gevallen mensen uit een huishouden zonder auto en werkzoekenden het vaakst oneens zijn met alle vier stellingen en ouderen en hoog opgeleiden het vaakst eens.

Vervolgens is gevraagd welk cijfer men aan de bereikbaarheid van voorzieningen in de woonomgeving geeft. Hier is men over het algemeen zeer tevreden over (gemiddeld een 7,9) waarbij er slechts een beperkte mate van spreiding is tussen groepen in de populatie. Werkzoekenden geven het laagste cijfer (7,5) en 65-plussers het hoogste (8,2).

Figuur 8.15: Oordeel op stelling “Waar ik woon zijn de afstanden tot de meeste voorzieningen te groot”, naar stedelijkheid woongemeente (N=12.750)



Ten slotte is de stelling *“Waar ik woon zijn de afstanden tot de meeste voorzieningen te groot”* voorgelegd. Bijna tweederde is het hier helemaal of in beperkte mate mee oneens en bijna een kwart is het er helemaal of in beperkte mate mee eens. De verschillende subgroepen in de populatie verschillen wederom steeds (significant) van elkaar, maar de verschillen zijn absoluut gezien opnieuw niet heel groot. De grootste verschillen treden op bij de uitsplitsing naar stedelijkheidsgraad van de woongemeente (figuur 8.15). In niet- en weinig-stedelijke gebieden is het men het vaker (39% en 30%) dan gemiddeld met deze stelling eens en in de overige stedelijkheidsgraden is rond de 70% het er niet mee eens.

¹⁸ Er is steeds gekeken naar de “top 3” van hoogste en laagste scores over verschillende uitsplitsingen van de totale populatie. Hierbij is gekeken naar leeftijdsklasse, opleiding, geslacht, werkzaamheid, autobezit (wel/niet), en de stedelijkheidsgraad en gemeentegrootte van de woongemeente. In alle gevallen verschillen de subgroepen significant (95%) van elkaar voor wat betreft de verdeling van de gegeven scores 1-7 op elk van de vier stellingen.



Bijlagen

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. Projectspecifieke 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 reisbeleving. 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
- ▶ Thuiswerken
- ▶ 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.

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 de sectoren:

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

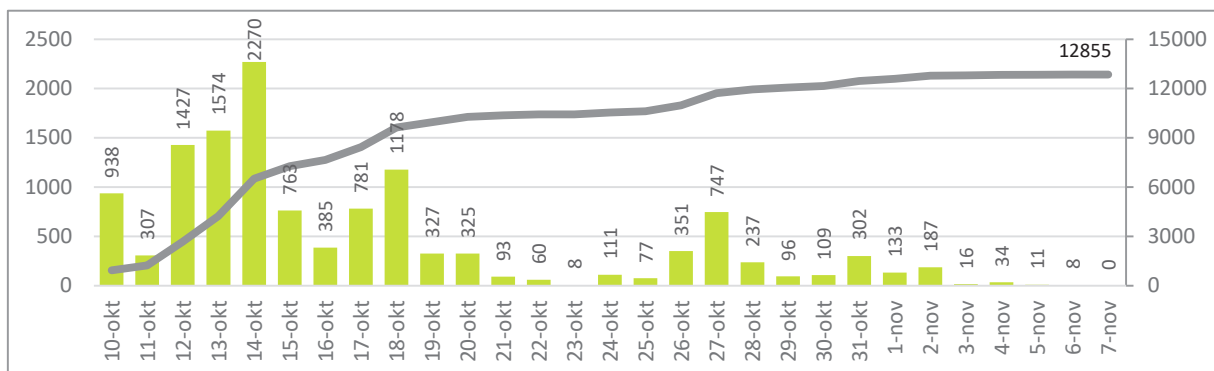
Het aantal respondenten diende bovendien groot genoeg te zijn om betrouwbare uitspraken te kunnen doen op landelijk niveau en per landsdeel, liefst ook per branche.

Deze eisen aan representativiteit en betrouwbaarheid hebben we behaald door 12.372 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 12.750.

Verloop dataverzameling

De dataverzameling is op 10 oktober 2022 gestart en is op 7 november afgesloten. Naast dataverzameling via PanelClix is via het panel van SmartwayZ.NL extra respons verkregen ten behoeve van de regionale analyses in Brabant (niet in dit rapport). Totaal zijn in ongeveer een maand tijd 12.855 enquêtes volledig ingevuld (waarvan 475 via SmartwayZ.NL), waarvan ongeveer de helft na vier dagen binnen was en 80% na een kleine 2 weken (zie figuur b.2). Op 24 oktober is PanelClix gestart met aanvullend werven ten behoeve van de regionale analyses.

Figuur b.2: Verloop dataverzameling (per dag en cumulatief)



Daarnaast zijn in totaal 1.612 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, overal dezelfde antwoorden, inconsequente antwoorden of onmogelijke waarden. Respondenten waarvan op meerdere punten blijkt dat ze de vragenlijst niet serieus hebben ingevuld, worden geschrapt uit de dataset. In totaal hebben 12.855 mensen de vragenlijst tot en met de laatste vraag ingevuld. Na het opschonen van de data bleken de gegevens van 12.750 (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 tests 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 12.750 respondenten als representatief beschouwen voor de 12.956.000 volwassenen populatie (18+) hebben we een ophoogfactor toegepast van $(12.956.000 / 12.750 =) 1.016,16$.

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 NoordWest, dit komt overeen met de verdichting die is gerealiseerd voor de regio's Brabant en Amsterdam. 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 = 0,18, max = 5,00 (per. def.)).

