

KANTAR PUBLIC

DIDO-economie

Onderzoek naar het woon-werkverkeer op de dinsdag en donderdag en de mogelijkheden om de drukte op deze dagen te verminderen

Juni 2023
338400007

ANDERS
GOEREIZEN



Inhoudsopgave

	Samenvatting	3
1	Inleiding	5
2	Piekdrukke op dinsdag en donderdag: context en reacties van werkenden	8
3	Mogelijkheden om de drukke te verminderen: de werkenden aan het woord	24
3.1	Opzet en onderzoeksverantwoording	26
3.2	Thuiswerken als mogelijkheid om drukke te verminderen	28
3.3	Andere reistijden als mogelijkheid om drukke te verminderen	36
3.4	Uit de auto om drukke op de weg te verminderen	42
	Bijlagen	46



Samenvatting (1/2)

Na een flinke dip tijdens de coronaperiode, reizen we weer net zo vaak naar het werk als in 2019. Dit geldt zeker voor de autoforenzen. Daar zien we zelfs al een **toename ten opzichte van 2019**. Tijdens Corona zijn veel mensen van OV naar de auto gegaan, maar de trein heeft zich, in tegenstelling tot auto en fiets, na corona nog niet weten te herpakken in het woon-werk verkeer.

Dinsdag en donderdag zijn de drukste forenzendagen. Maandag volgt redelijk dicht op deze dagen en woensdag en vrijdag zijn duidelijk rustiger. Dit patroon is al over vele jaren zichtbaar, zowel voor als na Corona. Het patroon is dus niet veranderd, wel zien we dat dit 'DIDO' effect het sterkst is toegenomen bij het OV.

Veel werkende vinden dat het verkeer op sommige dagen **te druk** is en een flink deel heeft er vooral op dinsdag en donderdag ook echt last van. Het is dan ook niet vreemd dat een meerderheid van de werkenden voor spreiding van het verkeer is en niet van mening dat men deze drukte maar 'gewoon' moet accepteren. De drukte wordt veroorzaakt doordat veel werkenden **in de spits** van of naar het werk onderweg zijn. Zo is op een gemiddelde doordeweekse dag twee derde van hen onderweg van en naar het werk. Meer dan de helft (60%) kan naar eigen zeggen niet anders omdat de aard van de werkzaamheden vragen om **fysieke aanwezigheid**. Een groep van 40% van de werkenden is dus niet fysiek gebonden en kan een keuze maken om bij te dragen de drukte te verminderen.

In dit onderzoek richten we ons op deze groep werknemers en in het bijzonder op de **potentiële thuiswerkers**, de **potentiële spitsmijders** en de **potentiële automijders**. Welke mogelijkheden hebben zij om op andere dagen en tijden te reizen en wat kan de automobilist en zijn/haar werkgever doen om weer het OV te nemen, of de fiets te pakken?

De **potentiële thuiswerkers** vormen de groep werkenden die in principe thuis kunnen werken maar dit nu op dinsdag en donderdag niet doen. Deze groep beslaat 35% van alle werkenden. Vier op de tien van hen werkt op dinsdag en/of donderdag op locatie omdat de **werkgever/opdrachtgever** dit vraagt. Er zijn op die dagen veel **collega's** op kantoor en vaak worden er dan **standaard overleggen** gehouden. Circa 10% van de potentiële thuiswerkers werkt op locatie uit **gewoonte** en denkt hier niet (meer) bewust over na.

De werkgever kan meer flexibiliteit en alternatieven bieden, zodat de drukte gemeden kan worden. Immers maar liefst driekwart van de potentiële thuiswerkers is bereid om op andere dagen naar het werk te reizen. Circa 10% van de potentiële thuiswerkers met **jonge kinderen (t/m 12 jaar)** geeft aan dat zij verkiezen op locatie te werken op een bepaalde dag omdat dit gunstig uitkomt met de kinderopvang (dinsdag 9%; donderdag 12%). Overige 'systeembelemmeringen' in de privésfeer lijken van minder belang te zijn.

Samenvatting (2/2)

Naast het spreiden van het verkeer over de dagen levert ook het spreiden van verkeer over de uren van de dag tal van voordelen op, voor zowel individuen als de samenleving als geheel. Zo levert het voor forenzen aanzienlijke tijdwinst op, zorgt het voor een betere benutting van de weg- en railinfrastructuur en leidt het tot een aanzienlijke reductie van CO₂-uitstoot. De groep werkenden die buiten de spits van en naar het werk zouden kunnen reizen, de **potentiële spitsmijders**, beslaat ongeveer 65% van alle werkenden. Zij zijn in grote mate **voorstander van het spreiden** van het verkeer over de dag en deels ook voor maatregelen die dit mogelijk maken. Echter om ze zover te krijgen, moet nog wel een stap worden gezet. Een meerderheid (50% -70%) vertrekt 's ochtends toch het liefst tijdens de spits (07:00-09:00), vooral vanwege de vaste 'kantoortijden'. Ook doet een deel (20%) dit vooral uit gewoonte.

De derde groep werkenden die de mogelijkheid hebben de drukte te verminderen zijn de **potentiële automijders**. Dit zijn de werkenden die momenteel op dinsdag of donderdag met de auto naar het werk reizen. Van deze groep (53% van alle werkenden) **woont één derde op fietsafstand**. Zij zouden dus met de fiets naar werk kunnen reizen. Voor de resterende potentiële automijders zou het OV een uitkomst kunnen bieden.



1

Inleiding



Inleiding (1/2)

Met een afname van de coronagevallen en de heropening van de samenleving keren mensen terug naar oude gewoonten maar lijken er ook nieuwe gewoonten te zijn ontstaan. Het lijkt drukker op de weg en in de trein, vooral op dinsdagen en donderdagen. Dit leidt niet alleen tot langere reistijden en minder reisgemak voor reizigers, maar ook tot een behoefte aan investeringen in de aanpassing van infrastructuur. Zo moeten er meer treinen komen om de piekdrukke op te vangen en is op andere momenten de trein onderbezet, moeten er meer wegen worden aangelegd om de doorstroming op piekmomenten te faciliteren en zijn sommige kantoren overvol op drukke dagen terwijl er in de rest van de week weinig mensen aanwezig zijn.

Om meer duiding aan deze piekdrukke te kunnen geven en aanknopingspunten te vinden voor mogelijke oplossingen heeft Anders Reizen Kantar Public gevraagd een onderzoek uit te voeren. Het onderzoek richt zich op drukke op de weg, in het OV en op kantoor. In het bijzonder kijken we met dit onderzoek naar de drukke op de Nederlandse autowegen en het gedrag van de autoforensen.

De drukke op de weg leidt tot wezenlijke problemen, waaronder verspilling van tijd (vertraging), stress en hogere CO2-uitstoot. Bij de automobilist valt winst te behalen op het vlak van tijdsbesparing en gezondheid (mensen die fietsend of met het OV naar het werk komen, bewegen meer en voorkomen stress).



Inleiding (2/2)

Het onderzoek bestaat uit twee delen.



In het eerste deel beschrijven we aan de hand van literatuur, data-onderzoek en een uitgevoerd vragenlijstonderzoek, de ontwikkeling in, en de kenmerken van:

- de piekdrukke
- de schadelijke milieueffecten
- de problemen die veel werknemers hierdoor ervaren



In het tweede deel gaan we verder met de uitkomsten van het vragenlijstonderzoek. We richten ons daar op de mogelijkheden om werknemers te bewegen op andere dagen of andere tijden naar het werk te reizen, meer thuis te werken of de auto te vervangen voor een ander vervoermiddel om op die manier de piekdrukke te verminderen.

2

Piekdrukke op dinsdag en donderdag: context en reacties van werkenden



Aanleiding en structuur van dit onderzoek

Drukke op de dinsdagen en donderdagen is om meerdere redenen een probleem. Ten eerste leidt de drukke in het OV tot minder reisgemak (3*) maar ook de drukke op de autoweg wordt als storend ervaren blijkt uit de huidige studie.

Om deze problemen weg te nemen, kan er worden gewerkt aan infrastructuur die intensere piekmomenten faciliteert. Echter, dit zal tot hogere kosten leiden voor de overheid en openbaar vervoerbedrijven.. Daarnaast gaan meer rijstroken op de snelwegen ten koste van andere invullingen van de ruimte zoals natuur en/of bouw. Naast de verloren tijd en het verminderde reisgemak leiden files tot meer CO2-uitstoot (10). Om deze redenen zet Anders Reizen in op gedragsverandering op drie manieren: minder, anders en duurzamer reizen. In dit rapport gaan we in op hoe ieder van deze manieren van gedragsverandering het beste gerealiseerd kunnen worden.

In dit hoofdstuk presenteren we de uitkomsten van een voorstudie die voor dit onderzoek is uitgevoerd. Het doel van deze voorstudie is een beeld te schetsen van de ontwikkelingen in de piekdrukke in

het woon- werkverkeer in de periode van voor tot na Corona, de context waarin dit zich afspeelt en de reactie daarop van werkenden.

Voor deze voorstudie is **literatuur doorzocht** over onder andere de nieuwe reisgewoontes als gevolg van Corona, thuiswerken, demografische en maatschappelijke ontwikkelingen en de schadelijke effecten van piekdrukke. Daarnaast is er **gebruikgemaakt van cijfermateriaal** om de recente verkeersdrukke in kaart te brengen. Tot slot worden de **resultaten van het eerste deel van de enquête** gepresenteerd die voor dit onderzoek is uitgevoerd. Dit deel van de enquête richt zich op de perceptie van werkenden ten aanzien van de piekdrukke in het verkeer.

In dit hoofdstuk worden de drie genoemde bronnen aangeduid met de volgende iconen:



Literatuur



Data



Enquête

* Dit nummer verwijst naar de geraadpleegde literatuur, te vinden op pagina 48

Woon-werkverkeer weer op het oude niveau

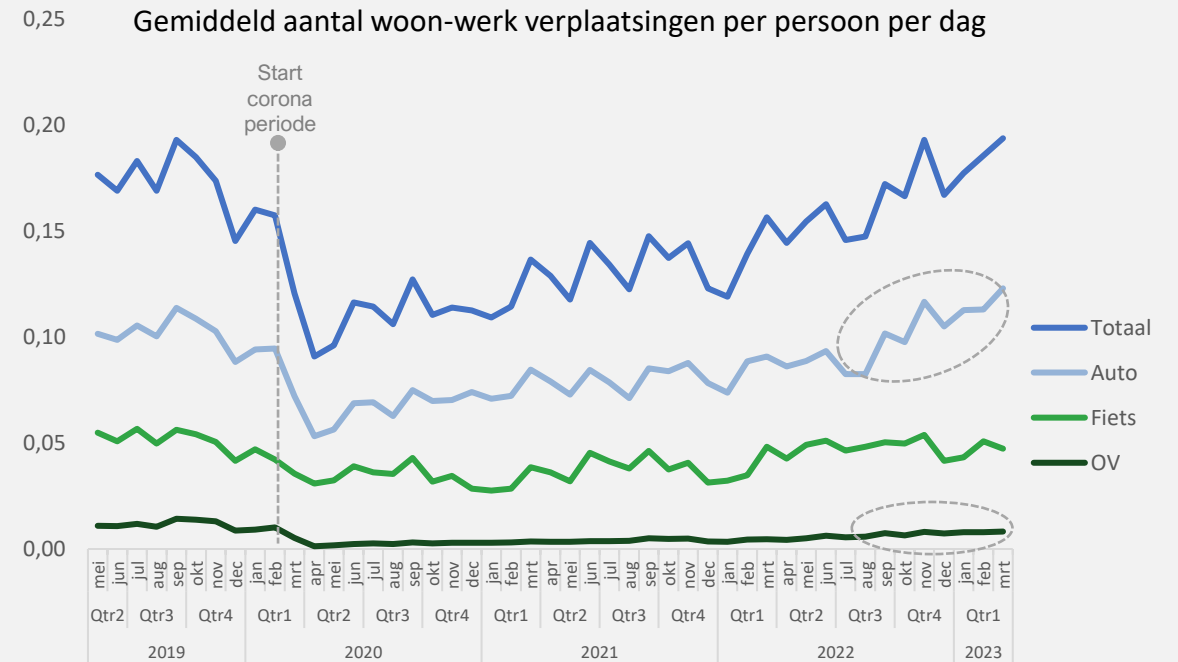


Na een flinke dip tijdens de Corona periode reizen we weer net zo vaak naar het werk als in 2019. Dit geldt zeker voor de auto-forenzen. Daar zien we zelfs al een toename ten opzichte van 2019.

Het achterblijven van de opleving van het aantal OV verplaatsingen zorgt ervoor dat het totaal aantal woon-werkverplaatsingen nog niet significant boven het niveau van 2019 ligt.

Bron: Nederlands Verplaatsingspanel (NVP)

Het NVP is een panel van 10.000 personen van Dat.Mobility\Mobidot\Kantar Public waarvan sinds 2019 real time alle verplaatsingen en verblijven worden gemeten



Figuur 1 | Ontwikkelingen woon-werk verplaatsingen 2019-2023 (Nederlands Verplaatsingspanel)

Getoonde uitkomsten mogen niet zonder toestemming worden hergebruikt



Nieuwe reisgewoontes door Corona

Tijdens Corona is het woon-werkverkeer sterk teruggelopen en op sommige momenten zelfs bijna stil komen te liggen. Dit zagen we voor alle modaliteiten gebeuren (9). Ook zagen we dat vanwege de kans op besmettingen en de teruglopende tevredenheid treinreizigers overstapten op de auto of fiets (1,9).

In 2022, toen de reisbeperkingen grotendeels afgeschaft waren, gaf nog altijd 10% van de treinreizigers aan minder met de trein te reizen doordat zij met een ander vervoersmiddel waren gaan reizen. Dit lijkt dus een permanente verandering. Zoals in figuur 1 op de vorige pagina te zien is, heeft het OV, in tegenstelling tot auto en fiets, zich na Corona daardoor nog niet weten te herpakken in het woon-werkverkeer (1,2,3,9).

Sommige drijfveren van forenzen om niet voor de trein te kiezen zijn niet veranderd door Corona. Zo bepaalt de kwaliteit van de verbinding en de nabijheid van stations in sterke mate of men voor het openbaar vervoer kiest. Echter, sinds Corona wordt er ook vaak de drukte door uitval en beperkte capaciteit genoemd (3). Corona heeft sommige forenzen dus een nieuwe gewoonte aangeleerd om minder met het OV te reizen.

De drukte die nu in het OV bestaat is een obstakel om deze gewoonte weer terug te draaien en weer het OV te gebruiken. De keuze om met de auto naar het werk te reizen wordt voornamelijk vergemakkelijkt door het beleid van de werkgevers. Zo noemen veel forenzen de reiskostenvergoeding en de beschikbaarheid van goede en gratis parkeergelegenheid bij het werk (2,3).





Dinsdag en donderdag zijn de drukste dagen in het verkeer

Wanneer er wordt gekeken naar de verdeling van het woon-werk verkeer over de dagen van de week, zien we een duidelijk patroon. Dinsdag en donderdag zijn de drukste dagen (1,4). Maandag volgt redelijk dicht op deze dagen en woensdag en vrijdag zijn duidelijk rustiger (1,3,4). Dit patroon is al over vele jaren zichtbaar, zowel voor als na Corona. Het patroon is dus niet veranderd.

Wel laten de cijfers over de woon-werkverplaatsingen op de volgende twee pagina's enkele verschillen tussen de vervoerwijzen zien. Zo is te zien dat:

- het autogebruik is toegenomen en de pieken op dinsdag en donderdag daardoor meer tot uiting komen;
- deze accentuering van het patroon inderdaad op dinsdag en donderdag tot meer filezwaarte leidt in 2023 dan in 2019;
- er geen sprake is van DIDO wat betreft fiets-forenzen. Voor hen geldt alleen dat dinsdag drukker is dan de andere werkdagen;
- voor OV-forenzen de DIDO, net als bij de auto, niet veranderd maar wel intenser geworden sinds 2019.

Uit verschillende onderzoeken komt verder naar voren dat werknemers vooral op dinsdag en donderdag naar kantoor gaan vanwege de aanwezigheid van andere collega's, afspraken met collega's en afspraken met de werkgever (1,2,4).

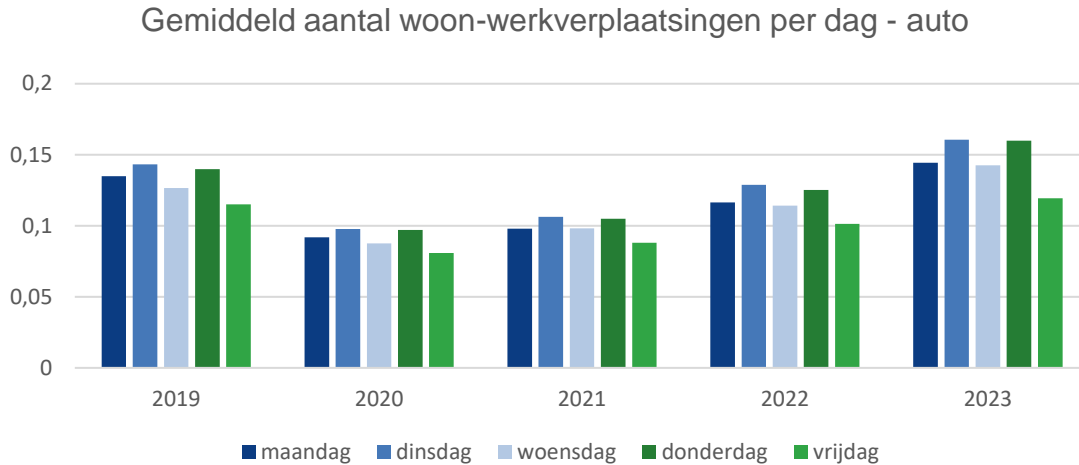




Toename autoverplaatsingen en filezwaarte

Toename autoverplaatsingen geldt voor alle dagen van de week

In lijn met figuur 1 op pagina 10, zien we in figuur 2 dat het auto-woonwerkverkeer tot nu toe in 2023 op alle dagen drukker is dan in 2019.

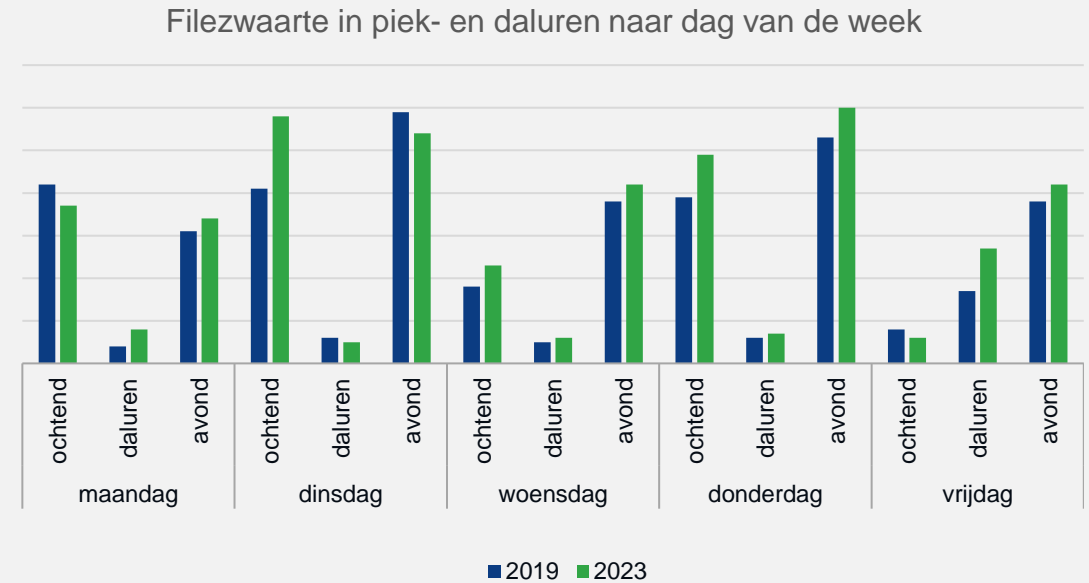


Figuur 2 | Ontwikkelingen dagelijkse woon-werk verplaatsingen met de auto over de periode 2019-2023 (Nederlands Verplaatsingspanel)

Getoonde uitkomsten mogen niet zonder toestemming worden hergebruikt

Ook een toename van de filezwaarte

In figuur 3 is te zien dat dit zich in 2023 vertaalt in dikkere ochtendspitsen op alle dagen behalve maandag en dikkere avondspitsen op alle dagen behalve dinsdag.



Figuur 3 | Ontwikkelingen van de filezwaarte 2019 ten opzichte van 2023 (cijfers ANWB)

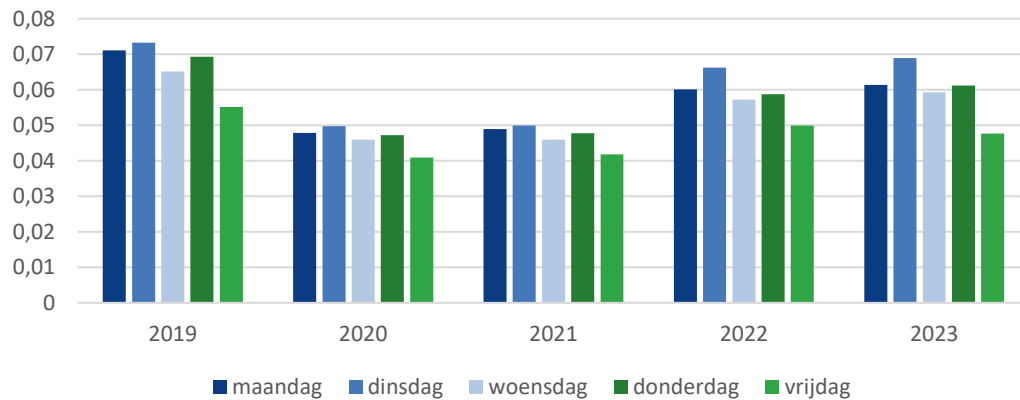


Dinsdag drukste dag voor de fiets; DIDO effect het grootst bij het OV

Dinsdag drukste dag voor de fiets

Voor de fiets zien we dat de drukte weer bijna terug is op het niveau van 2019 en dat vooral dinsdag de drukste dag van de week is.

Gemiddeld aantal woon-werkverplaatsingen per dag - fiets



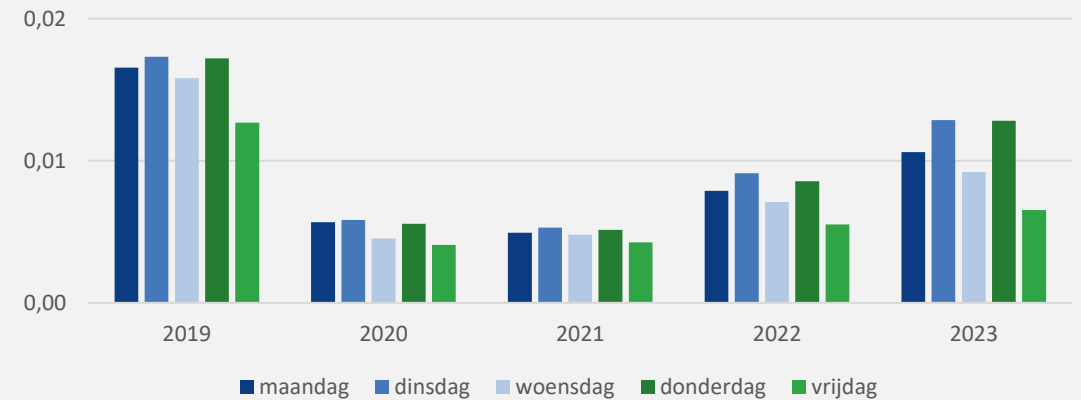
Figuur 4 | Ontwikkelingen dagelijkse woon-werk verplaatsingen met de fiets over de periode 2019-2023 (Nederlands Verplaatsingspanel)

Getoonde uitkomsten mogen niet zonder toestemming worden hergebruikt

DIDO effect het grootst bij het OV

Het OV heeft duidelijk het meeste last gehad van de Coronapandemie. Niet alleen was (in vergelijking met de auto en de fiets) de terugval in het aantal verplaatsingen het grootst, het heeft ook langer aangehouden. Vanaf 2022 zien we weer enig herstel en dan met name op de dinsdag en donderdag. Ten opzichte van de auto en fiets is het DIDO effect duidelijk het grootst bij het OV.

Gemiddeld aantal woon-werkverplaatsingen per dag - OV



Figuur 5 | Ontwikkelingen woon-werk verplaatsingen met het OV over de periode 2019-2023 (Nederlands Verplaatsingspanel)



Thuiswerken heeft na Corona een plek gekregen

In de eerste maanden van Corona werkte twee op de drie Nederlanders minstens één dag per week thuis (1,2). Ondanks dat er al een tijd geen beperkingen meer gelden voor op kantoor werken, is de mate waarin men thuiswerkt nog altijd hoger dan voor Corona (1,2,3). In 2022 werkte nog twee op de vijf regelmatig thuis en in 2019 lag dit aandeel op drie op de tien. Eén van de redenen hiervoor is dat veel van de obstakels om thuis te werken weg zijn genomen door werkgevers. De afwezigheid van een goede thuiswerkplek gold voor Corona vaak als reden waarom men nooit thuiswerkte (2,3).

Volgens de literatuur zal de mate waarin wordt thuisgewerkt waarschijnlijk niet veel veranderen de komende tijd. Een meerderheid van de forenzen is tevreden over de verhouding thuis- en op kantoor werken. Degenen die het graag anders zien, zeggen dat het buiten hun macht ligt om dit te veranderen (1,3).

Ten slotte heeft het toegenomen thuiswerken ertoe geleid dat mensen minder noodzaak zien om dichtbij huis te werken. Hierdoor hebben mensen vaker werk gezocht dat verder van hun woonplek ligt of een woonplek die verder van hun werk ligt. Dit heeft geleid tot een langere gemiddelde afstand tussen huis en werk (6).





Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen gaan hun stempel drukken op het woon-werk verkeer

De laatste belangrijke invloed op het woon-werkverkeer waar in deze studie naar gekeken wordt zijn maatschappelijke en demografische ontwikkelingen. De conclusies in deze studies zijn gebaseerd op brede ontwikkelingen die over de komende decennia zullen uitspelen. Dit betekent dat er geen harde uitspraken over percentuele veranderingen kunnen worden genoemd aangaande demografische en maatschappelijk ontwikkelingen.

- Ten eerste zorgt de verstedelijking van Nederland ervoor dat banen en faciliteiten steeds meer naar de stedelijke gebieden verplaatsen. Dit leidt tot toenemend autoverkeer vanuit de rurale gebieden (5,6). Deze toenemende verstedelijking gaat gepaard met een toenemend aandeel van hoogopgeleide en goed verdienende inwoners in de steden. Zij gebruiken nu al meer het openbaar vervoer en de fiets en dit zal dus verder toenemen (5,6).
- Ten tweede leiden de toenemende arbeidsparticipatie van vrouwen, de flexibilisering van de arbeidsmarkt en de 'uittocht' van lager opgeleide en minder betaalde Nederlanders uit de stad, alle tot een langere gemiddelde woon-werkafstand (6).

Concluderend: er zijn verschillende ontwikkelingen gaande, die er toe lijken te leiden dat de stad een woonplek wordt voor hoger opgeleide en beter betaalde Nederlanders die met het OV en de fiets naar werk reizen. Dit terwijl niet-stedelijk gebied vaker de woonplek wordt van lager opgeleide en minder betaalde Nederlanders die met de auto naar werk in de stad reizen.





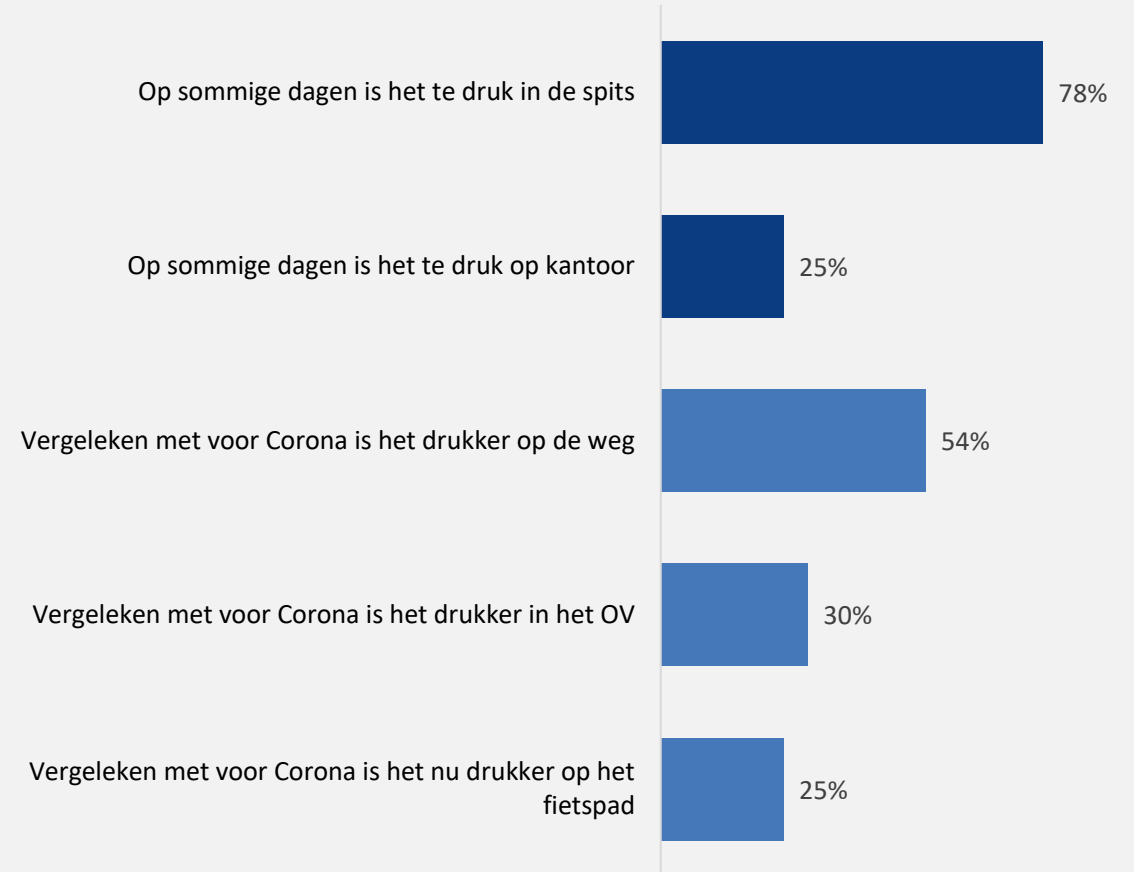
Veel forenzen ondervinden de toegenomen drukte aan den lijve

Bijna acht op de tien werkenden vinden dat het **verkeer in de spits** op sommige dagen **te druk** is. Vergeleken met voor Corona vindt men het vooral drukker geworden op de weg (54%). De meeste werkenden (50%) vinden het vooral op dinsdag erg druk in de spits. Op donderdag vinden opvallend minder werkende het druk in de spits (25%)*. De ervaring van de drukte is sterk afhankelijk van de woon-werkafstand: onder werknemers die op minder dan 10 km van het werk wonen ervaren vinden minder mensen het druk (68%) dan onder mensen die meer dan 40 km van het werk wonen (88%).

Naast deze drukte ervaart een kwart van de werknemers ook **drukke op kantoor**.

* Niet in de grafiek afgebeeld

Is het (helemaal) eens met...



Survey-onderzoek | Stellingen over drukte. Basis: n=1121



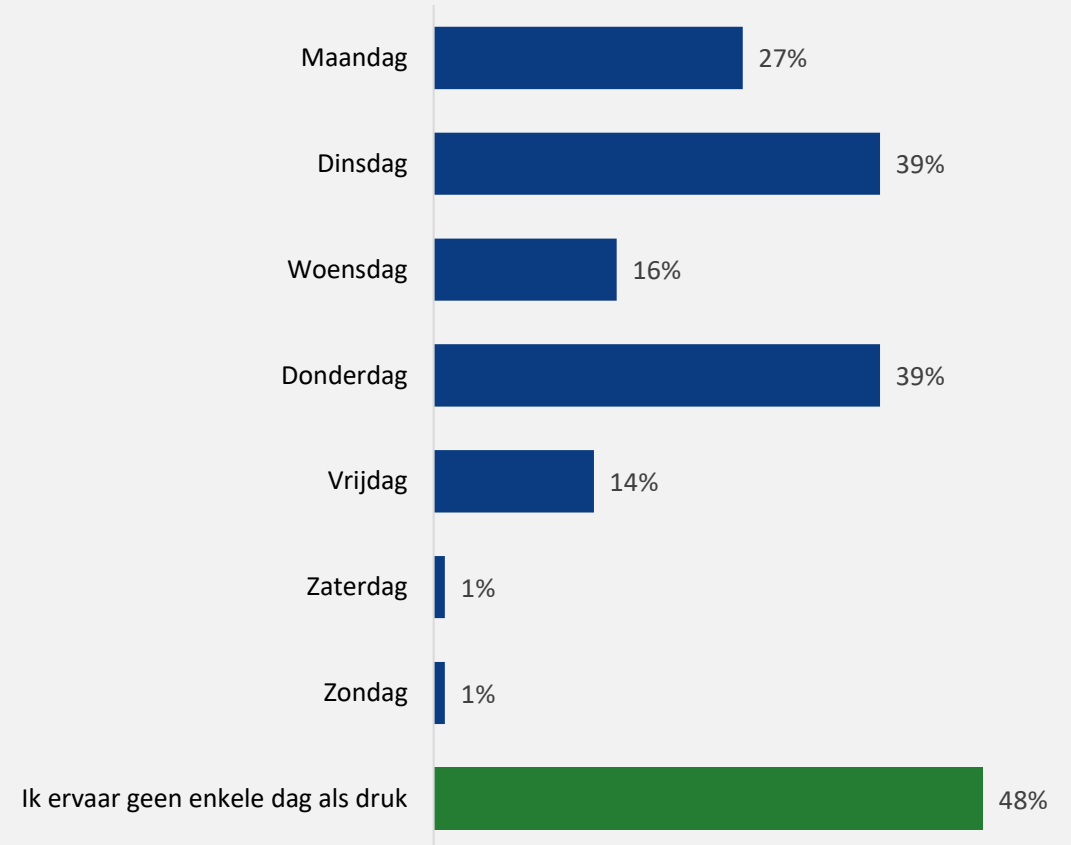
Iets meer dan de helft van de werkenden heeft echt last van de drukte in het verkeer

Op de dinsdag en donderdag heeft men het vaakst last van de drukte. Ook hier is er een sterke relatie met de woon-werkafstand.

Het zijn vooral OV reizigers die last van de drukte hebben: 79% ten opzichte van 58% bij de automobilisten. Fietsers hebben veel minder last van de drukte (28% heeft er last van).



Heeft last van drukte in het verkeer op...



Survey-onderzoek Q015 | Op welke doordeweekse dagen ervaart u last van de drukte in het verkeer (denk aan files of vertragingen) of binnen het OV bij uw woon-werkverkeer? Basis: n=1121



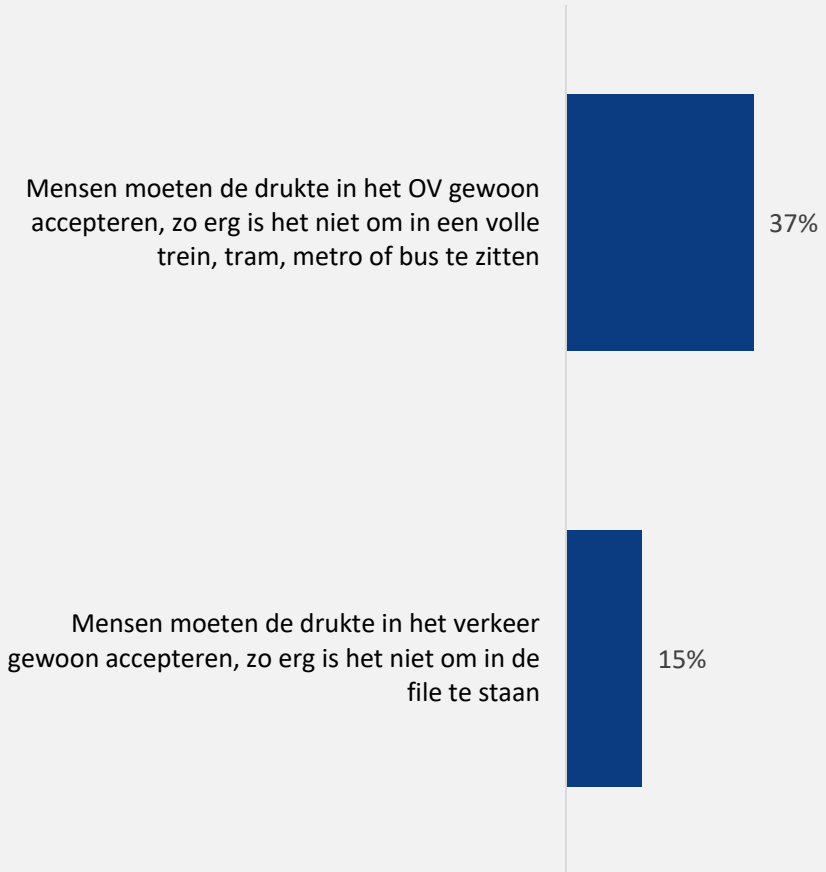
Geringe acceptatie voor de drukte onderweg

Zoals we eerder zagen ervaren veel werknemers drukte als ze onderweg zijn.

Deze drukte wordt door een minderheid van de werkenden geaccepteerd. 37% geeft aan dat men drukte in het OV moet accepteren en 15% geeft aan dat men drukte in het verkeer moet accepteren. Onder de OV reiziger is dit beeld nog sterker: 9% vindt dat men de drukte OV moet accepteren en 26% vindt dit voor de drukte in het wegverkeer. De automobilisten wijken in dit opzicht niet af van het totaalbeeld.



Is het (helemaal) eens met...



Survey-onderzoek | Stellingen over drukte. Basis: n=1121



Dagelijks is twee derde van de werkenden onderweg. Op dinsdag en donderdag is dat zelfs circa 80%

De eerder geconstateerde en ervaren drukte wordt veroorzaakt doordat veel werkenden van of naar het werk onderweg zijn. Uit de Anders Reizen survey komt naar voren dat het hier op een gemiddelde doordeweekse dag om circa 67% van alle werkenden gaat.

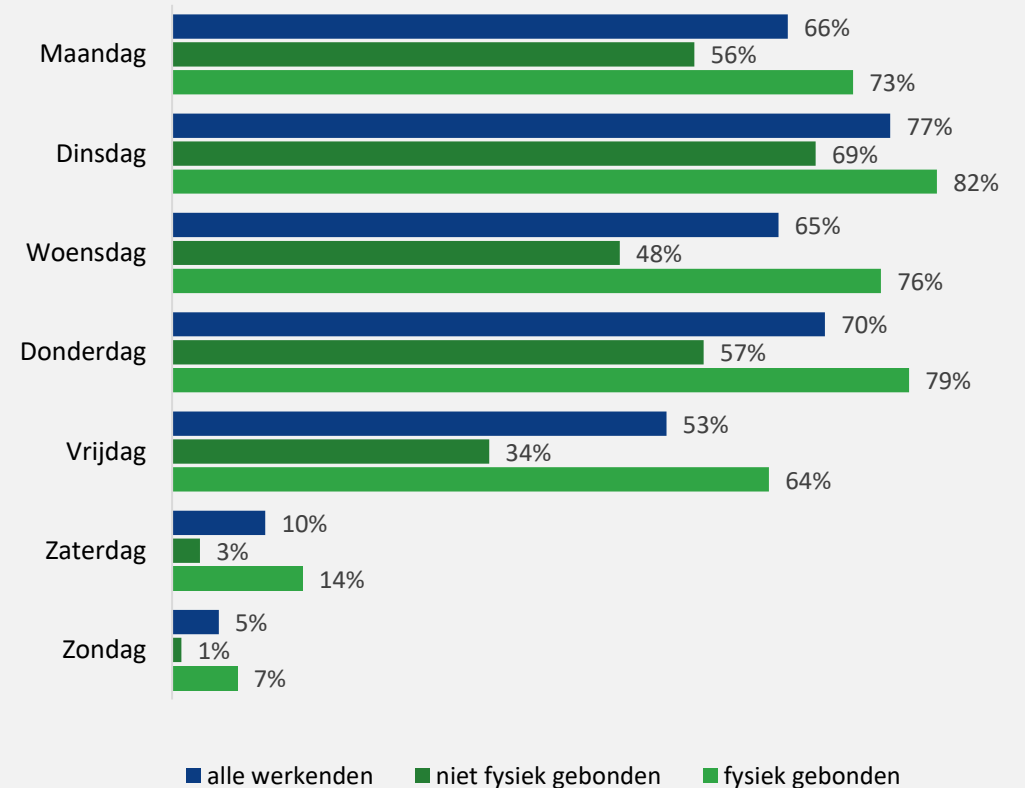
Ongeveer 60% van hen kan naar eigen zeggen niet anders: de aard van de werkzaamheden vragen om **fysieke aanwezigheid**. Deze 'fysiek gebonden' beroepen komen, met uitzondering van de zakelijke dienstverlening, in vrijwel alle sectoren en branches voor. In de **zakelijke dienstverlening** zegt aanzienlijk minder, namelijk 26%, fysiek aanwezig te moeten zijn.