Tabel b.1: Verdeling achtergrondkenmerken en weegfactor

Kenmerk	Respons		Weegf.	Gewogen		Pop.
Man	6.011	47,1%	1,050	6.312	49,5%	49,3%
Vrouw	6.676	52,4%	0,955	6.377	50,0%	50,7%
Anders/Onbekend	63	0,5%	0,967	61	0,5%	
18-30 jaar	2.016	15,8%	1,225	2.469	19,4%	18,9%
31-45 jaar	2.967	23,3%	1,005	2.983	23,4%	22,8%
46-65 jaar	4.944	38,8%	0,876	4.332	34,0%	33,5%
>65 jaar	2.823	22,1%	1,051	2.966	23,3%	24,8%
Voortgezet onderwijs	4.071	31,9%	1,208	4.919	38,6%	41,9%
MBO, havo, atheneum	3.987	31,3%	0,723	2.885	22,6%	22,7%
HBO universiteit	4.373	34,3%	1,048	4.581	35,9%	35,5%
Overig/geen	319	2,5%	1,144	365	2,9%	
Zeer sterk stedelijk	3.374	26,5%	0,982	3.313	26,0%	25,9%
Sterk stedelijk	4.242	33,3%	0,898	3.808	29,9%	29,9%
Matig stedelijk	1.995	15,6%	1,024	2.043	16,0%	16,1%
Weinig stedelijk	2.445	19,2%	1,107	2.707	21,2%	21,3%
Niet stedelijk	694	5,4%	1,267	879	6,9%	6,9%
Beroepsbevolking	8.617	67,6%		9.322	73,1%	
Bouw/industrie	1.190	9,3%	1,212	1.442	11,3%	88,7%
Commerciële dienstverl.	2.923	22,9%	1,441	4.212	33,0%	33,1%
Niet-commerciële dienstv.	3.991	31,3%	0,818	3.264	25,6%	25,6%
Werkloze beroepsbevolking	513	4,0%	0,785	403	3,2%	3,1%
Niet-beroepsbevolking	4.133	32,4%	0,830	3.428	26,9%	26,9%
Landsdeel Noord	1.213	9,5%	1,036	1.257	9,9%	10,0%
Landsdeel Oost	1.748	13,7%	1,343	2.348	18,4%	18,6%
Landsdeel Zuid	3.302	25,9%	0,828	2.733	21,4%	21,5%
Landsdeel ZuidWest	2.395	18,8%	1,250	2.994	23,5%	23,4%
Landsdeel NoordWest	4.092	32,1%	0,835	3.418	26,8%	26,6%
Totaal	12.750		1,000	12.750		

Regressie analyses

Mensen die in 2021 en/of 2022 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 2022 ten opzichte van 2021. 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", "persoonlijke motivaties", "COVID", "thuiswerken" en "alternatieven". In de meeste gevallen gaat het om veranderingen in specifieke situaties in 2022 ten opzichte van 2021. 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 2022 ten opzichte van 2021. De waarde van Δ werkdagen kan dus eveneens variëren tussen de -7 en +7).

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

Variabele	Waarnemingen			Coeff. p		Coeff. p		Coeff. p	
	Auto	OV	Fiets	Auto	Auto	OV	OV	Fiets	Fiets
Autonoom									
Δ werkdagen	761	202	464	,799	,000	,556	,000	,718	,000
Δ werklocatie	435	105	199	,070	,167	,173	,163	,333	,000
Verhuurd	316	81	144	,052	,358	-,171	,206	-,218	,029
Δ autobezit	405	85	289	,198	,000	-,179	,078	,198	,006
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	1.301	118	495	-,263	,000	-,836	,000	-,151	,079
Sector Diensten	1.051	269	398	-,243	,000	-,374	,012	-,413	,000
Sector Overheid	197	98	113	-,137	,358	-,997	,003	-,416	,111
Sector Onderwijs	296	66	250	-,188	,029	-,476	,052	-,175	,158
Sector Zorg	984	144	538	-,162	,004	-,590	,001	-,227	,013
Sector Overig	1.177	261	598	-,208	,000	-,581	,000	-,228	,007
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Land/Ind/Handel	438	54	126	,729	,000	,693	,000	,609	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Diensten	647	185	172	,686	,000	,566	,000	,677	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overheid	152	88	90	,580	,000	,710	,000	,787	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Onderwijs	101	39	84	,755	,000	,629	,000	,726	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Zorg	230	49	89	,782	,000	,551	,000	,760	,000
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overig	353	112	153	,771	,000	,507	,000	,671	,000
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Land/Ind/Handel	377	54	95	-,625	,000	-,608	,000	-,593	,000
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Diensten	591	188	162	-,592	,000	-,583	,000	-,592	,000
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Overheid	146	84	83	-,542	,000	-,573	,000	-,797	,000
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Onderwijs	79	36	60	-,701	,000	-,635	,006	-,707	,000
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Zorg	192	41	76	-,724	,000	-,337	,030	-,787	,000
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Overig	266	100	119	-,743	,000	-,378	,000	-,640	,000
Buitendienstfunctie	1.081	118	447	-,143	,000	,129	,278	,038	,572
Werkgeversregelingen									
Δ mogelijkheid om thuis te werken	1.392	361	534	,026	,455	-,002	,981	-,177	,008
Δ mogelijkheid op andere locaties te werken	972	226	334	-,143	,000	-,062	,510	-,105	,165
Δ mogelijkheid om online te vergaderen	1.796	396	777	-,070	,031	-,091	,268	,055	,349
Δ flexibele werktijden	1.074	264	437	-,031	,391	,087	,322	,109	,085
Δ regeling thuiswerkvergoeding	1.138	328	449	-,049	,168	,104	,183	,090	,201
Δ reiskostenvergoeding auto	1.124	187	286	,019	,556	-,275	,004	,052	,505
Δ reiskostenvergoeding Fiets/e-bike	507	127	233	,042	,418	-,115	,349	,020	,824
Δ reiskostenvergoeding OV	542	183	182	-,067	,184	,134	,182	-,262	,007
Δ aanschafvergoeding fiets/ e-bike#	641	139	270	-,037	,426	-,028	,804	,013	,873
Δ leaseregeling fiets/ e-bike	455	98	168	-,040	,446	-,025	,849	,069	,503
Δ parkeerartieven	612	172	247	,087	,056	,072	,483	-,181	,029
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto	940	217	325	,023	,532	-,128	,158	,165	,027
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets	589	137	310	,035	,449	-,043	,712	,024	,741
Woon-werkroute									
Δ autowegen/ route	1.088	152	336	,005	,864	,008	,926	-,102	,117
Δ auto reistijd#	1.417	201	338	-,007	,822	-,106	,236	,234	,003
Δ betrouwbaarheid auto reistijd#	1.274	219	329	,009	,787	,060	,477	,015	,839
Δ fietspaden/ route#	635	154	473	,004	,916	,196	,036	,039	,484
Δ fiets reistijd	540	124	332	-,224	,000	-,172	,097	,145	,031
Δ fietsenstalling station#	423	141	206	,054	,205	-,011	,904	-,039	,579
Δ P+R#	413	102	121	,015	,722	,102	,358	-,059	,517
Δ aanbod OV mogelijkheden#	685	279	290	-,030	,442	,137	,080	-,032	,668
Δ frequentie OV	848	393	381	-,006	,877	-,008	,914	-,038	,571
Δ OV reistijd	779	270	325	-,008	,844	,019	,816	-,151	,060
Δ betrouwbaarheid OV reistijd	893	400	400	,095	,003	-,063	,316	-,014	,812
Persoonlijke motivaties									
Reiskosten speelt (grote) rol	2.209	480	947	-,070	,029	-,134	,102	-,084	,123
Reistijd speelt (grote) rol	3.302	644	1.457	,027	,492	-,157	,135	-,025	,713
Reisafstand speelt (grote) rol	2.962	544	1.401	-,083	,023	-,069	,455	,095	,158
Flexibiliteit speelt (grote) rol	3.047	530	1.261	,014	,687	,105	,240	,043	,465
Gemak speelt (grote) rol	3.597	645	1.541	-,026	,562	,047	,657	,020	,770
Comfort speelt (grote) rol	3.492	573	1.204	,053	,211	-,377	,000	-,133	,028
Fysieke beperkingen speelt (grote) rol	1.197	209	496	,093	,034	-,039	,705	-,004	,957
Gewoonte speelt (grote) rol	2.682	494	1.346	-,025	,461	-,025	,767	-,087	,125
Het is onspannen speelt (grote) rol	3.070	534	1.563	-,112	,004	-,155	,084	-,041	,557
Het is leuk speelt (grote) rol	2.498	334	1.342	-,011	,767	,059	,533	,119	,070
Privacy speelt (grote) rol	2.651	277	805	,066	,052	-,232	,024	-,099	,092
Status speelt (grote) rol	906	153	337	,063	,129	,107	,393	-,073	,352
Effect op milieu speelt (grote) rol	1.355	475	1.252	-,196	,000	-,048	,575	,092	,128
Effect op gezondheid speelt (grote) rol	1.690	410	1.591	-,065	,084	,060	,517	,128	,056
COVID									
COVID speelt (grote) rol bij gebruik auto	1.145	281	433	,080	,035	-,176	,059	-,142	,044
Thuiswerken									
Persoonlijke reden om thuis te werken	1.396	367	511	-,137	,001	-,019	,839	-,051	,521
Externe reden om thuis te werken	1.038	279	407	-,120	,003	,048	,628	-,071	,385
Werkgever maakt afspraken over wie wanneer thuiswerkt			124			-,124	,272		
Werkgever maakt afspraken over (een) vaste thuiswerkdag(en)	433			,137	,008				
Werkgever moet thuiswerken meer stimuleren	171	41	66	-,071	,371	-,109	,564	-,007	,967
Geen (extra) maatregelen hybride werken werkgever nodig	1.883	231	250	,050	,136	,144	,152	,092	,095
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen									
Geen auto beschikbaar speelt (grote) rol			151			,220	,068		
Geen (goede) parkeergelegenheid bij de werklocatie speelt (grote) rol			231			-,033	,815		
Betaald parkeren bij werklocatie speelt (grote) rol			239			,178	,188		
Onbetrouwbaarheid reistijd door file speelt (grote) rol			252			,299	,009		
Geen vergoeding woon-werk reiskosten met de auto speelt (grote) rol			214	344		-,353	,004	-,197	,006
Geen oplaadmogelijkheden voor e-auto bij het werk speelt (grote) rol			58			-,055	,761		
Halte/station dicht bij woonlocatie speelt (grote) rol			639			-,130	,294		
Halte/station dicht bij werklocatie speelt (grote) rol			664			,539	,000		
Goede verbinding met het OV (dienstregeling) speelt (grote) rol			686			,233	,070		
Directe verbinding (niet hoeven over te stappen) speelt (grote) rol			544			,243	,009		
Kunnen werken tijdens de reis speelt (grote) rol			240			-,027	,776		
Vergoeding woon-werk reiskosten met het OV speelt (grote) rol			585			,279	,004		
Wordt gestimuleerd door de werkgever speelt (grote) rol			390			,142	,114		
Geen goede verbinding (dienstregeling) speelt (grote) rol			2.808			,070	,023		
Geen vergoeding woon-werk reiskosten met het OV speelt (grote) rol			617			-,199	,001		
Afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie speelt (grote) rol			862			-,107	,083		
Oplaadmogelijkheden e-bike bij de werklocatie speelt (grote) rol			546			-,049	,486		
Vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets speelt (grote) rol			688			,280	,000		
Mogelijkheid kunnen oprispen/douchen op het werk speelt (grote) rol			380			-,118	,133		
Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever speelt (grote) rol			564			,109	,116		
Weersomstandigheden speelt (grote) rol	2.565	484		,150	,000	,006	,940		
Geen mogelijkheden om te frissen bij de werklocatie speelt (grote) rol	1.237			,089	,014				
Te grote afstand om te fietsen speelt (grote) rol	2.971	619		,176	,000	,259	,005		
Geen (goede) fiets speelt (grote) rol	1.362			,053	,130				
Totaal	5.006	956	2.392						
	Model fit (adjusted R ²)			,623		,570		,504	
				p-waarde < 0,05		Afname aantal ritten			
				p-waarde < 0,10		Toename aantal ritten			