Dinsdag en donderdag zijn de dagen waarop de meeste werkenden op locatie werken. Dit geldt met name voor de fysiek gebonden werkenden*. Bij de niet-fysiek gebonden werkenden zien we dat de meeste werkenden op dinsdag op locatie werken.

Niet fysiek gebonden werkenden met kinderen t/m 12 jaar vertonen hier in grote lijnen hetzelfde patroon als alle werkenden. Alleen werken zij op vrijdag iets vaker dan gemiddeld thuis (42% versus 36%).

* De fysiek gebonden werkenden die op dinsdag en donderdag niet op locatie werken zijn die dagen vrij

Werkt op locatie op...



Survey-onderzoek Q5 | Kunt u per dag aangeven wat vorige week (de week 17 t/m 23 april) voor u gold?
Op deze dag: werkte ik thuis | werkte ik op locatie | was ik vrij (n=1121)



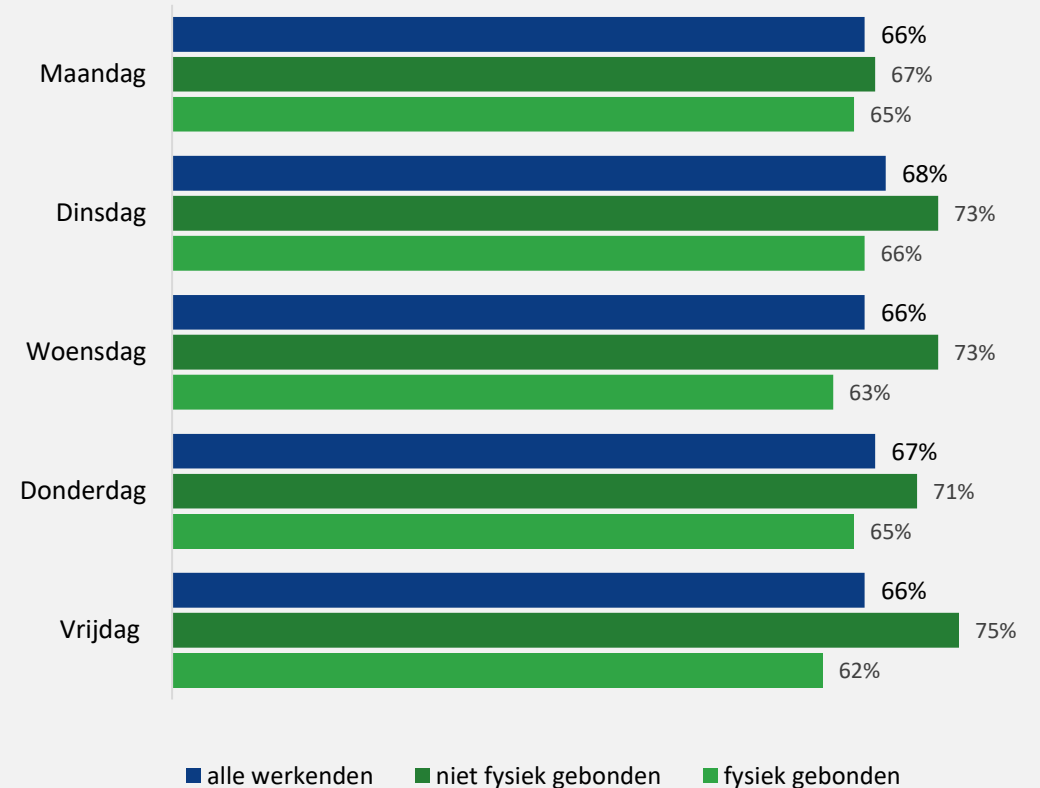
Twee derde van de werkenden die op locatie werken, vertrekt tijdens de ochtendspits naar het werk

De niet-fysiek gebonden werkenden reizen vaker in de ochtendspits naar het werk (72%) dan de fysiek gebonden werkenden (64%). Deze laatste groep vertrekt zowel vaker voor als na de spits. De niet-fysiek gebonden werkenden vertrekken vooral op de 'rustige' vrijdag in de spits. Daarnaast zien we dat **werkenden met jonge kinderen** (t/m 12 jaar) iets vaker in de spits vertrekken dan alleenstaande werkenden of werkenden met oudere kinderen.



* De fysiek gebonden werkenden die op dinsdag en donderdag niet op locatie werken zijn die dagen vrij

Vertrekt in de ochtendspits (07:00-09:00 uur)

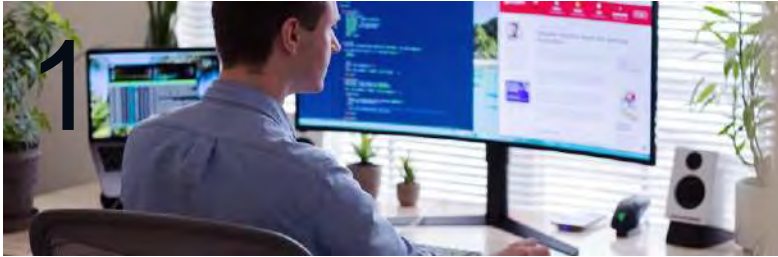


Survey-onderzoek Q6 | Kunt u aangeven hoe laat u vertrok naar werk? Dit gaat dus om het tijdstip van de heenreis. Als u voor uw werk heel de dag onderweg was geeft u de tijd aan waarop u begint met reizen. (n=1121)



Oplossingsrichtingen gebaseerd op de voorstudie

Zoals uit de literatuur blijkt, leidt de drukte op dinsdag en donderdag tot meer ongemak, tijdverlies, en CO2-uitstoot. Om dit probleem aan te pakken onderscheiden we een aantal oplossingsrichtingen in lijn met de literatuur. Hierbij kijken we principieel naar hoe de drukte op dinsdagen en donderdagen kan worden verminderd:



Meer thuiswerken op dinsdag en donderdag

Bij deze oplossing is het van belang om te melden dat de meeste werknemers momenteel tevreden zijn over de verhouding thuis en op locatie werken. Daarbij wordt genoemd dat forenzen die wel een andere verhouding zouden willen weinig macht hiertoe hebben. Daarom zal de rol van de werkgever belangrijk zijn. De meest genoemde redenen om op dinsdag en donderdag op kantoor te werken zijn dat andere collega's dan op kantoor zijn en afspraken met de werkgever. Vanuit de werkgever zouden er dus afspraken kunnen worden gemaakt om collectief op andere dagen naar kantoor te komen.



Op andere tijden naar locatie reizen op dinsdag en donderdag

Uit het onderzoek blijkt dat de ochtend- en avondspits om zeer gezette tijden voorkomen. Om files te voorkomen zou men eerder of later in de auto kunnen stappen. Hoe dit moet worden gerealiseerd moet nader worden bepaald. Eerder bleek een pilot met SMS-waarschuwingen in de regio Arnhem-Nijmegen effectief om mensen buiten de spits te laten reizen met de auto.



Op dinsdag en donderdag meer voor alternatief vervoer kiezen

Deze optie lijkt meer potentie te hebben doordat momenteel veel mensen voor de auto kiezen aangezien dit goed wordt gefaciliteerd door de werkgever (reiskostenvergoeding, parkeerplaatsen, etc.). Betere facilitering door openbaar vervoerders zou kunnen helpen om mensen uit de auto te krijgen. Zo wordt het openbaar vervoer momenteel vaak als te druk ervaren en is de verbinding tussen woon- en werkplek vaak niet goed genoeg. Om de fiets beter te faciliteren kan er worden ingezet op vergoeding voor fietsgebruik, goede fietsenstallingen bij kantoren, plekken voor oprispen na het fietsen en e-bike-uitprobeeracties (8,11).

3

Mogelijkheden om de drukte te verminderen: de werkenden aan het woord



Mogelijkheden om de drukte op dinsdag en donderdag te verminderen

In het vorige hoofdstuk hebben we de ontwikkelingen in – en de kenmerken van – de piekdrukke, de schadelijke milieueffecten en de problemen die veel werknemers hierdoor ervaren beschreven.

In dit hoofdstuk borduren we daar op voort. We presenteren de uitkomsten van een vragenlijstonderzoek dat is uitgevoerd onder ruim 1.100 werkenden in Nederland. De **hoofdvraag** van dit onderzoek luidt:

“**Waarom is het momenteel drukker op de dinsdag en donderdag en wat zijn de belemmeringen en kansen om werknemers op minder drukke momenten naar het werk te laten reizen?**”

Op basis van de oplossingsrichtingen formuleren we enkele deelvragen die we proberen te beantwoorden in het vervolg van dit onderzoek:

1. Hoe en in welke mate kunnen medewerkers worden bewogen om meer op dinsdag en donderdag thuis te werken? (paragraaf 3.2)

2. Hoe en in welke mate kunnen medewerkers worden bewogen om op dinsdag en donderdag op andere tijden naar locatie te reizen? (paragraaf 3.3)
3. Hoe en in welke mate kunnen medewerkers worden bewogen om meer op dinsdag en donderdag met alternatief vervoer naar locatie te reizen? (paragraaf 3.4)

Onderzoeksgroepen

Op basis van de drie deelvragen zijn eveneens een aantal groepen identificeerbaar waar we in dit rapport ons op zullen richten:



Werkenden die in principe **thuis kunnen werken** maar dit momenteel niet op dinsdag en donderdag doen;



Werkenden die momenteel in de **ochtend- of middagspits** naar of van de werklocatie reizen op dinsdag of donderdag;

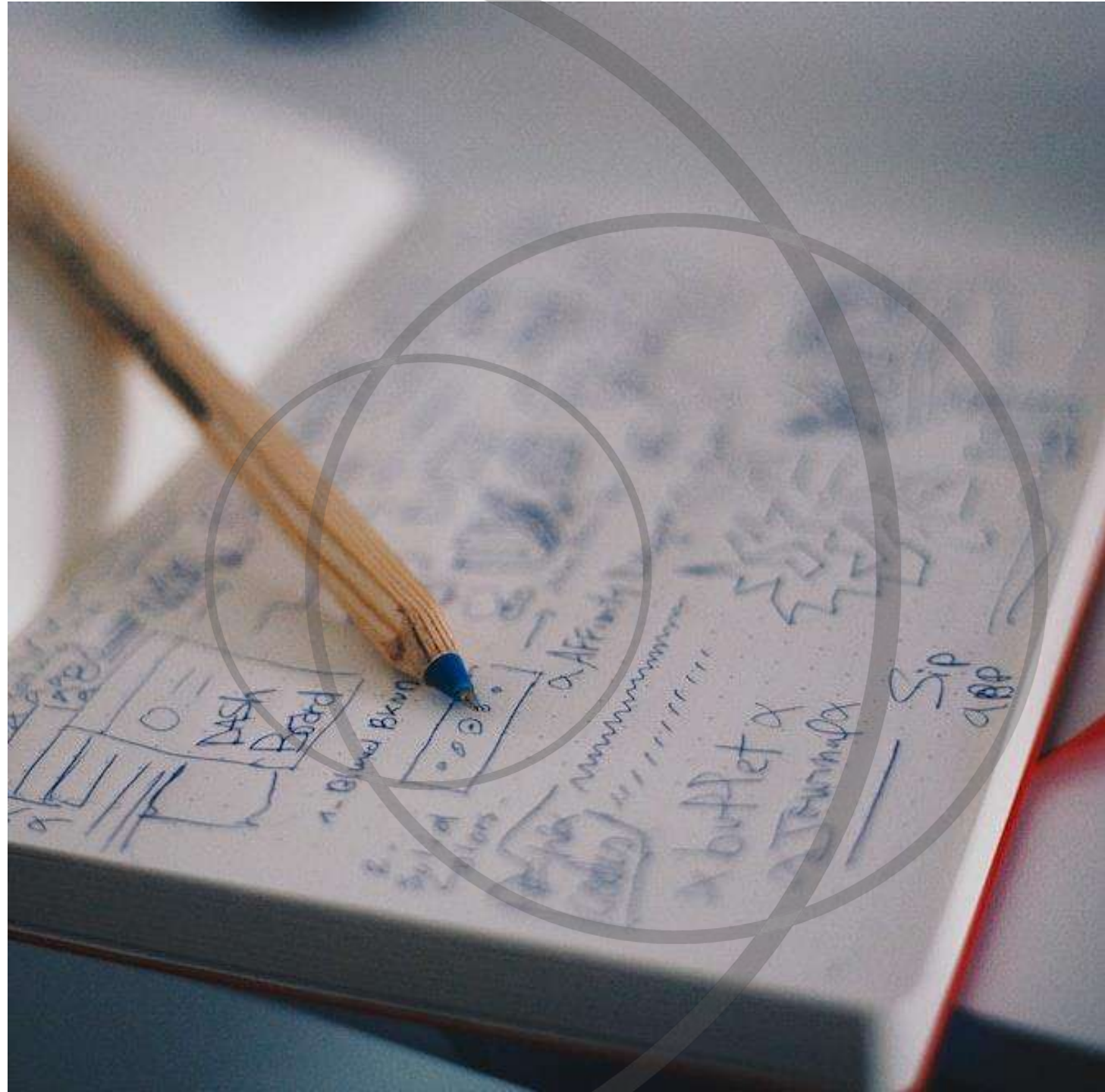


Werkenden die momenteel op dinsdag of donderdag op locatie werken en momenteel **gebruikmaken van de auto** om daar te komen.

In het rapport zullen deze groepen worden aangegeven met de iconen die hierboven zijn weergegeven.

3.1

Opzet onderzoek



Het survey onderzoek

Methodes

Het survey-onderzoek is online uitgevoerd met een vragenlijst met een gemiddelde invulduur van 7,5 minuten. Er is gebruik gemaakt van respondenten uit Nipobase, het respondentenpaneel van Kantar. Uit Nipobase is een bruto steekproef getrokken van 2.532, waarvan 797 zzp'ers en 1.735 werknemers. De steekproef is representatief getrokken op de beroepsindeling van de MOA (Expertise Centrum voor Marketing Insights).

Looptijd onderzoek en respons

Het veldwerk van het onderzoek liep van 21 april tot 30 april 2023. In totaal hebben n=1.121 werkenden aan het onderzoek meegedaan (respons 44%) Na afloop van het veldwerk zijn de resultaten herwogen op de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijd, huishoudgrootte en beroepopleidingsniveau. De gerealiseerde respons is voldoende groot om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de gehele populatie (totaalniveau).

Leeswijzer

significante verschillen

Bij het lezen van het rapport zijn enkele belangrijke begrippen van belang. Zo wordt **alleen** over verschillen (tussen groepen of antwoorden) gesproken als het om significante verschillen gaat. Een significant verschil betekent dat het verschil groter is dan door het toeval verklaard kan worden. Het kan dus zijn dat er in het rapport geringe verschillen niet worden gerapporteerd, omdat deze niet significant en dus toevallig zouden kunnen zijn. Er is bij de data-analyse uitgegaan van een betrouwbaarheidsmarge van 95%.

Kenmerken van de doelgroepen

De drie doelgroepen waar we ons in dit onderzoek op richten, staan uitgebreid beschreven in bijlage B.

3.2

Thuiswerken als mogelijkheid om drukte te vermijden

In deze paragraaf presenteren we de uitkomsten van de potentiële thuiswerkers. Dit zijn de werkenden die in principe thuis kunnen werken maar dit momenteel niet op dinsdag en donderdag doen.

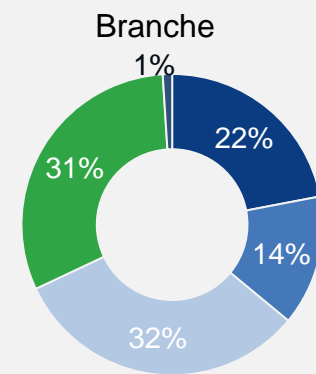
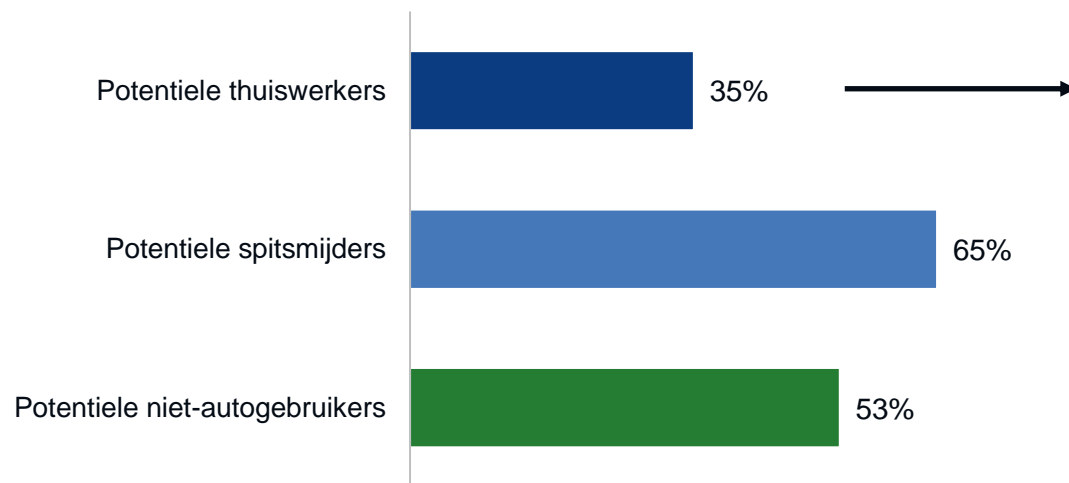


De potentiële thuiswerker: hoe en in welke mate kunnen medewerkers worden bewogen om op dinsdag en donderdag thuis te werken?



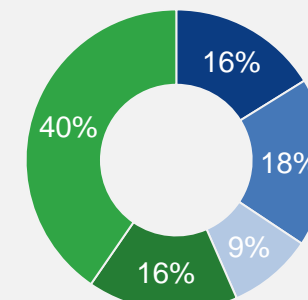
Ruim een derde van werkenden kan in principe op dinsdag en donderdag thuis werken, maar doet dit momenteel niet. De potentiële thuiswerkers werken gespreid over alle branches. Vier op de tien werken in een bedrijf van 200 werkenden of meer. Circa 7% werkt als ZZP'er en 8% heeft de zorg voor jonge kinderen.

Doelgroepen



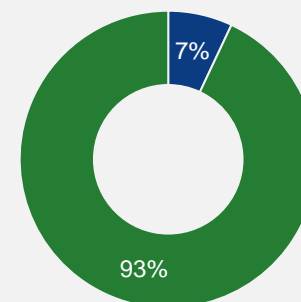
- Nijverheid/Energie/Industrie/Bouw
- Handel, vervoer en horeca
- Zakelijke dienstverlening/Verhuur
- Openbaar bestuur/Onderwijs/GZ
- Overig

Bedrijfsomvang



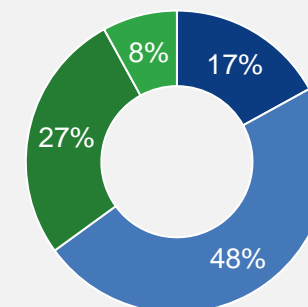
- 1-10 werknemers
- 10-50 werknemers
- 50-100 werknemers
- 100-200 werknemers
- 200 of meer werknemers

ZZP'er



- Ja
- Nee

Gezinssituatie



- Alleenstaand
- Volwassen huishouden
- HHMK; jongste kind t/m12 jaar
- HHMK; jongste kind 13-17 jaar

Survey-onderzoek | Stellingen over drukte. Basis: n=1121

Werkgever grootste reden om op dinsdag en donderdag op kantoor te werken



Circa 42% van de potentiële thuiswerkers werkt op dinsdag en/of donderdag op locatie omdat de **werkgever/opdrachtgever** dit vraagt. Ook het gegeven dat er op deze dagen veel **collega's** en **standaard overleggen** op locatie zijn, zijn voor potentiële thuiswerkers redenen om naar locatie te komen.