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 2022 t.o.v. 2021. 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 verklarende 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 betrouwbaarheid 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.

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 toename 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 761 woon-werk automobilisten die hebben aangegeven dat ze meer of minder dagen zijn gaan werken. De vermelden 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 316 en 435.

Bij de regelingen en veranderingen op de woon-werkroute gaat het om de door de respondent ervaren veranderingen in deze regelingen ten opzichte van 2021. In veel gevallen heeft een groot deel van de respondenten geen verandering ondervonden, maar er zijn ook 1.392 automobilisten die zeggen dat de regels omtrent thuiswerken (verder) 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.

Ad 3.

Bij de autonome effecten zijn interactietermen opgenomen tussen het aantal thuiswerkdagen in 2021 en 2022 en de sector waarin iemand werkt, deze effecten gelden wederom per dag thuiswerken. Wanneer een automobilist uit de dienstensector in 2021 bijvoorbeeld 5 dagen thuiswerkte dan maakt deze volgens het model in 2022 $5 \times 0,686 = 3,430$ autoritten meer dan in 2021. Als hij in 2022 echter nog steeds 3 dagen thuiswerkt dan maakt hij in 2022 $3 \times -0,592 = -1,776$ autoritten minder. Per saldo maakt deze persoon, volgens het model, dan $(3,430 - 1,776 =) 1,654$ autoritten meer in 2022, wat aan de verandering van (alleen) het aantal thuiswerkdagen (2 dagen minder) kan worden toegeschreven. Merk op dat ook wanneer het aantal thuiswerkdagen in 2021 en 2022 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 2021 en 2022 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 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:

- a** Het netto-effect op het aantal ritten in 2022 t.o.v. 2021. Het gaat hier om het saldo van verbeteringen en verslechtingen, veranderingen of het in een bepaalde groep vallen.
- b** 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).

Een minteken voor het netto-effect betekent dat er minder autoritten in 2022 zijn gemaakt dan in 2021. Zo zien we bijvoorbeeld dat de automobilisten netto meer autodagen zijn gaan maken doordat ze meer dagen zijn gaan werken (ruim 600.000 ritten). Per persoon is dit (netto) een toename van 0,76 autoritten per week.

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
Autonom						
Δ werkdagen	615.400	154.800	365.200	0,76	0,71	0,70
Δ werklocatie	67.200	42.000	143.000	0,14	0,35	0,67
Verhuisd	37.600	-32.000	-72.600	0,10	-0,34	-0,44
Δ autobezit	-65.200	15.400	27.600	-0,14	0,16	0,14
Sector Landbouw/Industrie/Detailhandel	-872.800	-280.400	-199.800	-0,53	-1,67	-0,30
Sector Diensten	-734.200	-290.000	-499.400	-0,49	-0,75	-0,83
Sector Overheid	-44.000	-156.400	-74.000	-0,27	-1,99	-0,83
Sector Onderwijs	-98.800	-51.800	-71.000	-0,38	-0,95	-0,35
Sector Zorg	-260.000	-147.000	-198.200	-0,32	-1,18	-0,45
Sector Overig	-472.600	-278.400	-258.000	-0,42	-1,16	-0,46
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Land/Ind/Handel	2.586.600	307.400	554.600	4,63	4,12	3,66
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Diensten	3.955.600	971.200	1.114.200	4,28	3,74	4,54
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overheid	450.800	366.400	417.200	3,76	5,22	5,80
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Onderwijs	394.800	110.800	306.200	4,43	3,52	4,35
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Zorg	844.600	121.200	261.800	4,38	2,74	3,87
Interactie Dagen thuis 2021 * Sector Overig	1.449.600	330.400	564.200	4,46	3,32	4,03
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Land/Ind/Handel	-1.179.400	-206.000	-242.400	-2,45	-2,63	-2,17
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Diensten	-2.204.400	-721.200	-564.600	-2,59	-2,71	-2,43
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Overheid	-298.400	-184.400	-236.000	-2,54	-2,79	-3,60
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Onderwijs	-172.200	-60.400	-121.400	-2,42	-2,09	-2,36
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Zorg	-452.400	-39.800	-154.800	-2,85	-1,10	-2,64
Interactie Dagen thuis 2022 * Sector Overig	-781.200	-166.800	-275.400	-3,29	-1,83	-2,65
Buitendienstfunctie	374.200	36.800	38.600	0,29	0,26	0,08
Werkgeversregelingen						
Δ mogelijkheid om thuis te werken	46.200	800	-127.600	0,03	0,00	-0,23
Δ mogelijkheid op andere locaties te werken	176.000	-16.800	-48.000	0,15	-0,06	-0,13
Δ mogelijkheid om online te vergaderen	-210.200	-59.400	69.200	-0,10	-0,14	0,09
Δ flexibele werktijden	-48.600	36.000	66.800	-0,04	0,11	0,13
Δ regeling thuiswerkvergoeding	-63.200	41.400	53.800	-0,05	0,11	0,11
Δ reiskostenvergoeding auto	13.200	-15.200	10.000	0,01	-0,07	0,03
Δ reiskostenvergoeding Fiets/e-bike	11.800	-1.800	2.600	0,02	-0,01	0,01
Δ reiskostenvergoeding OV	-21.000	21.200	-33.400	-0,03	0,10	-0,16
Δ aanschafvergoeding fiets/ e-bike#	-13.600	-1.600	2.200	-0,02	-0,01	0,01
Δ leaseregeling fiets/ e-bike	-8.600	600	3.000	-0,01	0,01	0,01
Δ parkeerarieven	-14.600	-10.600	36.800	-0,02	-0,05	0,13
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto	1.000	20.200	-23.400	0,00	0,08	-0,06
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets	12.200	-1.800	4.400	0,02	-0,01	0,01
Woon-werkroute						
Δ autowegen/ route	1.200	200	-13.600	0,00	0,00	-0,04
Δ auto reistijd#	8.200	17.200	-52.400	0,00	0,07	-0,14
Δ betrouwbaarheid auto reistijd#	-8.000	-11.600	-3.000	-0,01	-0,05	-0,01
Δ fietspaden/ route#	2.000	26.600	14.000	0,00	0,15	0,03
Δ fiets reistijd	-55.000	-13.000	38.600	-0,08	-0,09	0,11
Δ fietsenstalling station#	16.200	-1.000	-5.000	0,03	-0,01	-0,02
Δ P+R#	2.000	3.200	-5.200	0,00	0,03	-0,03
Δ aanbod OV mogelijkheden#	14.600	-31.200	10.600	0,02	-0,10	0,03
Δ frequentie OV	5.800	4.400	21.000	0,01	0,01	0,05
Δ OV reistijd	-6.800	-6.000	-66.000	-0,01	-0,02	-0,18
Δ betrouwbaarheid OV reistijd	-134.600	48.400	10.400	-0,13	0,11	0,02
Persoonlijke motivaties						
Reiskosten speelt (grote) rol	-346.400	-143.600	-171.000	-0,14	-0,27	-0,17
Reistijd speelt (grote) rol	198.600	-225.600	-79.200	0,05	-0,31	-0,05
Reisafstand speelt (grote) rol	-549.800	-83.800	284.400	-0,17	-0,14	0,19
Flexibiliteit speelt (grote) rol	97.600	126.400	117.000	0,03	0,21	0,09
Gemak speelt (grote) rol	-205.200	68.600	65.200	-0,05	0,09	0,04
Comfort speelt (grote) rol	412.400	-481.600	-346.200	0,11	-0,75	-0,27
Fysieke beperkingen speelt (grote) rol	254.800	-18.400	-3.800	0,19	-0,08	-0,01
Gewoonte speelt (grote) rol	-151.600	-29.000	-255.200	-0,05	-0,05	-0,17
Het is ontspannen speelt (grote) rol	-767.800	-187.600	-134.800	-0,22	-0,31	-0,08
Het is leuk speelt (grote) rol	-60.000	46.000	336.800	-0,02	0,12	0,24
Privacy speelt (grote) rol	394.000	-151.400	-173.000	0,13	-0,46	-0,20
Status speelt (grote) rol	137.400	40.400	-57.600	0,13	0,21	-0,15
Effect op milieu speelt (grote) rol	-606.200	-51.600	244.000	-0,39	-0,10	0,18
Effect op gezondheid speelt (grote) rol	-246.400	54.400	420.600	-0,13	0,12	0,26
COVID						
COVID speelt (grote) rol bij gebruik auto	213.200	-111.600	-136.800	0,16	-0,35	-0,28
Thuiswerken						
Persoonlijke reden om thuis te werken	-426.200	-15.200	-55.200	-0,27	-0,04	-0,10
Externe reden om thuis te werken	-276.000	29.400	-59.400	-0,24	0,10	-0,14
Werkgever maakt afspraken over wie wanneer thuiswerkt		-35.600			-0,25	
Werkgever maakt afspraken over (een) vaste thuiswerkdag(en)	135.600			0,27		
Werkgever moet thuiswerken meer stimuleren	-26.800	-9.200	-800	-0,14	-0,22	-0,01
Geen (extra) maatregelen hybride werken werkgever nodig	205.200	76.800	220.800	0,10	0,29	0,18
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen						
Geen auto beschikbaar speelt (grote) rol		78.600			0,44	
Geen (goede) parkeergelegenheid bij de werklocatie speelt (grote) rol		-16.200			-0,07	
Betaald parkeren bij werklocatie speelt (grote) rol		91.200			0,36	
Onbetrouwbaarheid reistijd door file speelt (grote) rol		162.000			0,60	
Geen vergoeding woon-werk reiskosten met de auto speelt (grote) rol		-164.400			-0,71	
Geen oplaadmogelijkheden voor e-auto bij het werk speelt (grote) rol		7.400			0,11	
Halte/station dicht bij woonlocatie speelt (grote) rol		-184.600			-0,26	
Halte/station dicht bij werklocatie speelt (grote) rol		793.400			1,08	
Goede verbinding met het OV (dienstregeling) speelt (grote) rol		354.400			0,47	
Directe verbinding (niet hoeven over te stappen) speelt (grote) rol		289.400			0,49	
Kunnen werken tijdens de reis speelt (grote) rol		-14.600			-0,05	
Vergoeding woon-werk reiskosten met het OV speelt (grote) rol		367.600			0,56	
Wordt gestimuleerd door de werkgever speelt (grote) rol		126.200			0,28	
Geen goede verbinding (dienstregeling) speelt (grote) rol	434.600			0,14		
Geen vergoeding woon-werk reiskosten met het OV speelt (grote) rol			271.600		0,40	
Afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie speelt (grote) rol			193.400		0,21	
Oplaadmogelijkheden e-bike bij de werklocatie speelt (grote) rol			-57.600		-0,10	
Vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets speelt (grote) rol			408.000		0,56	
Mogelijkheid kunnen oprissen/douchen op het werk speelt (grote) rol			-99.200		-0,24	
Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever speelt (grote) rol			134.000		0,22	
Weersomstandigheden speelt (grote) rol	866.800	7.000		0,30	0,01	
Geen mogelijkheden op te frissen bij de werklocatie speelt (grote) rol	259.400			0,18		
Te grote afstand om te fietsen speelt (grote) rol	1.164.400	351.400		0,35	0,52	
Geen (goede) fiets speelt (grote) rol	164.800			0,11		
Totaal	4.143.400	1.023.800	2.007.400	0,75	0,97	0,78