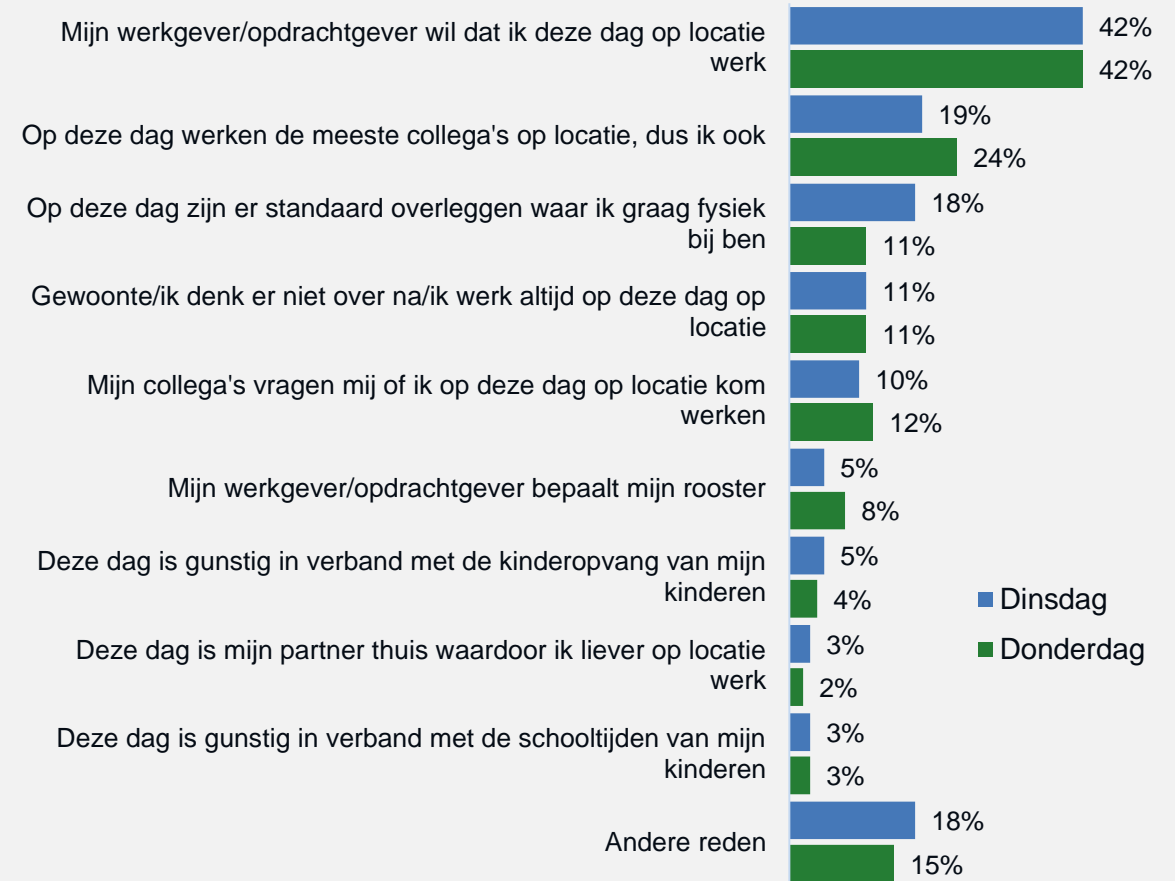
Van de **ZZP-ers** in deze groep werkt 25% op dinsdag en/of donderdag op locatie omdat de werkgever/opdrachtgever dit wil. Ook werken ZZP-ers op deze dagen op locatie vanwege een partner die thuis werkt (40%) of de aanwezigheid van veel collega's op locatie (33%).

Circa 10% potentiële thuiswerkers werkt op dinsdag en/of donderdag uit **gewoonte** op locatie en denkt hier niet (meer) bewust over na.

Voor circa 10% van de potentiële thuiswerkers met **jonge kinderen (t/m 12 jaar)** is de kinderopvang een reden om op locatie te werken (dinsdag 9%; donderdag 12%), Overige 'systeembelemmeringen' in de privésfeer worden minder vaak of zelfs niet genoemd.

Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op [dag(en) x] op locatie heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven wat de belangrijkste redenen waren om op locatie te werken? Meerdere antwoorden mogelijk. Basis: n=729

Redenen om op locatie te werken



Woensdag als alternatief voor de dinsdag en donderdag



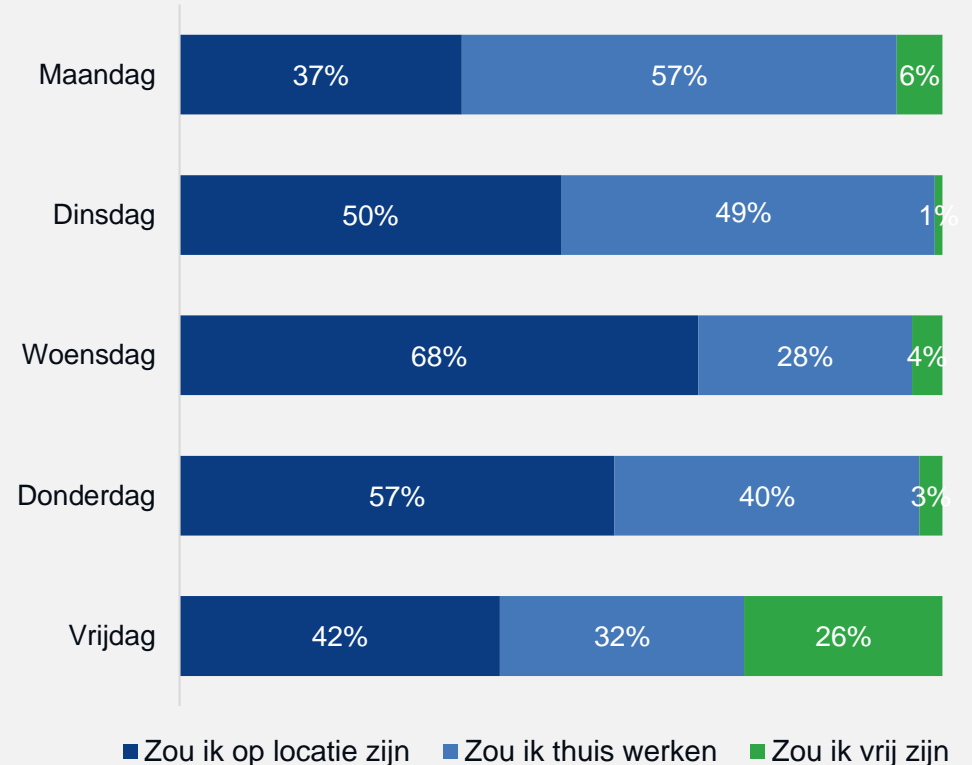
Bijna 7 op de 10 potentiële thuiswerkers die een andere weekindeling wensen, werkt graag op woensdag op locatie

Belangrijk is om op te merken dat deze vraag alleen is voorgelegd aan mensen die willen veranderen van dagen waarop zij op locatie werken. Dit betekent dus dat de behoefte aan op woensdag op locatie werken niet door alle potentiële thuiswerkers wordt gevoeld.

Potentiële thuiswerkers die op andere dagen op **locatie** zouden willen werken, willen dit het liefst op woensdag (68%) of op donderdag (57%)* doen.

De maandag is voor 57% van de potentiële thuiswerkers die op een andere dagen willen werken de ideale **thuiswerkdag**, gevolgd door dinsdag (49%) en donderdag (40%)*.

Welke dagen thuiswerken, welke dagen op locatie en welke dagen vrij indien vrije keus



Survey-onderzoek | Uitgaand van uw huidige arbeidsovereenkomst: als u zelf, uw gehele week kon bepalen, op welke dagen zou u dan het liefst thuiswerken, op locatie werken en vrij zijn? Basis: potentiële thuiswerkers per dag, n=55. * **Let op:** indicatieve resultaten vanwege kleine n.

Een mix van belemmering staat het wisselen van de dag in de weg



Potentiële thuiswerkers die graag op maandag, woensdag en/of vrijdag op locatie willen werken worden hierin met name **belemmerd** door hun **werkgever/opdrachtgever**. Deze wil niet dat de werknemer op locatie werkt (maandag: 34%, woensdag: 25%, vrijdag: 8%) en/of bepaalt het rooster (maandag: 30%, woensdag: 15%, vrijdag: 60%).

Voor 13% van de potentiële thuiswerkers die op woensdag op locatie wil werken is de **kinderopvang** een belemmering.

Ervaren belemmeringen werken op locatie (top 7)



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u het liefste op dag [x] op locatie zou werken. Wat houdt u tegen? Meerdere antwoorden mogelijk. **Let op, kleine basis:** n=55, maandag n=19, woensdag n=35, vrijdag n=12

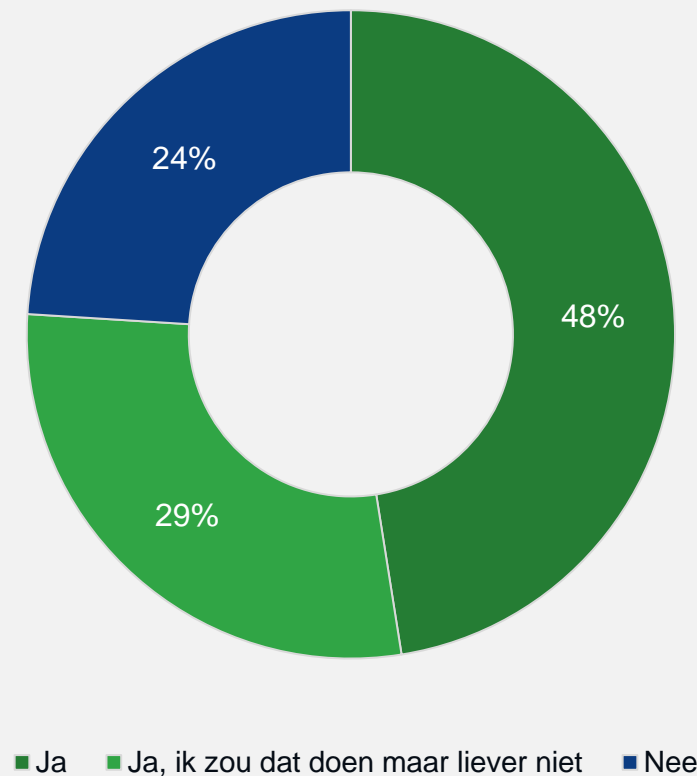
Grote bereidheid om op andere dagen op locatie te werken indien de werkgever dat vraagt



Bijna de helft van de potentiële thuiswerkers is bereid op andere dagen op locatie te werken **wanneer de werkgever dat aan ze vraagt** (48%). Bijna drie op de tien werkenden zou dit wel doen, maar liever niet.

Van de **alleenstaande potentiële thuiswerkers** is 8 op de 10 bereid op andere dagen op locatie te werken (ja: 52% | ja, maar liever niet: 28%). Voor de **potentiële thuiswerkers met kinderen in de leeftijd t/m 12 jaar** is dit bijna 7 op de 10 (ja: 36% | ja, maar liever niet: 29%).

Bereidheid veranderen werkdagen op locatie na vragen werkgever



Survey-onderzoek | Als uw werkgever zou vragen om op andere dagen in de week op locatie te gaan werken. Zou u hiertoe dan bereid zijn? Basis: n=391

'Gewoonte' belangrijkste reden voor keuze thuiswerkdag



De meest genoemde reden voor potentiële thuiswerkers om op maandag, woensdag en vrijdag thuis te werken is dat ze **het gewend zijn/dit altijd zo doen** (27%-32%).

Andere redenen voor thuiswerken zijn met name werk gerelateerd: **weinig collega's** komen deze dag(en) naar locatie (20%-26%) en er zijn **veel online overleggen** (13%-18%).

De **werkgever** lijkt voor thuiswerken minder een rol te spelen dan voor op locatie werken: op woensdag geeft 2% van de potentiële thuiswerkers aan thuis te werken omdat dit van de **werkgever/opdrachtgever moet** en ook een verplicht **rooster** speelt maar voor een klein gedeelte van de potentiële thuiswerkers mee (6%-7%).

Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op [dag(en) x] thuis heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven wat de belangrijkste redenen waren om thuis te werken? Meerdere antwoorden mogelijk.
Basis: maandag n=107, woensdag n=113, vrijdag n=112

Redenen voor thuiswerken op maandag, woensdag en vrijdag (top 9)



'Gewoonte' ook meest genoemde reden voor keuze vrije dag



Veel potentiële thuiswerkers zijn niet (meer) bewust bezig met de dagen waarop ze vrij zijn. Het is voor hen een **gewoonte**: ze denken er niet bewust over na en/of hebben vrij omdat ze dit altijd hebben.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op [dag(en) x] vrij was. Kunt u per dag aangeven wat de belangrijkste redenen waren om vrij te zijn? Meerdere antwoorden mogelijk
Basis: maandag n=45, dinsdag n=17, woensdag n=68, donderdag n=34, vrijdag n=89

Redenen voor vrij zijn potentiële thuiswerkers (top 7)



3.3

Andere reistijden als mogelijkheid om de drukte te vermijden

In deze paragraaf presenteren we de uitkomsten van de potentiële spitsmijders. Dit zijn de werkenden die momenteel op dinsdag of donderdag in de ochtend- of middagspits naar of van de werklocatie reizen

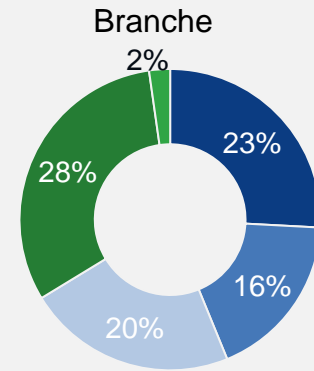
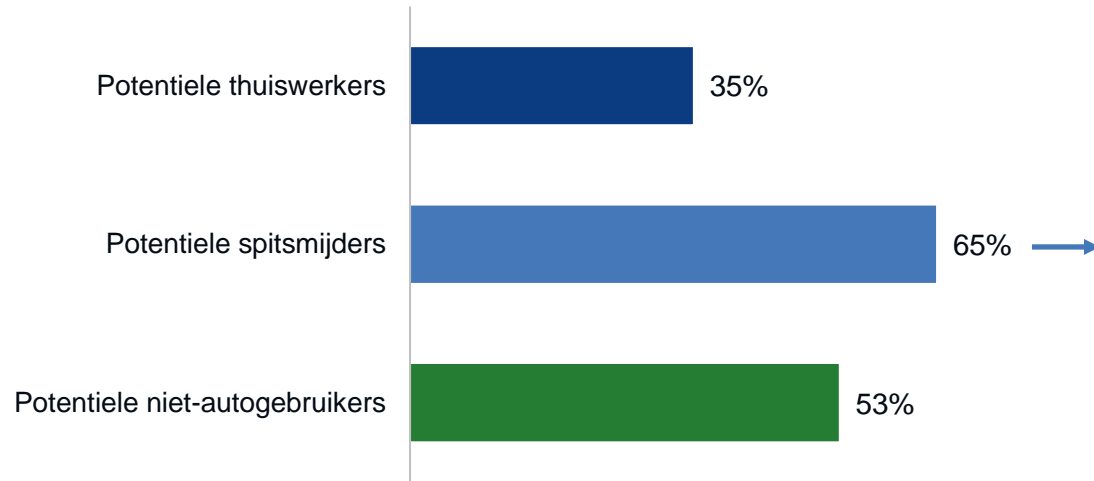




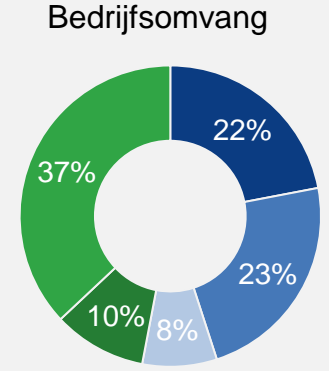
De potentiële spitsmijder: hoe en in welke mate kunnen medewerkers worden bewogen om op dinsdag en donderdag op andere tijden naar het werk te reizen?

Bijna twee derde van de werkenden reist momenteel op dinsdag of donderdag in de ochtend- of middagspits naar of van de werklocatie. De spitsmijders werken gespreid over alle branches en bijna vier op de tien in een bedrijf van 200 werkenden of meer. Circa 7% werkt als ZZP'er en 10% heeft de zorg voor jonge kinderen.

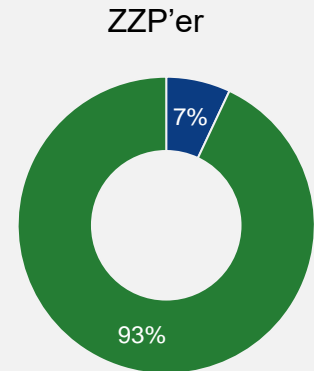
Doelgroepen



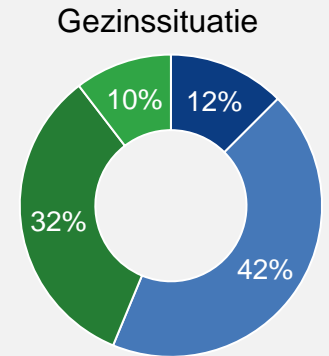
- Nijverheid/Energie/Industrie/Bouw
- Handel, vervoer en horeca
- Zakelijke dienstverlening/Verhuur
- Openbaar bestuur/Onderwijs/GZ
- Overig



- 1-10 werknemers
- 10-50 werknemers
- 50-100 werknemers
- 100-200 werknemers
- 200 of meer werknemers



- Ja
- Nee



- Alleenstaand
- Volwassen huishouden
- HHMK; jongste kind t/m12 jaar
- HHMK; jongste kind 13-17 jaar

Survey-onderzoek | Stellingen over drukte. Basis: n=1121

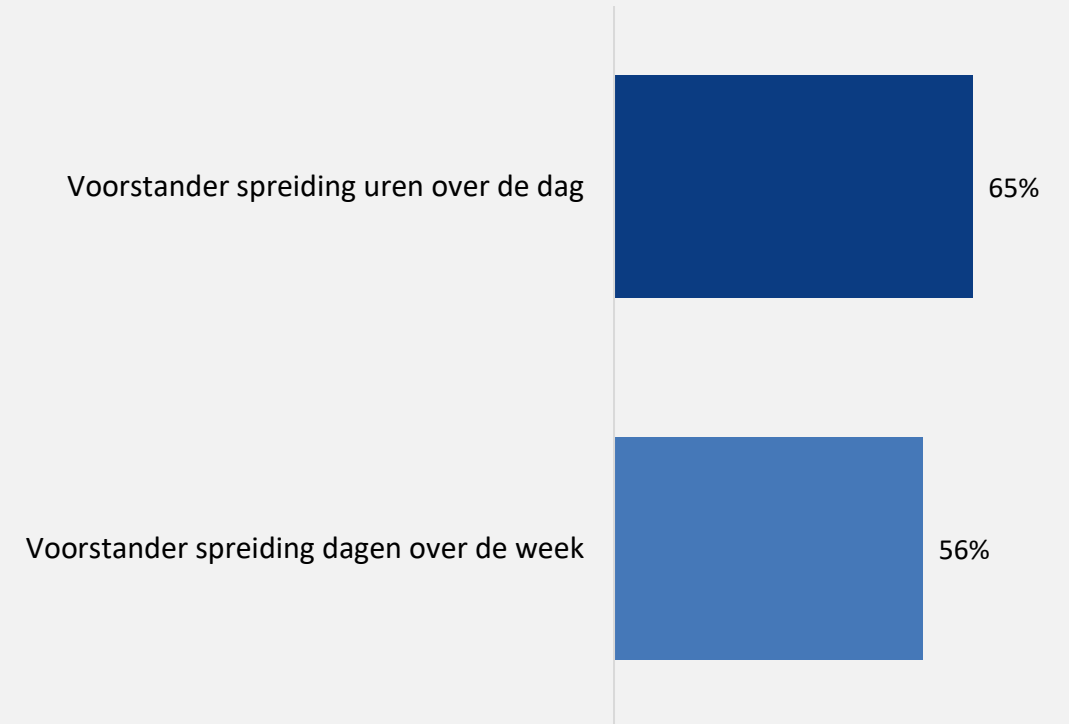


Spreiding van het verkeer wordt breed gedragen

Het spreiden van verkeer over de uren van de dag heeft tal van voordelen voor zowel individuen als de samenleving als geheel. Zo levert het voor forenzen aanzienlijke tijdwinst op, zorgt het voor een betere benutting van de weg- en railinfrastructuur en leidt het tot een reductie van CO2-uitstoot.