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 3.5). Bij de fiets en e-bike / speed pedelec is de maximale afstand (enkele reis) gesteld op 25 resp. 40 km.

De fiets of e-bike kan ook als voor- en/of natransportmiddel in het OV gebruikt worden. In tabel 4.3 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 2021). Voor de fiets is per enkele reis uitgegaan van 2,4 km, voor de e-bike / speed pedelec van 3,7 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, 2022). 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	2022
Brandstof onbekend (=gemiddelde auto)	151	148	146
Benzine	158	157	157
Diesel	146	150	150
LPG	149	145	142
Plug-in hybride	105	107	107
Trein	5	5	5
Bus	113	91	74

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 19.400 gewonden in 2020 was 66% fietser en 9% een inzittende van een (bestel)auto. In 2021 waren er 22.700 gewonden (68% fiets en 8% auto).

Tabel b.5: Verkeersdoden naar vervoerwijze

Vervoerwijze	2018	2019	2020	2021
Personenauto	233	237	195	175
Fiets	228	203	229	207
Motorfiets	42	52	44	52
Voetganger	54	49	41	43
Brom- en snorfiets en brommobiel	39	45	36	50
Gemotoriseerd invalidervoertuig	44	42	34	32
Bestelauto, vrachtwagen	26	28	23	14
Overige deelname	12	5	8	9

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 2021 bij de auto 1,4 doden en bij fietsers 16,0 (tabel b.6). In 2020 waren deze cijfers voor de auto iets hoger, maar voor de fiets lager. Per miljard kilometer vallen daarnaast 14,8 gewonden bij de auto en 1.142 bij de fiets. In 2020 waren deze risicocijfers eveneens lager.

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

Vervoerwijze	Doden			Gewonden		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Personenauto	1,7	1,6	1,4	14,0	13,2	14,8
Fiets	11,0	13,2	16,0	731	869	1.142

Op basis van deze cijfers voor 2020 en 2021 is een inschatting gemaakt van het effect van de verandering in auto- en fietskilometers in 2022 ten opzichte van 2021 op het aantal dodelijke slachtoffers en gewonden bij gebruik van de auto en de (e)fiets in het woon-werkverkeer.

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 2021) 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 2021)?

Vink die situatie aan die het meest bij je paste.

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

4. Onderwijs
5. Anders, namelijk..

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

[XXXX] hele getallen 1000-9999

V1 Woonde je vorig jaar (oktober 2021) 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 2021 woonde?

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

Alleen stellen indien V1= 2 (nee) en W1=1,2,3

MT1 In hoeverre heeft de mogelijkheid om te kunnen thuiswerken meegespeeld in je beslissing om te gaan verhuizen?

1. Dit heeft geen invloed gehad
2. Dit heeft een kleine invloed gehad
3. Dit heeft grote invloed gehad
4. Dit is bepalend geweest

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]

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 2021) in bezit?

[x]

Alleen stellen indien M1=5 (elektrische fiets)

M5 Hoeveel e-bikes heeft jouw huishouden in bezit?

[x]

Woon- werkverkeer

De volgende vragen gaan over hoe vaak je thuiswerkt en op locatie en hoe je reist.

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

[x] dagen gedeeltelijk vaste werklocatie en gedeeltelijk externe locatie

W5b. Op welke dagen reisde je afgelopen week naar jouw [H2-VastOfExtern]?

Meerdere antwoorden mogelijk

- 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	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]
G. Zondag	[uitklapmenu]	[uitklapmenu]

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 $H2\text{-VastOfExtern} = \text{vaste werklocatie}$

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 $H2\text{-VastOfExtern} = \text{externe werklocatie}$

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?

- 7. Ik werk altijd op dezelfde werktijden
- 8. Ik werk met meerdere diensten waarvan de tijden verschillen (bv. ochtend/middag dienst of middag/avond/ nacht dienst)
- 9. Ik kan mijn werktijden volledig zelf bepalen
- 10. 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 plaatsnaam mag dus leeg blijven, maar minstens 1 van beide moet wel worden ingevuld)

Postcode controle door DataIM en plaatsnamenlijst 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 plaatsnaam mag dus leeg blijven, maar minstens 1 van beide moet wel worden ingevuld)

Postcode controle door DataIM en plaatsnamenlijst 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 2021. In oktober 2021 was sprake van een gedeeltelijke lockdown om het aantal corona besmettingen te dringen, waaronder 'werk thuis, tenzij het echt niet anders kan'.

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c >0.

V3 Welke werksituatie was vorig jaar (oktober 2021) op jou van toepassing?

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

Alleen stellen indien V3=3

MT2 In hoeverre heeft de mogelijkheid om te kunnen thuiswerken meegespeeld in je beslissing om op een andere locatie te gaan werken?

1. Dit heeft geen invloed gehad
2. Dit heeft een kleine invloed gehad
3. Dit heeft grote invloed gehad
4. Dit is bepalend geweest

Alleen stellen indien W1= 4, 5

V4 Wat was een jaar geleden (oktober 2021) je arbeidspositie?

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

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

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

V6 Werkte je vorig jaar (oktober 2021) ook **[H2d - Aantal werkdagen] dagen per week?**

1. Ja
2. Nee

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

V7 Hoeveel dagen in de week werkte je een jaar geleden (oktober 2021)?

[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

[x] dagen gedeeltelijk vaste werklocatie 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 2021= som hele en gedeeltelijke dagen op vaste werklocatie

V2b Aantal dagen thuis 2021

V2c Aantal dagen externe locatie 2021 = som hele en gedeeltelijke dagen op externe locatie

V2d Aantal werkdagen 2021

Leg vast: hidden [V2-VastOfExtern]

Als aantal dagen vaste werklocatie 2021 > 0 ->V2-VastOfExtern ="vaste werklocatie"

Als aantal dagen vaste werklocatie 2021 =0 & aantal dagen externe locatie 2021 >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 2021 werkte. Als je deze niet weet of wanneer je op meerdere locaties werkte, vul dan de plaatsnaam in waar je toen het vaakst hebt gewerkt.

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

Plaats: ... [open veld]

Postcode controle door DataIM en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

Alleen stellen indien V2a>0 & H2a>0.

V9. Reisde je vorig jaar (oktober 2021) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw vaste werklocatie als dat je nu reist?

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

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

V9b. Reisde je vorig jaar (oktober 2021) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw externe werklocatie als dat je nu reist?

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

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

V10. Met welk vervoermiddel reisde je vorig jaar (oktober 2021) naar jouw [V2-VastOfExtern]?

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

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 2021) van en naar het treinstation?

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

Van woonlocatie naar het treinstation <dropdown menu>

Van het treinstation naar de werklocatie <dropdown menu>

Einde selectie: V10=D

Selectie: V10=E

V12 Hoe reis je vorig jaar (oktober 2021) van en naar de bushalte?

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

Van woonlocatie naar de bushalte <dropdown menu>

Van de bushalte naar de werklocatie <dropdown menu>

Einde selectie: V10=E

Selectie: V10=F

V13 Hoe reis je vorig jaar (oktober 2021) van en naar de tram of metro?

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

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

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

<dropdown menu>

- A. Met mijn eigen auto
- B. Met een deelauto
- C. Met de auto als passagier (carpoolen)
- D. Met de bus [alleen bij V11 en V13 tonen]
- E. Met de tram [alleen bij V11 en V12 tonen]
- F. Met de metro [alleen bij V11 en V12 tonen]
- G. Met de bromfiets/scooter
- H. Met een deelscooter

- I. Met mijn eigen fiets
- J. Met een deelfiets (zoals de OV-fiets)
- K. Met de e-bike (elektrische fiets)
- L. Speed pedelec
- M. Lopend
- N. Anders, namelijk <open veld>

Einde selectie: V10=F

Algemeen reisgedrag

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

AR1. Voor welk van onderstaande reisdoelen heb je vorige week gereisd?

Meerdere antwoorden mogelijk

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

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

AR1a. Welk vervoermiddel gebruik je het meest voor deze reisdoelen?

Vink het vervoermiddel aan waarmee je de langste afstand van je reis aflegt.

(obv vraag AR1 alleen die reisdoelen tonen waarvoor wordt gereisd)

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

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

Leg vast: *hidden H1* **HoofdVervoermiddelZakelijk**, bij motief 'Zakelijke reizen':

Als autobestuurder of autopassagier -> **1="de auto"**

Als trein of bus of tram/metro -> **2="het OV"**

Als fiets of e-bike/speed-pedelec -> **3="de fiets"**

De volgende 3 vragen gaan over hoe je vorig jaar (oktober 2021) 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 2021: "In oktober 2021 was sprake van een gedeeltelijke lockdown om het aantal corona besmettingen te dringen, waaronder 'werk thuis, tenzij het echt niet anders kan'."

AV1. Voor welke reisdoelen reisde je vorig jaar (oktober 2021) in een gemiddelde week?

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

Default al ingevuld gelijk aan antwoorden op vraag AR1

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

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

AV1b. Welk vervoermiddel gebruikte je vorig jaar (oktober 2021) het meest voor deze reisdoelen?

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

Default al ingevuld gelijk aan antwoorden op vraag AR1a

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

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

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

Parkeren

De volgende vragen gaan over de (parkeer)voorzieningen bij jouw werk en thuis.

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 fietsstalling van de werkgever/ opdrachtgever
2. In een eigen niet afgesloten fietsstalling van de werkgever/ opdrachtgever
3. In een fietsenrek op straat
4. In een openbare fietsstalling
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 ...

Nu volgen er twee vragen over het gebruik van deelmobiliteit, zoals deelauto's.

DM1 **Heb je de afgelopen drie jaar weleens gebruik gemaakt van een van de volgende deelautosystemen in Nederland?**

Meerdere antwoorden mogelijk

- A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels, ShareNow en Sixt Share
- B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
- C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burelen die samen een auto gebruiken
- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
- E. Een auto lenen van familie of vrienden
- F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper
- G. Nee, ik heb in de afgelopen drie jaar geen gebruik gemaakt van een van de bovenstaande deelautosystemen *[uitsluitend]*

DM2 **Maak je daarnaast gebruik van een de volgende typen deelmobiliteit in Nederland?**

- A. Deelfiets (inclusief OV-fiets)
- B. Deelscooter
- C. Carpoolen / ritdelen
- D. Anders, namelijk ...
- E. Ik maak nooit gebruik van bovenstaande typen deelmobiliteit

Beleving van bereikbaarheid

De volgende drie vragen gaan over de bereikbaarheid van voorzieningen in jouw woonomgeving.

BB1. Rekening houdend met jouw reismogelijkheden, in hoeverre ben je het met de volgende stellingen eens of oneens?

[op een schaal van 1 -7 in een matrixvraag met enkel toelichting bij uiterste keuzes 'helemaal mee oneens' tot 'helemaal mee eens']

- Ik kan mijn gewenste dagelijkse activiteiten makkelijk uitvoeren
- Ik kan mijn leven leiden zoals ik dat wil
- Ik kan alle activiteiten uitvoeren die ik wil
- De bereikbaarheid van mijn gewenste activiteiten is goed

BB2. Geef een rapportcijfer tussen de 1 en 10 aan de bereikbaarheid van voorzieningen in jouw woonomgeving?