Slechts een klein percentage van de potentiële spitsmijders is tegen het spreiden van het verkeer (7% tegen spreiden dagen en 5% tegen spreiden uren) en ruim één derde heeft hierover geen uitgesproken mening. Deze meningen worden onder de spitsmijders **breed gedragen**, ongeacht het type beroep, de gezinssituatie, de woon-werk afstand of het vervoermiddel waarmee men naar het werk reist.

Voorstander spreiding verkeer



Survey-onderzoek q20_2 | Het verkeer zou beter over de dagen van de week verdeeld moeten worden.
Survey-onderzoek q20_3 | Het verkeer zou beter over de uren van de dag verdeeld moeten worden.
Basis: n=725

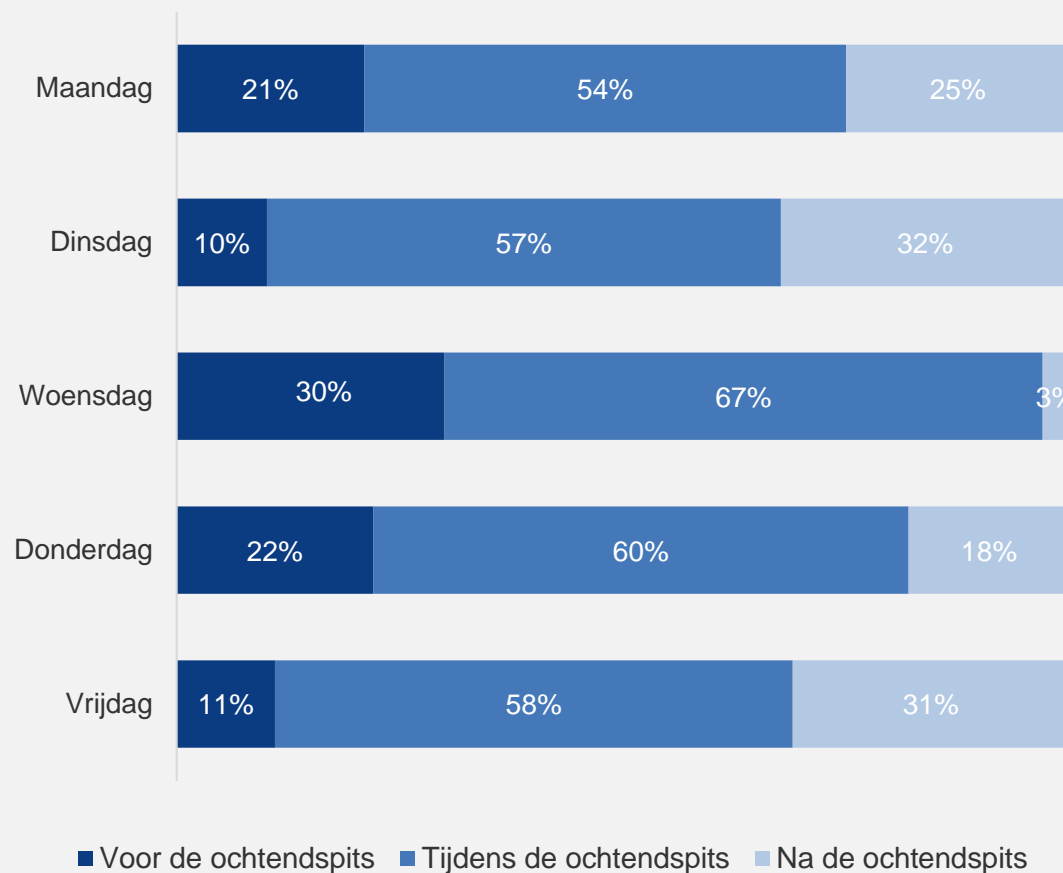
Maar tegelijkertijd vertrekt een meerderheid 's ochtends toch het liefst tijdens de spits (07:00-09:00)



Een meerderheid van de potentiële spitsmijders is voor spreiding van het verkeer over de dag. Opmerkelijk is dat echter slechts een minderheid aangeeft het liefst buiten de ochtendspits te willen vertrekken.

Met uitzondering van de woensdag en donderdag, heeft ná de spits vertrekken de voorkeur boven vóór de spits vertrekken.

Favoriete vertrektijd 's ochtends



Survey-onderzoek Q023 | Kunt u aangeven hoe laat u het liefst naar werk zou willen vertrekken?
Basis per dag: tussen n=53 en n=77

In de spits naar het werk vanwege de werktijden



Potentiële spitsmijders reizen op dinsdag en donderdag met name in de ochtendspits vanwege de **werkgever**. Deze wil dat de werknemer er die dag op een bepaalde tijd is (dinsdag: 30%, donderdag: 31%) of vanwege een verplicht **rooster** (dinsdag: 32%, donderdag: 30%).

Voor bijna 1 op de 5 potentiële spitsmijders is de vertrektijd naar het werk in de spits een **gewoonte** waar ze niet (meer) bewust over nadenken.

Redenen reizen naar werk in de ochtendspits (top 7)



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op [dag(en) x] op locatie heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven wat de belangrijkste redenen waren om op dit tijdstip naar het werk te reizen? Meerdere antwoorden mogelijk. Basis: dinsdag n=323, donderdag n=285

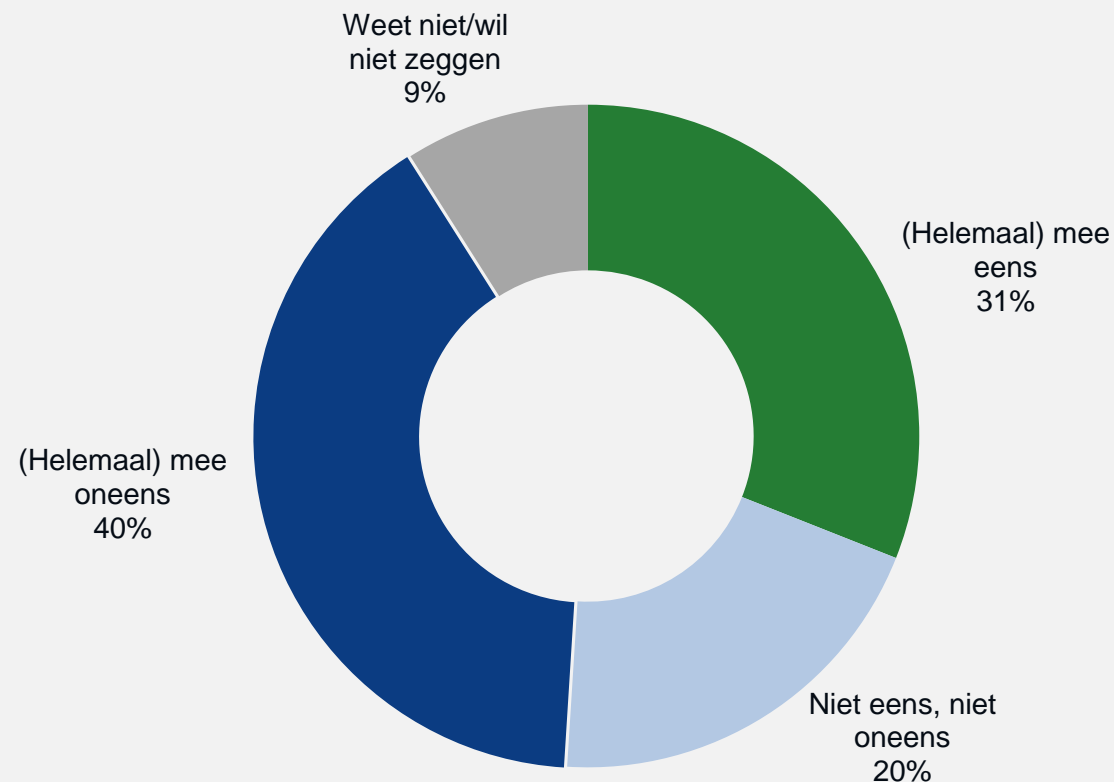


Over spitsmijden als instrument om de drukte op de weg tegen te gaan zijn de meningen verdeeld

Betalen naar gebruik is een manier om het autogebruik te ontmoedigen en daarmee de drukte op de wegen tegen te gaan. Van de potentiële spitsmijders vindt 31% dat deze maatregel daarom ingevoerd moet worden. Iets meer potentiële spitsmijders is het hier echter (helemaal) niet mee eens.

Potentiële spitsmijders die met de auto naar het werk reizen zijn het minder vaak (helemaal) eens met deze stelling (25%) dan potentiële spitsmijders die met het OV (38%), de fiets (43%) of op een andere manier (36%) naar het werk reizen.

Betalen naar gebruik moet ingevoerd worden om de drukte op de weg tegen te gaan



3.4

Uit de auto om de drukte op de weg te verminderen

In deze paragraaf presenteren we de uitkomsten van de potentiële automijder. Dit zijn de werkenden die momenteel op dinsdag en/of donderdag met de auto naar de werklocatie reizen

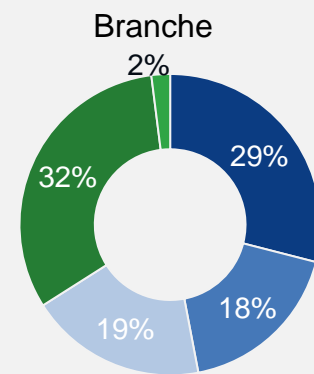
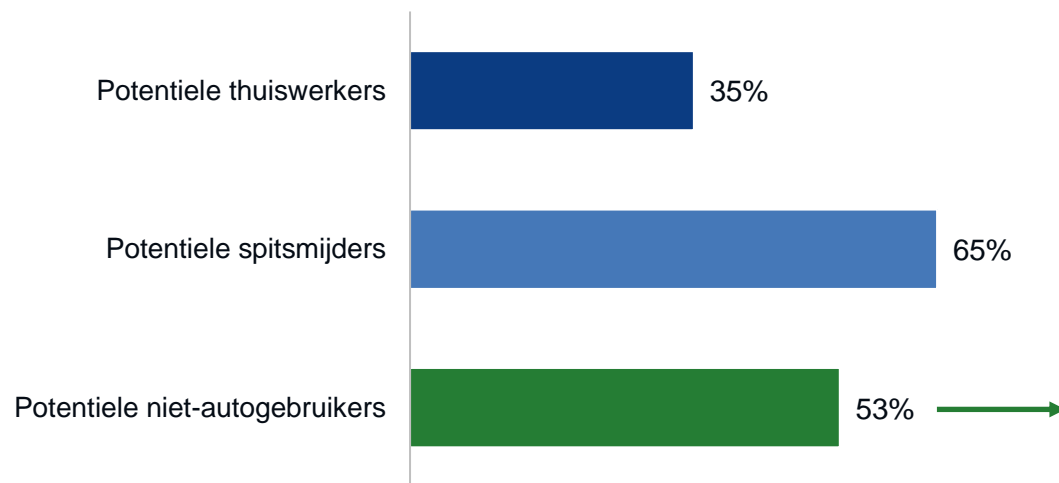




De potentiële automijder: hoe en in welke mate kunnen medewerkers worden bewogen om op dinsdag en donderdag niet met de auto naar het werk te reizen?

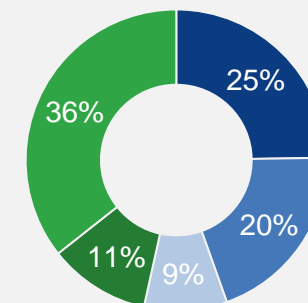
Ruim de helft van de werkenden reist momenteel op dinsdag en/of donderdag met de auto naar de werklocatie. De potentiële automiidders werken gespreid over alle branches en meer dan één derde in een bedrijf van 200 werkenden of meer. 9% werkt als ZZP'er en één derde heeft minstens één kind van 12 jaar of jonger.

Doelgroepen



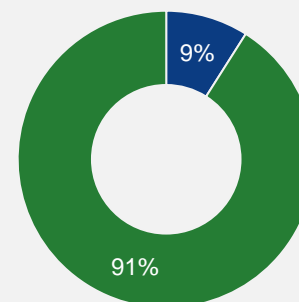
- Nijverheid/Energie/Industrie/Bouw
- Handel, vervoer en horeca
- Zakelijke dienstverlening/Verhuur
- Openbaar bestuur/Onderwijs/GZ
- Overig

Bedrijfsomvang



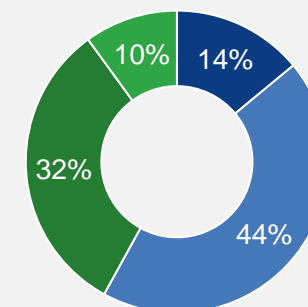
- 1-10 werknemers
- 10-50 werknemers
- 50-100 werknemers
- 100-200 werknemers
- 200 of meer werknemers

ZZP'er



- Ja
- Nee

Gezinssituatie



- Alleenstaand
- Volwassen huishouden
- HHMK; jongste kind t/m12 jaar
- HHMK; jongste kind 13-17 jaar

Survey-onderzoek | Stellingen over drukte. Basis: n=1121

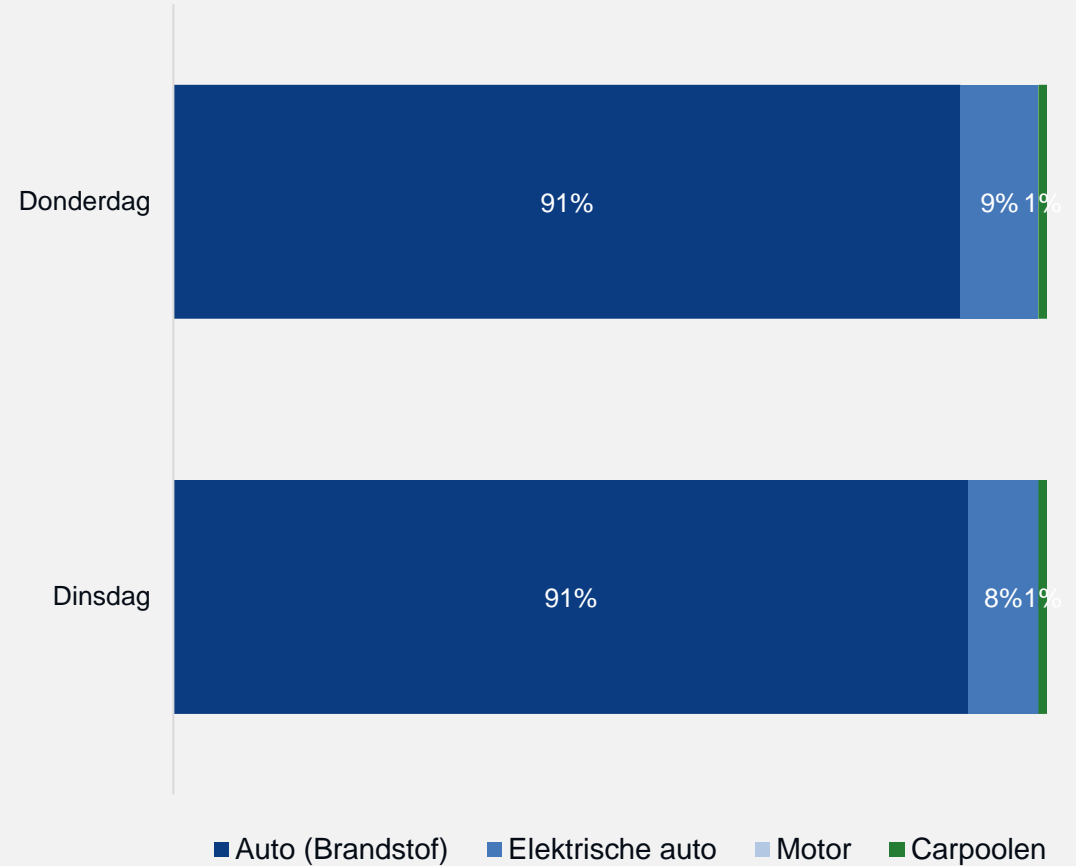
Negen op de tien potentiële automijders rijden met een auto die rijdt op brandstof



Minder dan één op de tien potentiële automijders rijdt met een elektrische auto. Deze groep draagt dus minder bij aan de CO2-uitstoot in het woon-werkverkeer. Echter, de elektrische auto draagt nog wel steeds bij aan de filevorming en dus aan alle ongemakken daarvan.



Welk type auto rijden potentiële automijders?



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week de volgende dagen op locatie heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven welk vervoermiddel u gebruikte voor woon-werkverkeer?
Basis: potentiële automijders: n=594

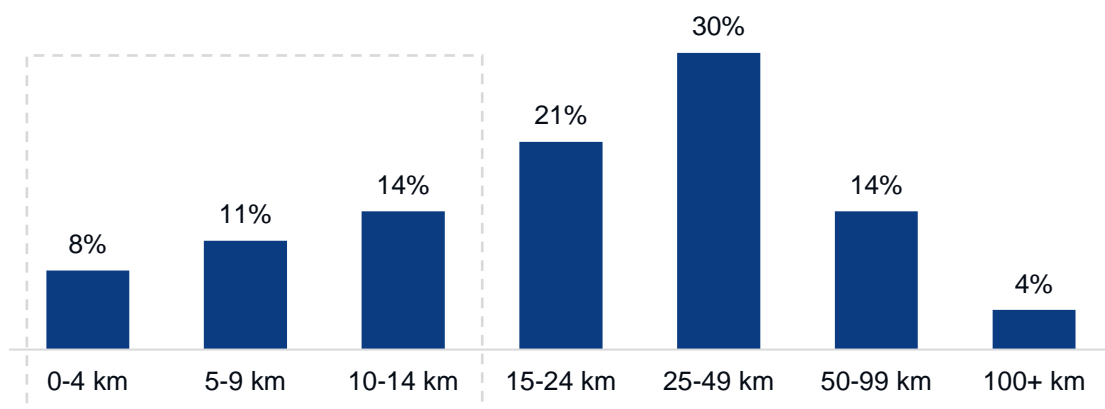
Voor één derde van de potentiële automijders is de fiets een alternatief



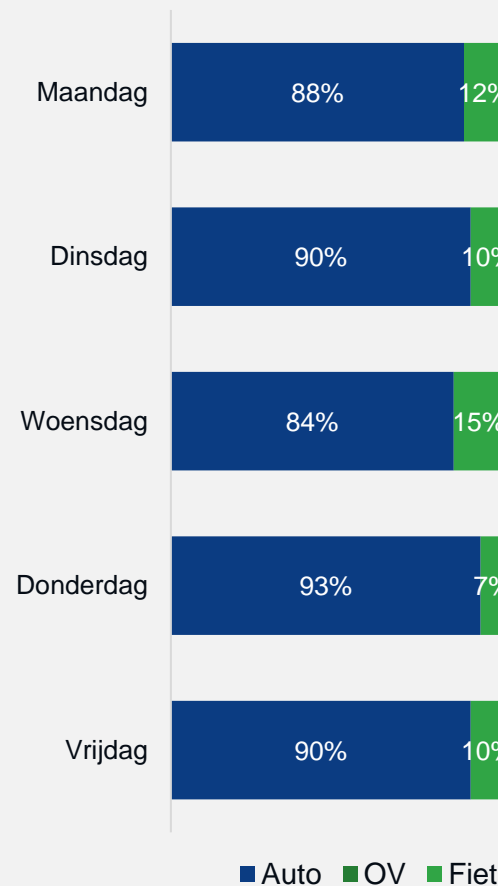
Potentiële automijders zijn de werkenden die nu op dinsdag en/of donderdag met de auto naar het werk reizen. Eén derde van hen woont op minder dan 15 kilometer van het werk, een afstand die met de fiets af te leggen is. Ongeveer 10% van hen reist dan ook op andere weekdays met de fiets naar het werk.

De potentiële automijders die verder van het werk wonen, reizen vrijwel alleen met auto naar het werk. Ook het OV, wat voor deze groep een logischer alternatief zou zijn dan de fiets, wordt door deze groep praktisch niet gebruikt.

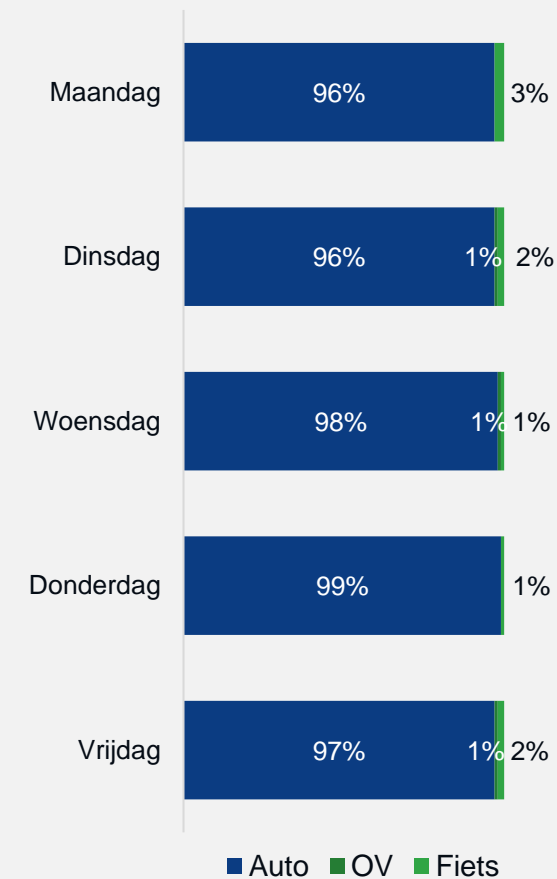
Afstand tussen woning en werkplek



Wonen op 0-14 km van werk



Wonen op 15+ km van werk



Survey-onderzoek | Hoeveel kilometer woont u van uw werk? Basis: potentiële automijders: n=394
 Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week de volgende dagen op locatie heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven welk vervoermiddel u gebruikte voor woon-werkverkeer?
 Basis: potentiële automijders die minder dan 15 km van de werklocatie wonen: n=157, potentiële automijders die meer dan 15 km van de werklocatie wonen: n=237

Bijlagen



Bijlage A

Bibliografie literatuurstudie



Referenties

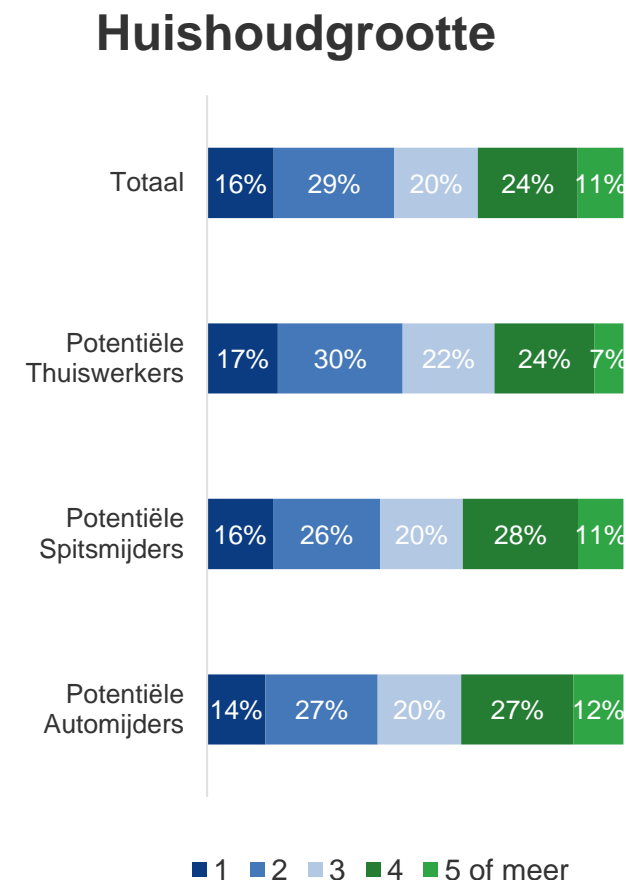
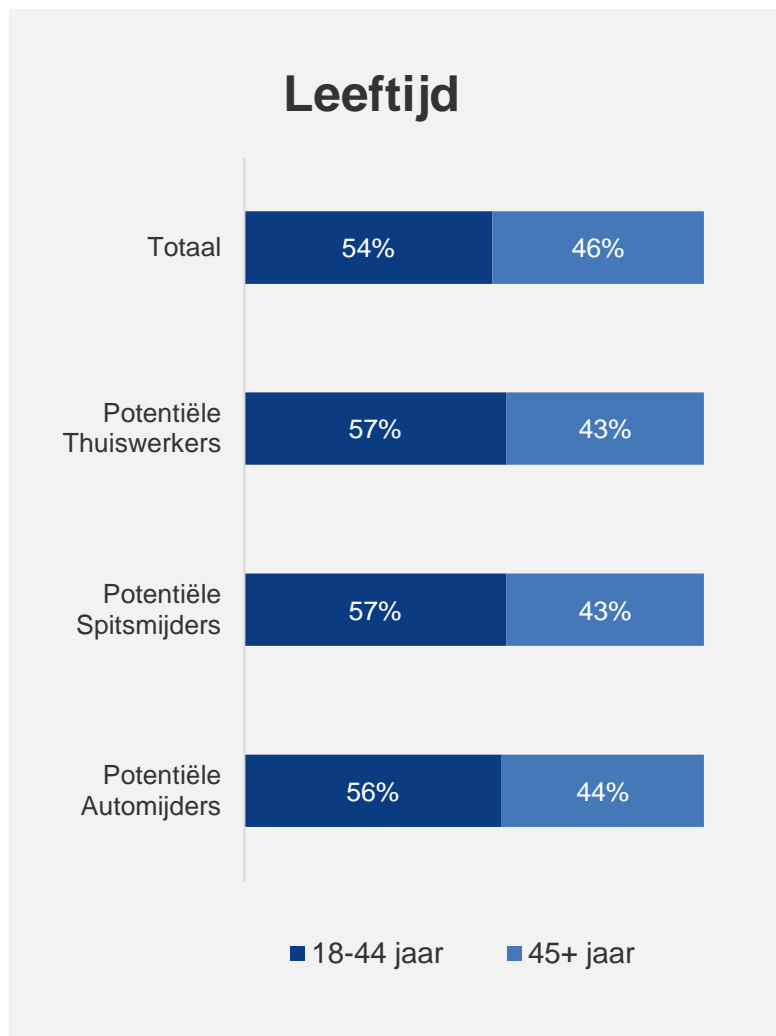
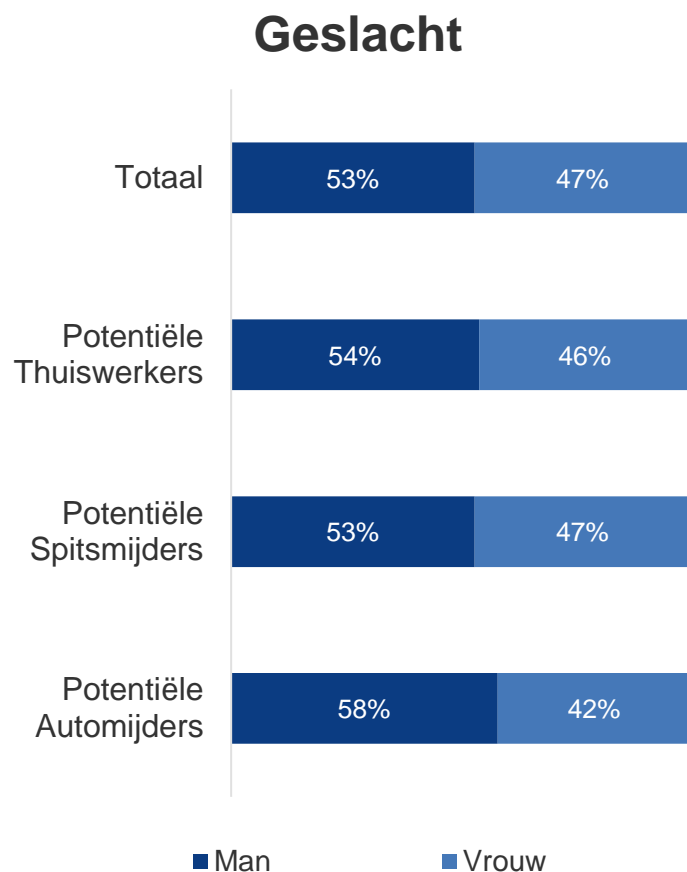
1. Menno de Bruyn (2022), Resultaten Corona Gedragsonderzoek, 8^e meting november 2022
2. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020), Landelijk Reizigersonderzoek 2020
3. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Landelijk Reizigersonderzoek 2022
4. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023), Monitor Mobiliteit & Vervoer
5. Peter Jorritsma, Olaf Jonkeren en Lizet Krabbenborg (2023), Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*
6. Marije Hamersma, Marlinde Knoope en Toon Zijlstra (2019), Maatschappij in beweging: Ontwikkelingen in wonen en werken en gevolgen voor woon-werkverkeer *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*
7. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022), Rapportage Rijkswegennet 3^e periode 2022: 1 september-31 december
8. Slim & Schoon Onderweg (2022), Hoogtepunten Programma 2019-2022
9. Corker, E., Mitev, K., Nilsson Lewis, A., Tamis, M., Bouman, T., Holmlid, S., ... & Whitmarsh, L. (2022). The impact of COVID-19 related regulations and restrictions on mobility and potential for sustained climate mitigation across the Netherlands, Sweden and the UK: a data-based commentary. UCL Open Environment, 4.
10. Ligterink, N. & van Zyl, S. (2015) CO2-emissiefactoren voor de snelweg. Delft: TNO.
11. MuConsult (2019), Financiële prikkels om fietsen naar het werk te stimuleren – Een studie naar de effecten

Bijlage B

Kenmerken potentiële
thuiswerkers, spitsmijders
en automijders

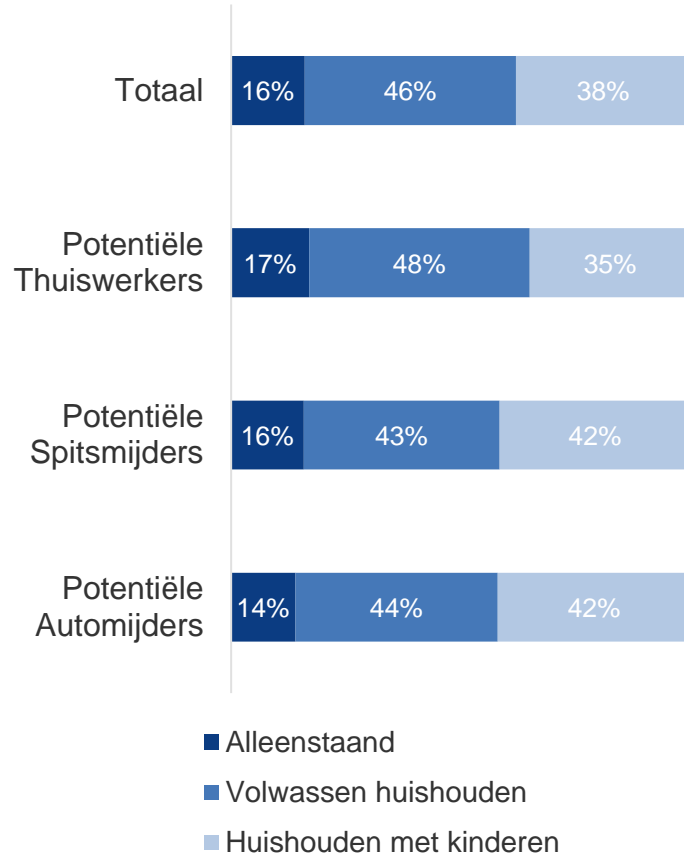


Wat betreft geslacht, leeftijd en huishoudgrootte zijn er geen significante verschillen tussen de doelgroepen en het totaal

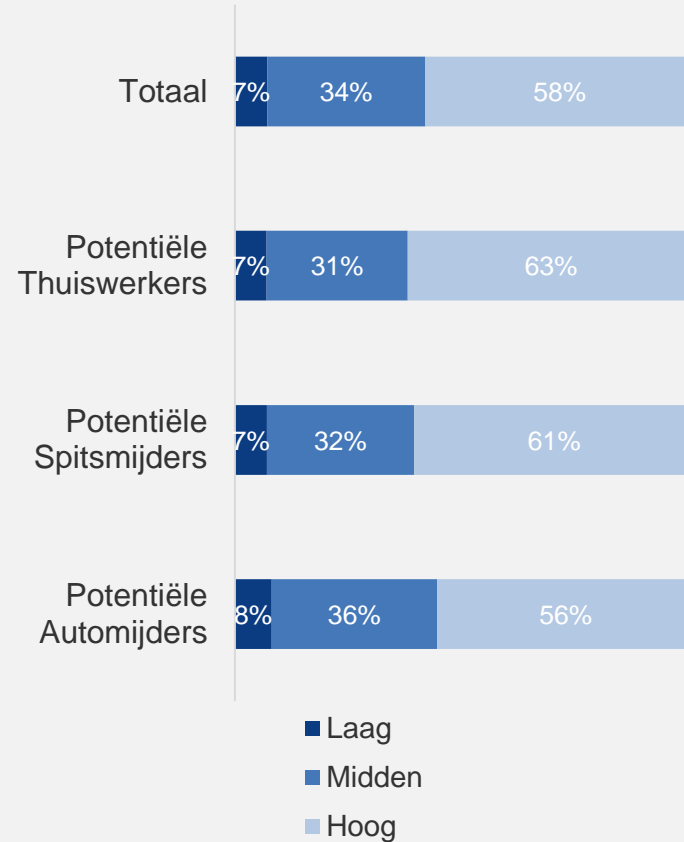


Ook wat betreft de gezinscyclus, het opleidingsniveau en de regio zijn er geen significante verschillen tussen de doelgroepen en het totaal

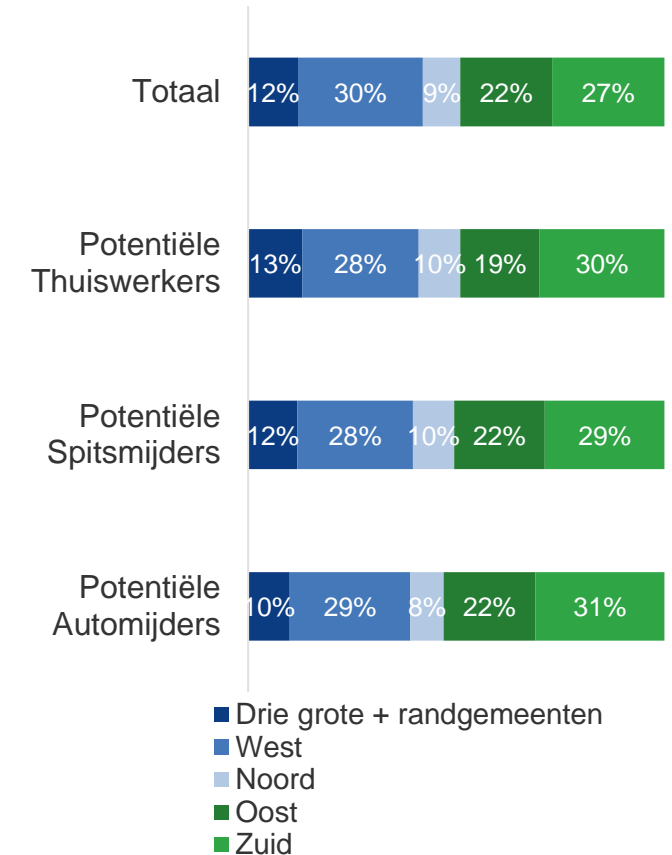
Gezinscyclus



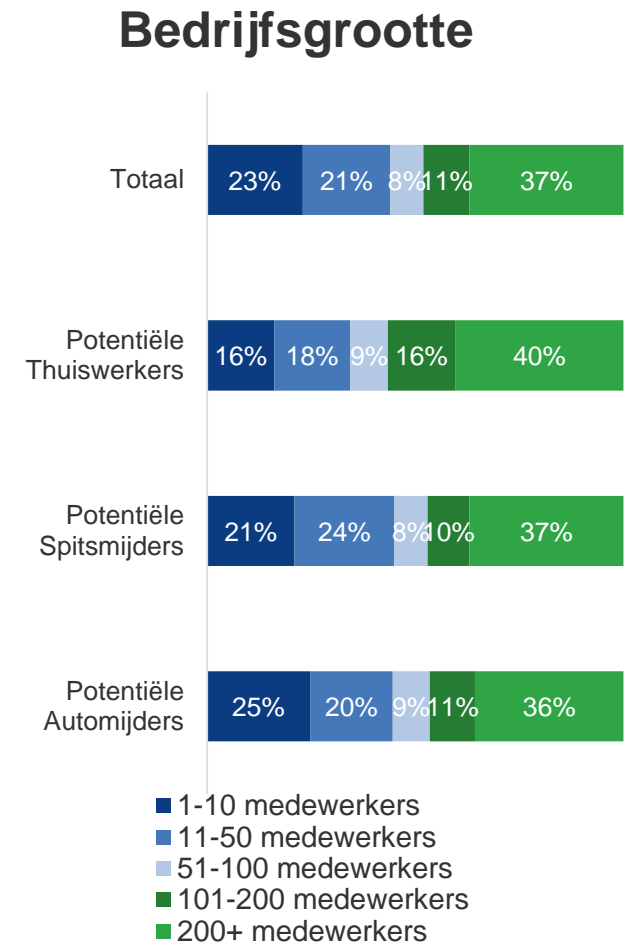
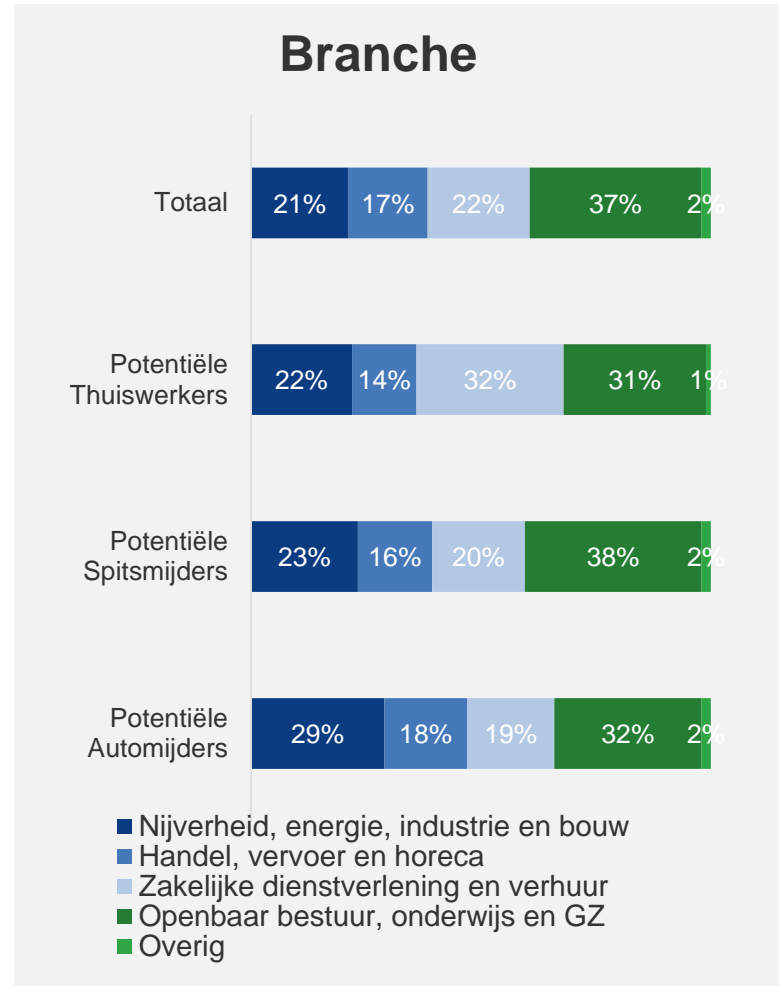
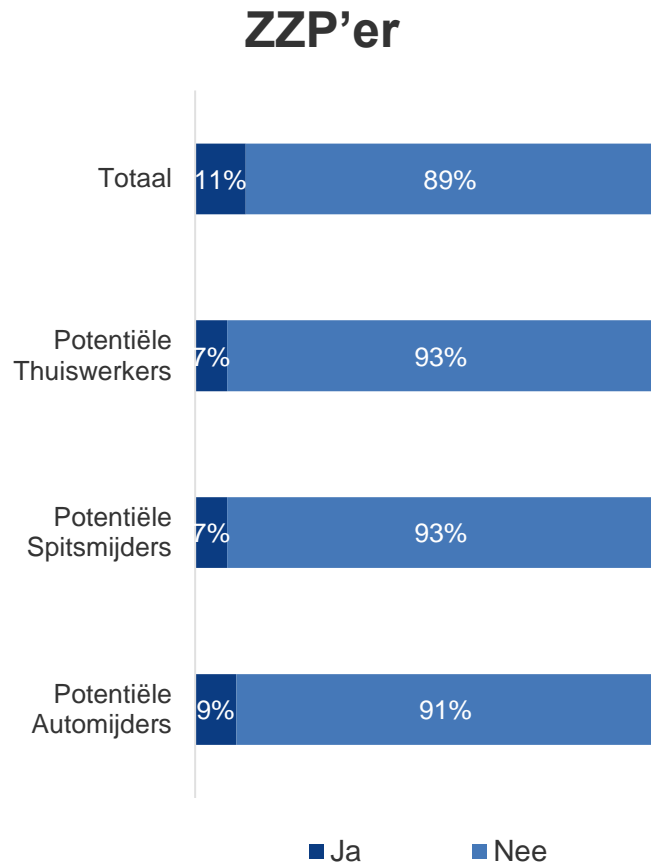
Opleidingsniveau