BB3. Waar ik woon zijn de afstanden tot de meeste voorzieningen te groot (schaal 1-7, helemaal mee oneens ... helemaal mee eens)

Module 1: Thuiswerken

Dit hele blok alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3 EN doet niet mee aan deelautomodule

De volgende vragen gaan over jouw mogelijkheden en ervaringen met betrekking tot thuiswerken.

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. Vanwege het thuiswerkbeleid van mijn werkgever
3. Ik vind het fijn om thuis te werken
4. Ik vind het niet fijn meer om te reizen
5. Vanwege fysieke beperkingen kan ik niet naar mijn werklocatie reizen
6. Thuis werk ik productiever dan op locatie
7. In verband met Covid-19
8. Ik werkte altijd al thuis
9. Ik heb geen vast kantoorpand (meer)
10. Anders, namelijk:

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

T4 Wat zijn de belangrijkste voordelen van thuiswerken?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

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

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

T5 Wat zijn de belangrijkste nadelen van thuiswerken?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

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

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

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

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

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

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

T6. Hoe ervaar je thuiswerken op dit moment?

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

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

T7. In vergelijking tot jouw standaard werklocatie buitenshuis, 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
6. Ik werk nooit op een werklocatie buitenshuis [uitsluitend]

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 doet jouw werkgever om hybride werken zo aangenaam mogelijk te maken?

Meerdere antwoorden mogelijk

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 neemt geen maatregelen op het gebied van hybride werken [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

Goede ICT-voorzieningen voor thuiswerken (bijv. online werkomgeving)

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

De drukte op de weg [als W6 A, B of c>0]

De drukte in het OV [als W6 E of F>0]

Specificatie auto

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

De volgende vragen gaan over het type auto dat je gebruikt om naar werk te reizen.

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 2022/ 2021/ 2020/ 2019 / 2018 / ... / 2000 / 1999 of ouder / weet niet]

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

SA7 Maakte je vorige jaar (oktober 2021) gebruik van dezelfde auto om van en naar het werk te reizen?

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

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

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

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

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

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

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

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA10 Wat was de brandstofsoort van deze auto?

1. Benzine
2. Diesel
3. LPG
4. Hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)

5. Plug-in hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)
6. Volledig elektrisch
7. Waterstof

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

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

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

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

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

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA12 Wat was het bouwjaar van deze auto?

[dropdown 2021 / 2020 / 2019 / 2018 / ... / 2000 / 1999 of ouder / weet niet]

Motivaties/ belemmeringen

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

De volgende vragen gaan over jouw ervaringen en keuzes die je maakt bij je woon-werkreis.

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

MB1.1. 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. Flexibiliteit
5. Gemak
6. Comfort
7. Fysieke beperkingen
8. Het Coronavirus (Covid-19)

MB1.2. 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. Gewoonte
2. Het is ontspannen
3. Het is leuk
4. Privacy

5. Status
6. Effect op milieu
7. Effect op gezondheid

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]

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. Samen kunnen reizen
7. Vergoeding woon-werk reiskosten met het OV
8. Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever

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

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

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

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

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

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. Geen oplaadmogelijkheden voor elektrische auto bij het werk

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

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. Te grote afstand om te fietsen
8. Ik heb geen (goede) fiets
9. Onveilige/ slechte fietsroute

Module 2: Deelmobiliteit

Alleen stellen indien DM1 ≠ G

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

[alleen typen weergeven waarvan weleens gebruik wordt gemaakt obv DM1 en DM2]

A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld GreenWheels, MyWheels, ShareNow, Sixt Share	[Uitvouwmenu1]
B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar	[Uitvouwmenu1]
C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken	[Uitvouwmenu1]
D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden	[Uitvouwmenu1]
E. Een auto lenen van familie of vrienden	[Uitvouwmenu1]
F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper	[Uitvouwmenu1]
G. Deelfiets (inclusief OV-fiets)	[Uitvouwmenu1]
H. Deelscooter	[Uitvouwmenu1]
I. Carpoolen / ritdelen	[Uitvouwmenu1]
J. 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

Alleen stellen indien DM1=G

DM4a. Je hebt eerder aangegeven nooit gebruik van een deel-, leen- of huurauto te maken. Wat zijn de belangrijkste redenen waarom je daar nooit gebruik van maakt?

Kies minimaal 1 en maximaal drie antwoordopties.

1. ik heb al een eigen auto
2. ik heb (te) vaak een eigen auto nodig
3. ik heb nooit een auto nodig
4. ik weet nog te weinig over het gebruik van deelauto's
5. de kosten zijn te hoog
6. ik vind het onhygiënisch
7. ik heb een leaseauto
8. mijn werkgever heeft geen deelauto's
9. ik heb geen zekerheid over beschikbaarheid
10. ik ben dan gebonden aan vaste tijden
11. het lijkt me veel te veel gedoe
12. er zijn te weinig deelauto's in de buurt van mijn woonomgeving
13. specifieke eisen aan auto (grootte, kinderzitje, kofferbak, etc)
14. ik heb het nooit serieus overwogen
15. anders, namelijk

Alleen stellen indien DM1=G of DM1 = alleen optie D aangevinkt (dus geen deelauto voor privédoeleinden)

DM4b. Welke van onderstaande redenen zouden er toe kunnen leiden dat je in de toekomst voor *privéritten* wel gebruik gaat maken van een deelauto?

meerdere antwoorden mogelijk

- A. De aanschaf van een nieuwe eigen auto is/wordt te duur
- B. De brandstofkosten zijn/worden te hoog
- C. wanneer ik de auto minder vaak nodig heb
- D. als er iets verandert in de reiskostenvergoeding van mijn werkgever
- E. als het aanbod (aantal) van deelauto's in mijn buurt verbetert
- F. als er meer verschillende typen deelauto's in mijn buurt komen
- G. vanwege wijzigingen in het gemeentelijke beleid, bijvoorbeeld invoering parkeervergunning of milieuzone
- H. als er iets verandert in mijn levenssituatie, bijvoorbeeld verhuizing of verandering van baan
- I. anders, namelijk
- J. ik denk niet dat ik ooit gebruik ga maken van een deelauto [uitsluitend]

Alleen stellen indien DM2 = E

DM4c. Je hebt eerder aangegeven nooit gebruik van een deelfiets, deelscooter en carpoolen / ritdelen te maken. Waarom maak je nooit gebruik van een deelfiets, deelscooter en carpoolen / ritdelen?

meerdere antwoorden mogelijk

- A. Ik heb het nooit nodig gehad
- B. De kosten zijn te hoog
- C. Ik heb geen zekerheid over de beschikbaarheid
- D. Ik vind het te veel gedoe
- E. Ik vind het onhygiënisch
- F. Er is in mijn omgeving geen aanbod van deze typen deelmobiliteit
- G. Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelmobiliteit
- H. Anders, namelijk

DM5a Welk van onderstaande deelsystemen overweeg je (vaker) te gebruiken in de toekomst?