Regio

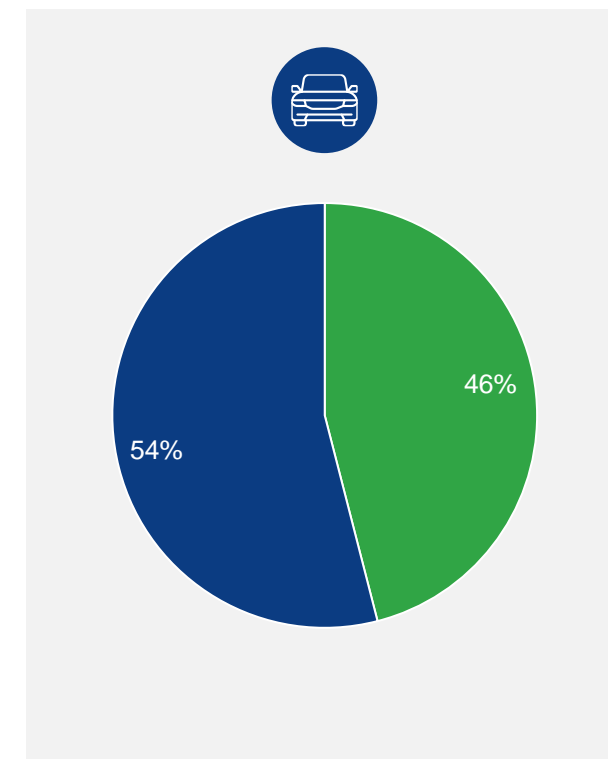
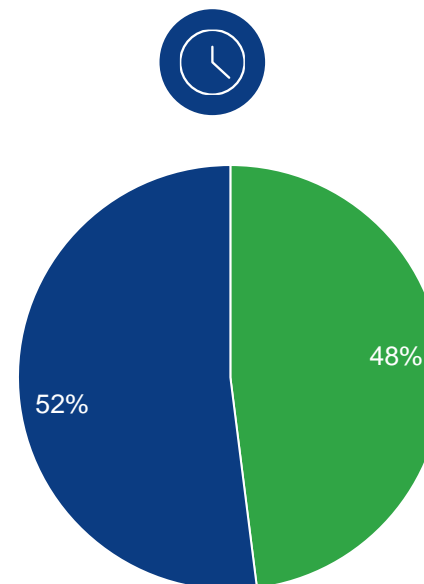
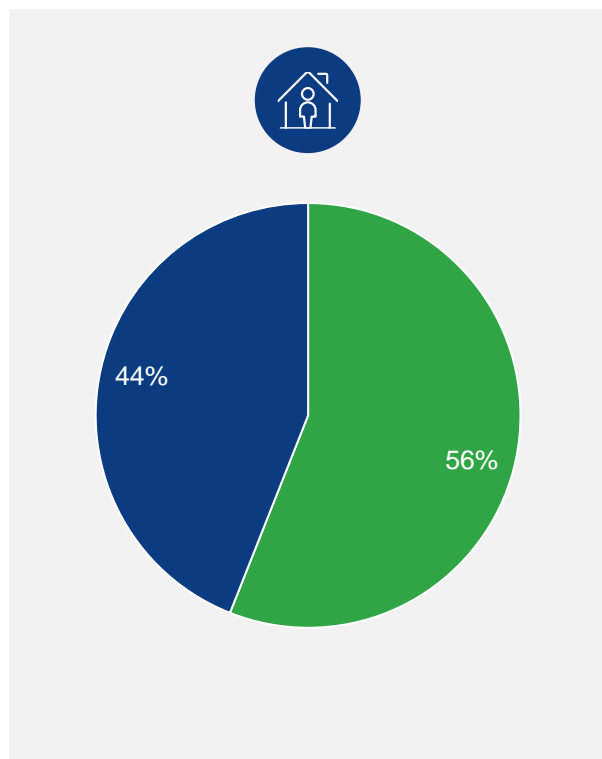
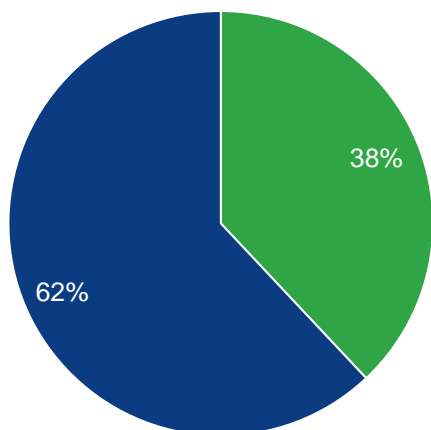


De potentiële thuiswerkers werken vaker in de zakelijke dienstverlening en verhuurbranche dan het totaal. Waarschijnlijk zijn dit vaker kantoormedewerkers. De potentiële automijders zijn vaker werkzaam in de nijverheid, energie, industrie en bouw



Vier op de tien ZZP'ers die werkzaam zijn voor een bedrijf houden zich aan de afspraken en regels omtrent reisbeleid die gelden voor werknemers van dat bedrijf.

Totaal



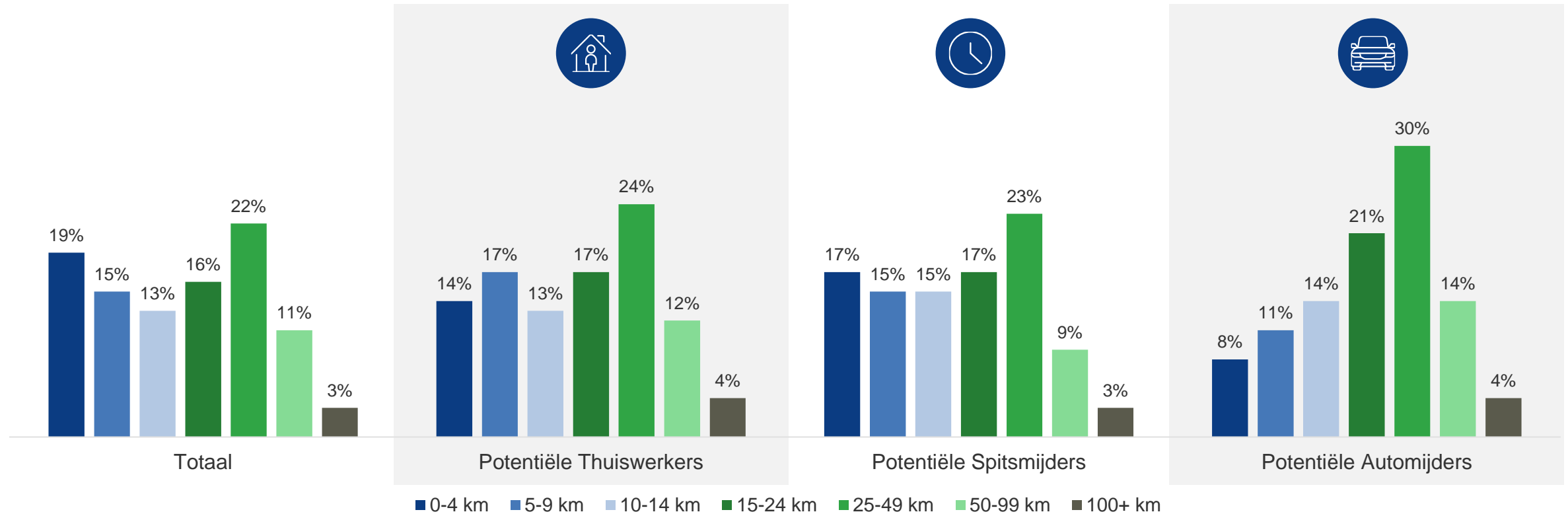
- Ik ben niet in dienst maar ik houd me wel aan de afspraken en regels omtrent reisbeleid die gelden voor werknemers die wel in dienst zijn.
- Ik ben niet in dienst en houd me niet aan de afspraken en regels omtrent reisbeleid die gelden voor werknemers die wel in dienst zijn.

Survey-onderzoek | U heeft aangegeven als zelfstandig ondernemer werkzaam te zijn voor een bedrijf. Kunt u aangeven wat het meest op u van toepassing is? Basis: Totaal: n=168, Potentiële thuiswerkers: n=49, Potentiële Spitsrijders: n=89, Potentiële Automotrijders: n=86

De potentiële automijders wonen minder vaak op 0 tot 15 kilometer van het werk dan het totaal. Dit is in lijn met de verwachting. Toch woont één op de drie potentiële automijders op minder dan 15 kilometer van het werk

Voor deze groep zou een (elektrische) fiets een oplossing kunnen zijn om de missie van Anders Reizen te faciliteren.

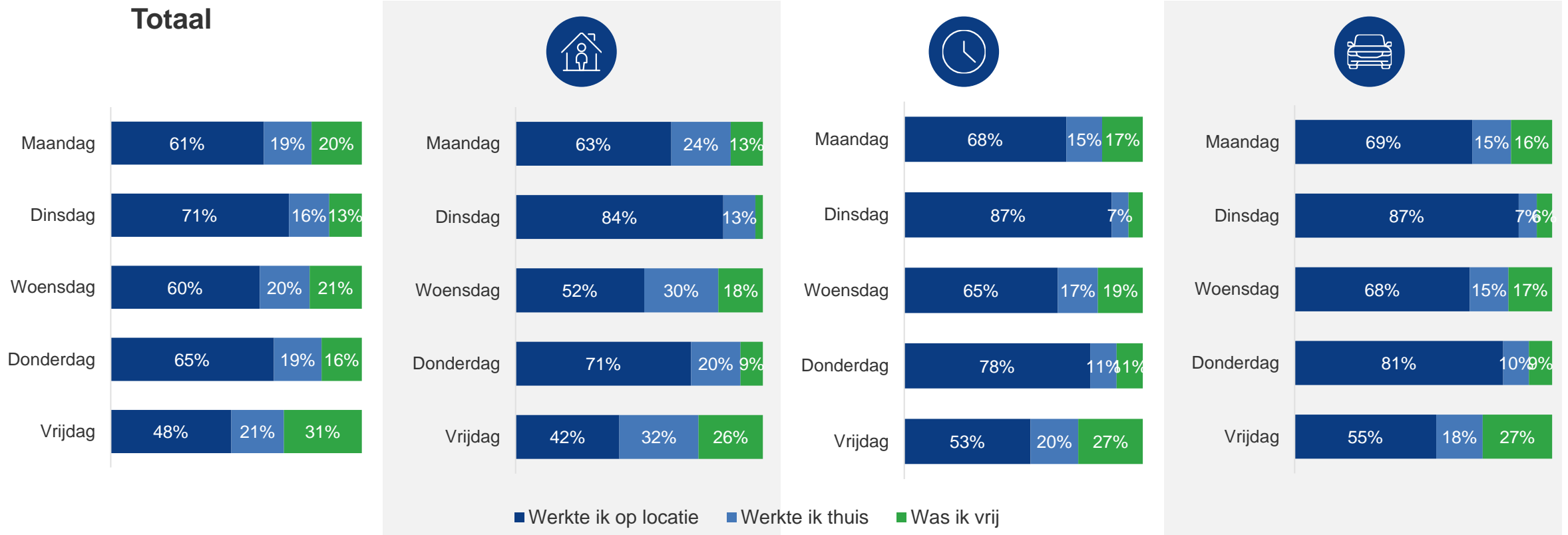
Afstand tussen woning en werkplek



Survey-onderzoek | Hoeveel kilometer woont u van uw werk? Basis Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsmijders: n=725, Potentiële Automijders: n=594)

Door de definitie werken de doelgroepen op de dinsdag en donderdag vaker op locatie dan het totaal. Wat opvalt is dat de potentiële thuiswerkers minder vaak op dinsdag en donderdag op locatie werken dan de potentiële spitsrijders en potentiële automobilisten

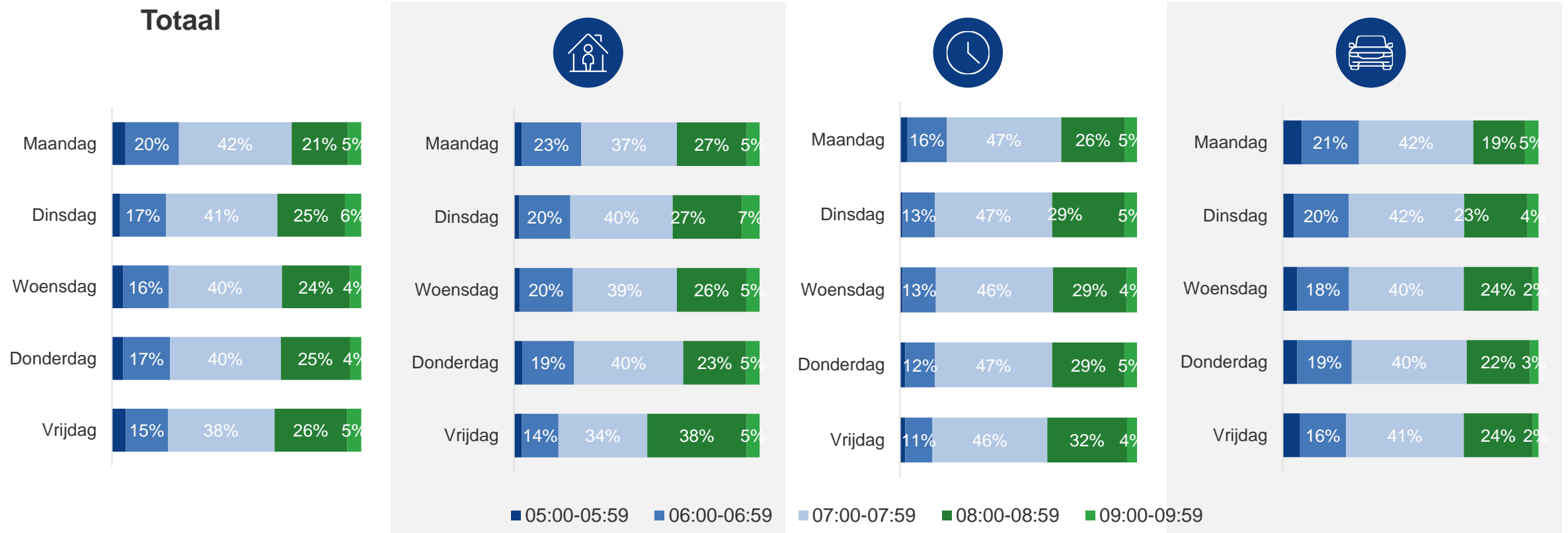
Dit duidt waarschijnlijk op het feit dat potentiële spitsrijders en potentiële automobilisten vaker werk doen waarvoor zij fysiek aanwezig moeten zijn. Dit blijkt ook uit het feit dat de potentiële thuiswerkers op woensdag en vrijdag vaker dan het totaal thuiswerken, terwijl dit niet het geval is voor de andere doelgroepen.



Survey-onderzoek | Kunt u per dag aangeven wat vorige week (de week 17 t/m 23 april) voor u gold? Op deze dag... Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsrijders: n=725, Potentiële Automobilisten: n=594

Alle doelgroepen vertrekken het meest tussen 7 en 8 uur naar werk. Gekeken naar de verdeling over de week zijn de vertrektijden naar werk eveneens gelijk verdeeld

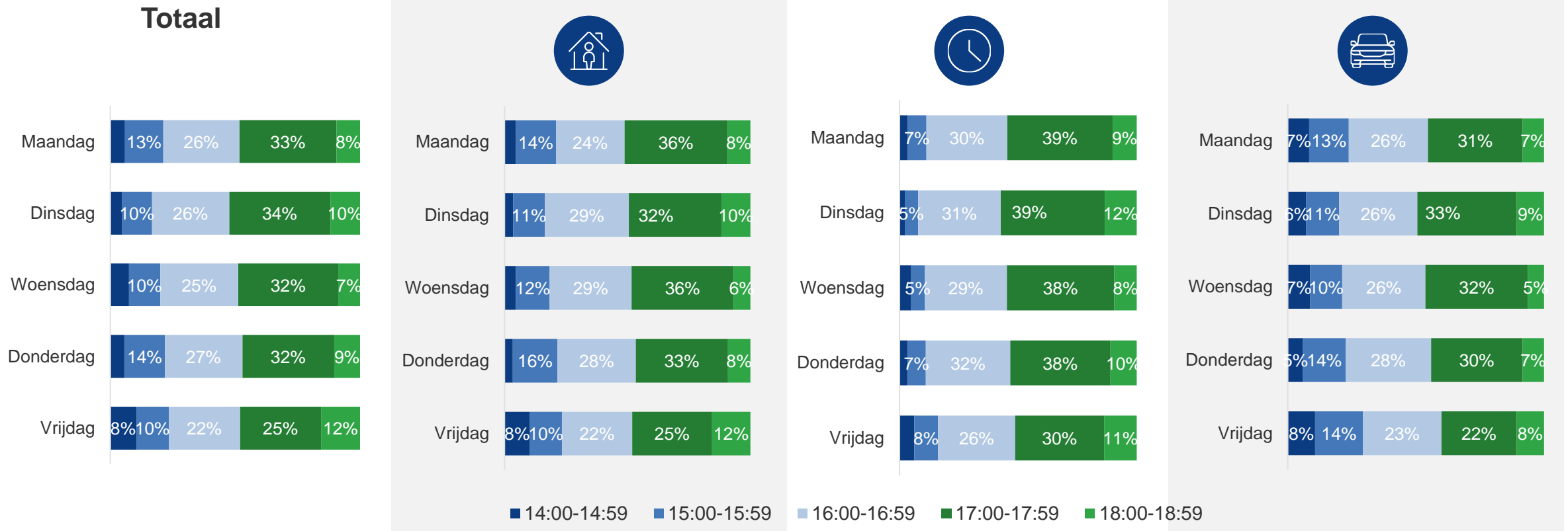
De potentiële spitsrijders zijn gedefinieerd als forenzen die op dinsdag en/of donderdag tussen 7 en 9 uur vertrekken richting werk. Toch zijn er weinig verschillen voor de potentiële spitsrijders over de dagen van de week. De potentiële thuiswerkers reizen op vrijdaggen meer dan het totaal tussen 8 en 9 uur.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op op locatie heeft gewerkt . Kunt u aangeven hoe laat u vertrok naar werk? Dit gaat dus om het tijdstip van de heenreis.
 Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsrijders: n=725, Potentiële Automijders: n=594