Meerdere antwoorden mogelijk

- A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld GreenWheels, MyWheels, ShareNow, Sixt Share
- B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
- C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken
- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
- E. Een auto lenen van familie of vrienden
- F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper
- G. Deelfiets (inclusief OV-fiets)
- H. Deelscooter
- I. Carpoolen/ ritdelen
- J. Anders, namelijk
- K. Geen van bovenstaande [uitsluitend]
- L. Weet ik nog niet

Autodelen-verdieping

Vanaf hier hele module (tot aan "regelingen") alleen stellen indien bij DM1 minstens 1 van opties A t/m D aangevinkt EN er zijn totaal nog minder dan 2.000 respondenten die dit deel hebben ingevuld

DM5. Bij welke van de onderstaande deelautoaanbieders ben je klant of heb je een account?

meerdere antwoorden mogelijk

- A. GreenWheels
- B. MyWheels
- C. Amber

- D. ShareNow
- E. Sixt Share
- F. WeDriveSolar
- G. Snappcar
- H. Anders, namelijk
- I. Weet ik niet
- J. Geen van deze

DM6. Sinds wanneer maak je gebruik van een deelauto?

- A. sinds 1 jaar
- B. sinds 1 tot 2 jaar
- C. sinds 2 jaar of meer
- D. weet ik niet

DM7. Wat zijn doorgaans de belangrijkste reismotieven voor je reis met een deel-, leen- of huurauto?
meerdere antwoorden mogelijk

1. (Dagelijkse) boodschappen
2. Winkelen
3. Bezoeken van familie en vrienden
4. Dagje uit
5. Van/naar onderwijs of studie
6. Kinderen halen/brengen
7. Goederen halen/brengen
8. Vakantie
9. Voor zakelijke afspraken
10. Om van huis naar werk te reizen
11. Anders, namelijk ...

DM8. Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om gebruik te maken van een deel-, leen- of huurauto?

Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

1. kostenbesparing ten opzichte van een eigen auto
2. ik heb geen beschikking over een eigen auto
3. minder gedoe dan een eigen auto
4. handig als tweede auto
5. altijd parkeerplaats
6. betaalbare manier om elektrisch te rijden
7. sneller dan het OV
8. beter voor het milieu
9. minder auto's op straat
10. past bij mijn imago
11. ik vind het leuk en gezellig om dit samen met anderen te doen
12. ik heb niet zo vaak een auto nodig
13. vanwege COVID-19
14. anders, namelijk

DM9. Neem je laatste reis met een deel-, leen- of huurauto in gedachten. Welk vervoermiddel zou je hebben gekozen als er geen deel-, leen- of huurauto beschikbaar was geweest?

- A. Eigen auto of motor
- B. Gebracht met de auto
- C. Te voet

- D. Fiets
- E. E-bike/speed pedelec
- F. Scooter of brommer
- G. Bus, tram of metro
- H. Trein
- I. Taxi
- J. Anders, namelijk
- K. Ik zou de reis dan niet gemaakt hebben

DM10. Hoeveel kilometer leg je ongeveer af met:

(Je kunt zelf bepalen voor welke periode je dit wilt aangeven)

- A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels, ShareNow en Sixt Share
- B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
- C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken
- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
- E. Een auto lenen van familie of vrienden
- F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper

Bij elke optie (indien bij DM1 aangevinkt):

[xxxxx] km per jaar / maand / dag (dropdown)

Xxxxx: geheel getal > 0

Alleen stellen indien DM1 = A, B, C of D EN DM6 = A (sinds 1 jaar)

DM11. Heeft de deelauto ervoor gezorgd dat je het afgelopen jaar meer of minder bent gaan reizen met onderstaande vervoermiddelen of maakt het geen verschil?

Meer reizen - geen verschil - minder reizen - ik gebruik dit vervoermiddel niet

- A. Eigen auto of motor
- B. Gebracht met de auto
- C. Te voet
- D. Fiets
- E. E-bike/speed pedelec
- F. Scooter of brommer
- G. Bus, tram of metro
- H. Trein
- I. Taxi
- J. Anders, namelijk

DM12. Heeft het gebruik van de deel-, leen- of huurauto invloed gehad op het autobezit van je huishouden?

- A. een auto weggedaan
- B. nog altijd geen eigen auto aangeschaft
- C. evenveel eigen auto's
- D. een eigen auto aangeschaft

DM13. Hoe beoordeel je de verschillende vormen van autodelen waar je gebruik van maakt?

Geef een rapportcijfers van 1 (zeer slecht) t/m 10 (uitmuntend)

- A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels, ShareNow en Sixt Share
- B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
- C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken

- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
 - E. Een auto lenen van familie of vrienden
 - F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper
- [alleen typen weergeven waarvan weleens gebruik wordt gemaakt obv DM1]*

DM14. En hoe beoordeel je de volgende aspecten van autodelen?

Geef een rapportcijfers van 1 (zeer slecht) t/m 10 (uitmuntend)

- A. nabijheid van deelauto's in mijn woonomgeving
- B. aanbod type deelauto's in mijn woonomgeving
- C. de kosten van het gebruik
- D. de kwaliteit van de aangeboden diensten
- E. de hygiëne
- F. het gebruiksgemak van de app / platform / website / etc
- G. de bereikbaarheid van de helpdesk
- H. het parkeergemak
- I. de technische staat van de auto

[hier naast de 10 rapportcijfers ook optie "nvt" aan toevoegen]

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 2021 veranderingen plaatsgevonden in de regelingen die worden aangeboden vanuit jouw werkgever/ opdrachtgever?

	Sterk verbeterd	Verbeterd	Ongewijzigd	Verslechterd	Sterk verslechterd	Weet niet/ n.v.t.
1. Mogelijkheid om thuis te werken						
2. Mogelijkheid om op andere locaties te werken						
3. Mogelijkheid om online te vergaderen						
4. Flexibele werktijden						
5. 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						

14. Beschikbaarheid van laadpalen auto						
15. Beschikbaarheid van laadplekken e-bike/ speed-pedelec						

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

B3 Hebben er sinds oktober 2021 veranderingen plaatsgevonden op of rond je woon-werk route?

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

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

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 ...

Alleen stellen indien A6=2,3,4,5,6 -> NIET als A6=7.

A6.2 Met hoeveel mensen woon je in huis?

Vul het aantal mensen in waarmee jij de voordeur deelt, exclusief jezelf.

[x] open invulveld

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:

.....

geen opmerkingen

Je antwoorden zijn verzonden!

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