Alle doelgroepen vertrekken het meest naar huis tussen 16 en 18 uur. Over de week gezien zijn er weinig verschillen. Wel zijn de vertrektijden op vrijdag meer gespreid over de tijden

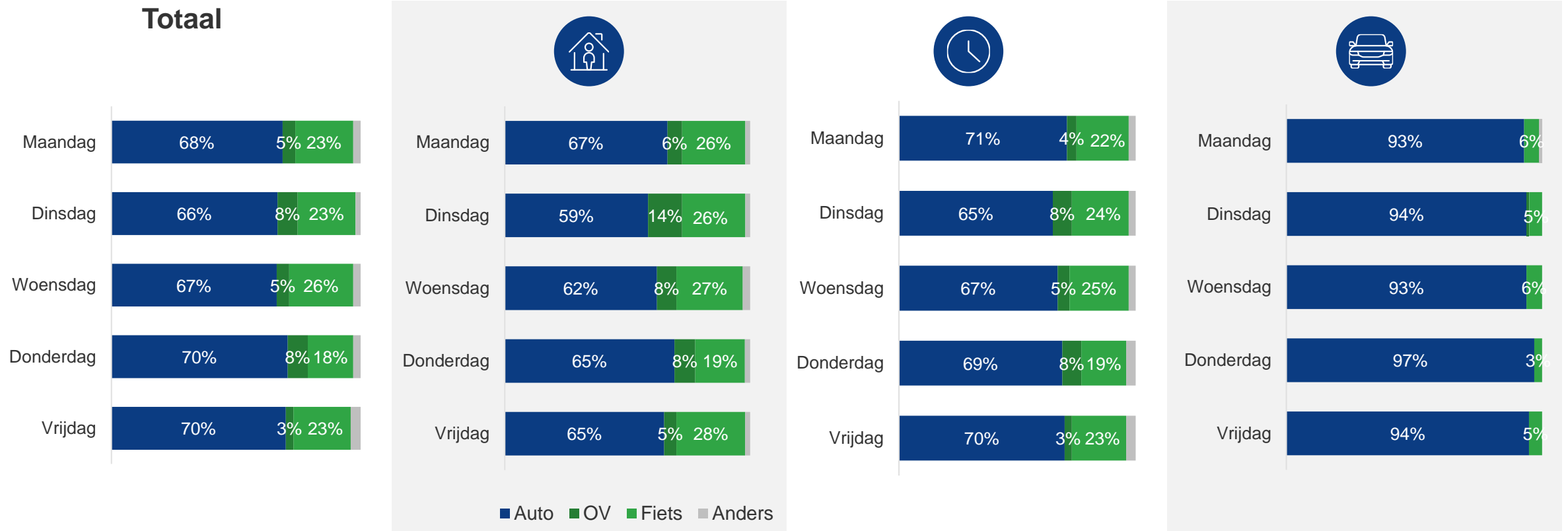
De potentiële spitsrijders zijn gedefinieerd als forenzen die op dinsdag en/of donderdag tussen 16:00 en 18:30 naar huis reizen. Toch is zichtbaar dat de reistijden weinig verschillen over de week gekeken.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op op locatie heeft gewerkt . Kunt u aangeven hoe laat u vertrok van werk? Dit gaat dus om het tijdstip dat u van werk vertrok.
 Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsrijders: n=725, Potentiële Automotrijders: n=594

Twee op de drie forenzen reizen met de auto naar het werk ongeacht de dag van de week. Circa een kwart reist met de fiets naar het werk

Gekeken naar de verdeling over de week zijn er weinig verschillen te ontwaren. De meeste forenzen rijden altijd met hetzelfde vervoersmiddel. Potentiële automieters zijn gedefinieerd als forenzen die op dinsdag en/of donderdag met de auto naar het werk reizen. Toch is er zo'n vijf procent die op andere dagen met de fiets naar het werk reist. Deze groep zou een mogelijkheid kunnen bieden tot relatief makkelijke vergroening van het woon-werkverkeer.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week de volgende dagen op locatie heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven welk vervoermiddel u gebruikte voor woon-werkverkeer?
 Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsmieters: n=725, Potentiële Automieters: n=594

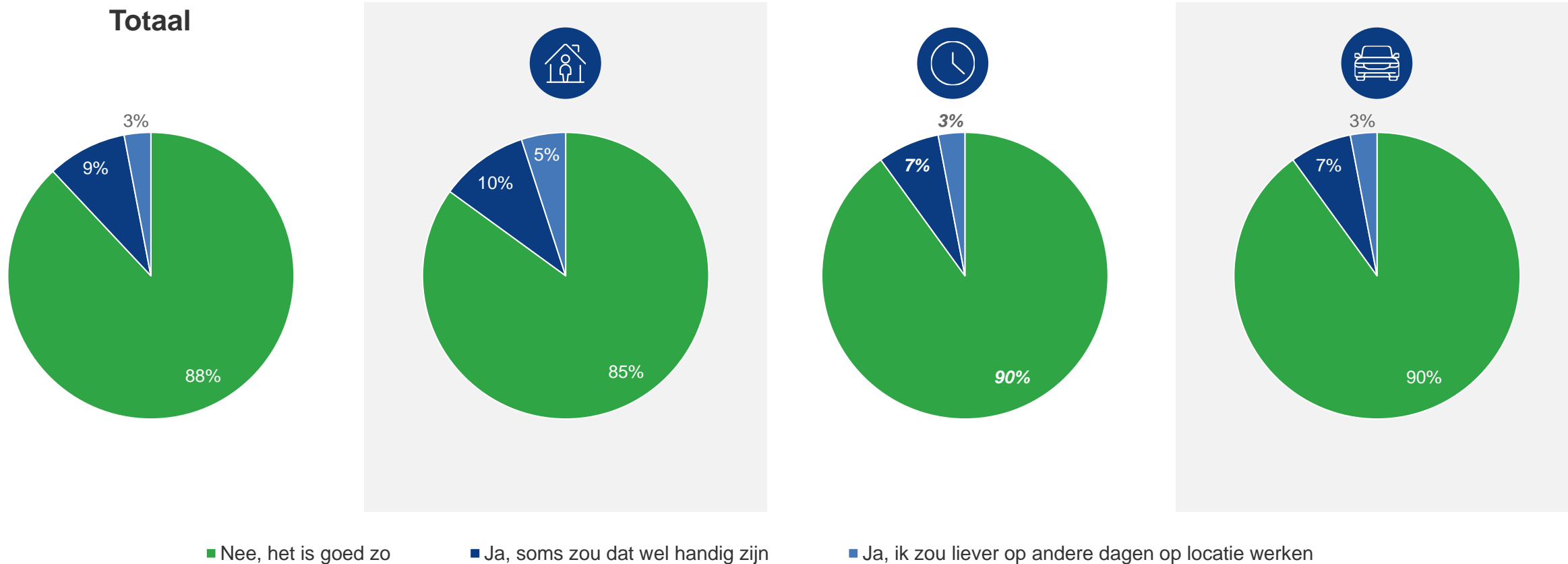
Bijlage C

Acceptabele alternatieven
voor potentiële
thuiswerkers, spitsmijders
en automijders



Onder alle doelgroepen is er maar een klein deel dat op andere dagen zou op locatie zou willen werken

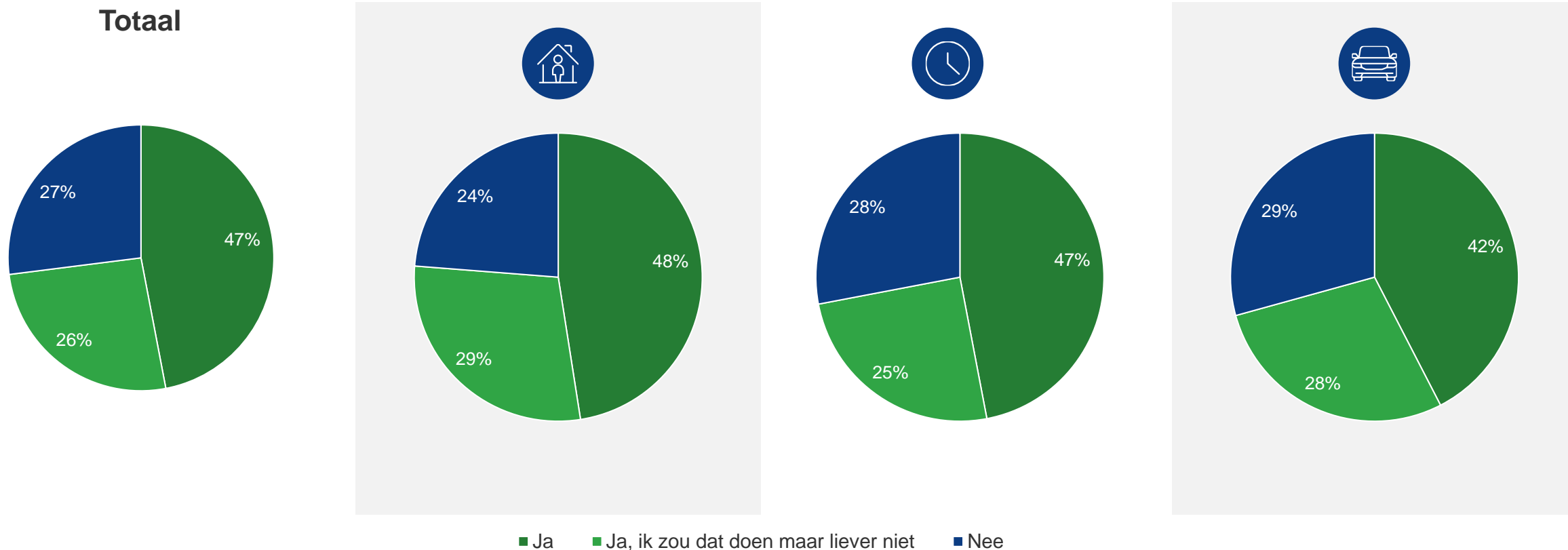
De potentiële thuiswerkers wensen met 15% het meest op andere dagen op locatie te werken.



Survey-onderzoek | Zou u op andere dagen in de week op locatie willen werken? Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsmijders: n=725, Potentiële Automijders: n=594

Bij alle doelgroepen zou ongeveer drie kwart van de forenzen op andere dagen naar locatie reizen om te werken als hun werkgever dat zou vragen

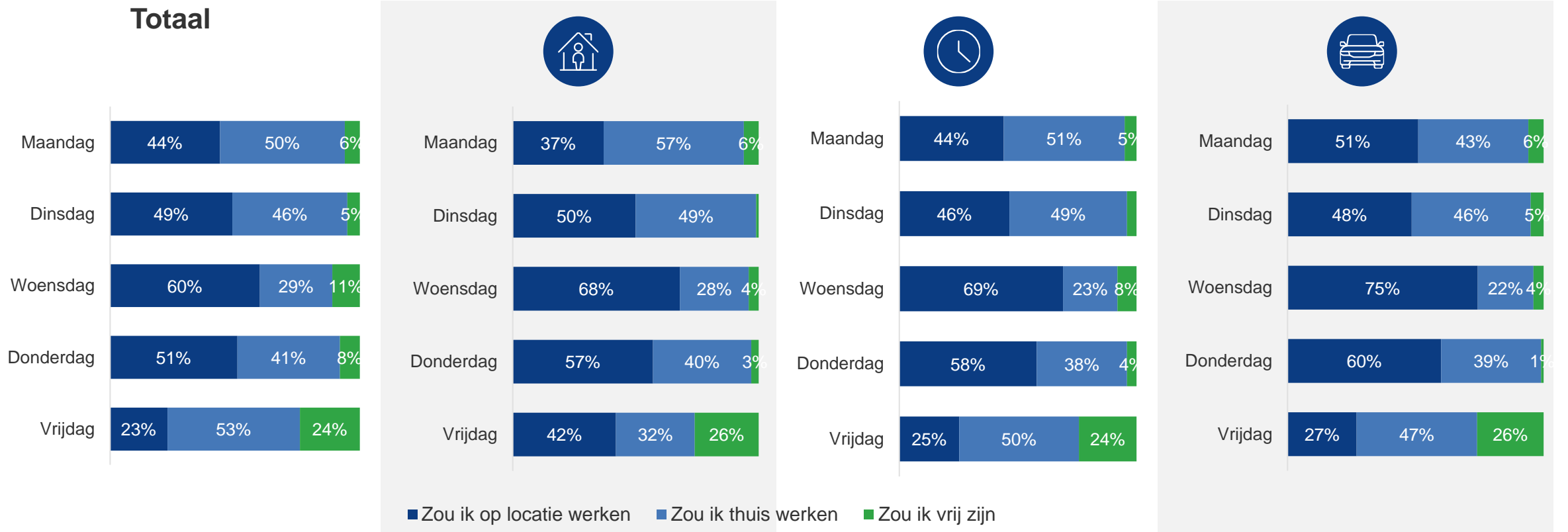
Voor de potentiële thuiswerkers ligt er dus een mogelijkheid om door acties vanuit de werkgever het gedrag te beïnvloeden en niet langer op dinsdag en donderdag naar de werkplek te reizen.



Survey-onderzoek | Als uw werkgever zou vragen om op andere dagen in de week op locatie te gaan werken. Zou u hiertoe dan bereid zijn?
Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsrijders: n=725, Potentiële Automotrijders: n=594

Onder alle doelgroepen zouden de forenzen die op andere dagen op locatie zouden willen werken, het liefst op woensdag op locatie gaan werken

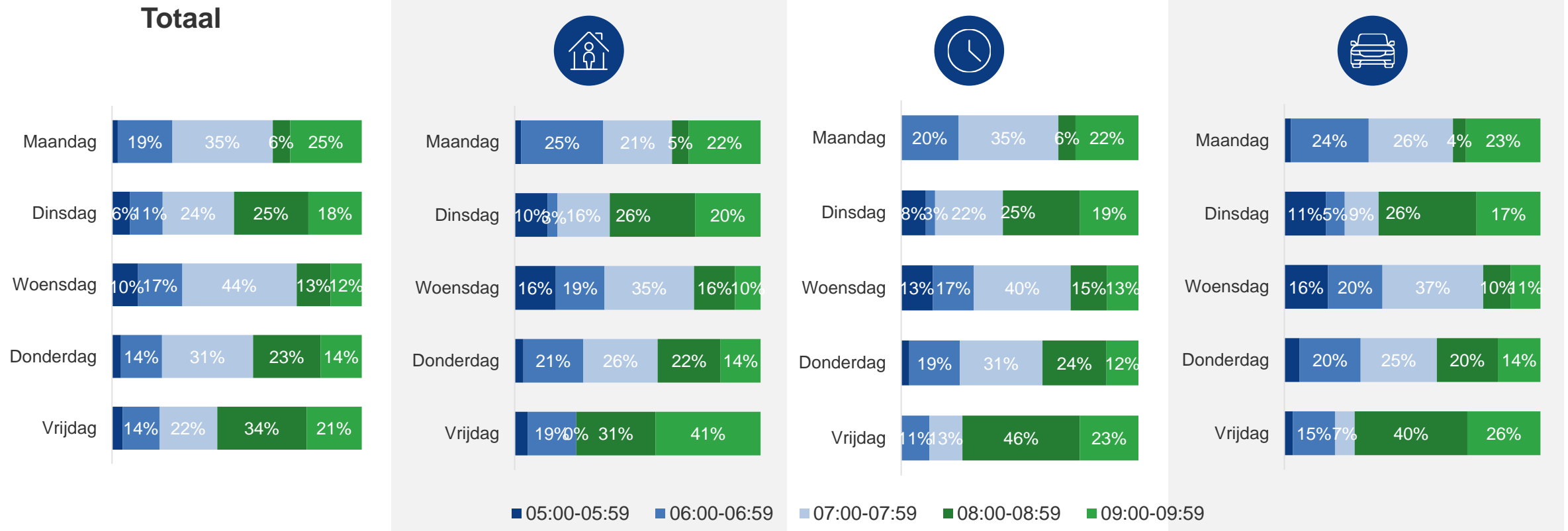
Belangrijk is om op te merken dat deze vraag alleen is voorgelegd aan werkenden die willen veranderen van dagen waarop zij op locatie werken. Dit betekent dus dat de behoefte aan op woensdag op locatie werken niet door alle forenzen wordt gevoeld.



Survey-onderzoek Uitgaand van uw huidige arbeidsovereenkomst: als u zelf, uw gehele week kon bepalen, op welke dagen zou u dan het liefst thuiswerken, op locatie werken en vrij zijn?
 Basis: Totaal: n=126, Potentiële thuiswerkers: n=55, Potentiële Spitsrijders: n=71, Potentiële Automijders: n=62

Als de forenzen die hun weekindeling willen aanpassen zouden kunnen beslissen hoe laat zij naar werk zouden reizen, zou het verkeer tussen 8 en 9 uur rustiger worden

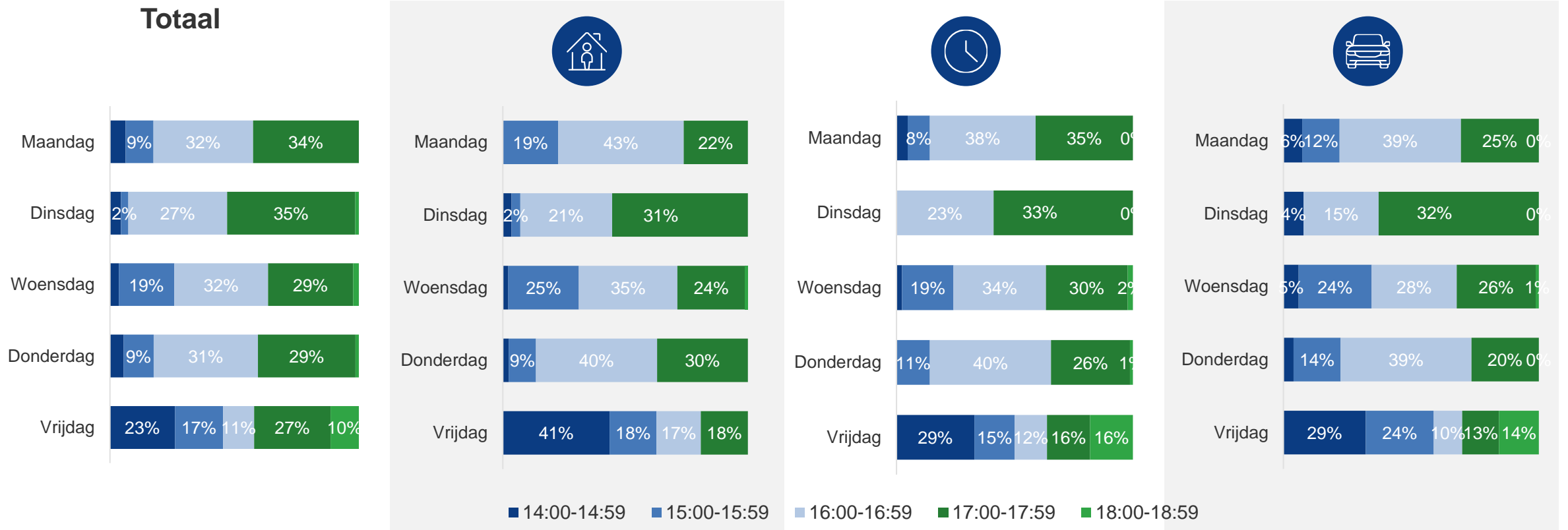
Er is echter maar een kleine groep die een andere weekindeling wilt. Hierdoor zal de invloed van een andere weekindeling niet groot zijn op de drukte in het verkeer.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op op locatie heeft gewerkt . Kunt u aangeven hoe laat u vertrok naar werk? Dit gaat dus om het tijdstip van de heenreis.
 Basis: Totaal: n=77, Potentiële thuiswerkers: n=35, Potentiële Spitsrijders: n=45, Potentiële Autom rijders: n=77

Wat betreft de avondspits lijkt deze vooral op vrijdag te veranderen als de forenzen die dit zouden willen hun weekindeling konden veranderen

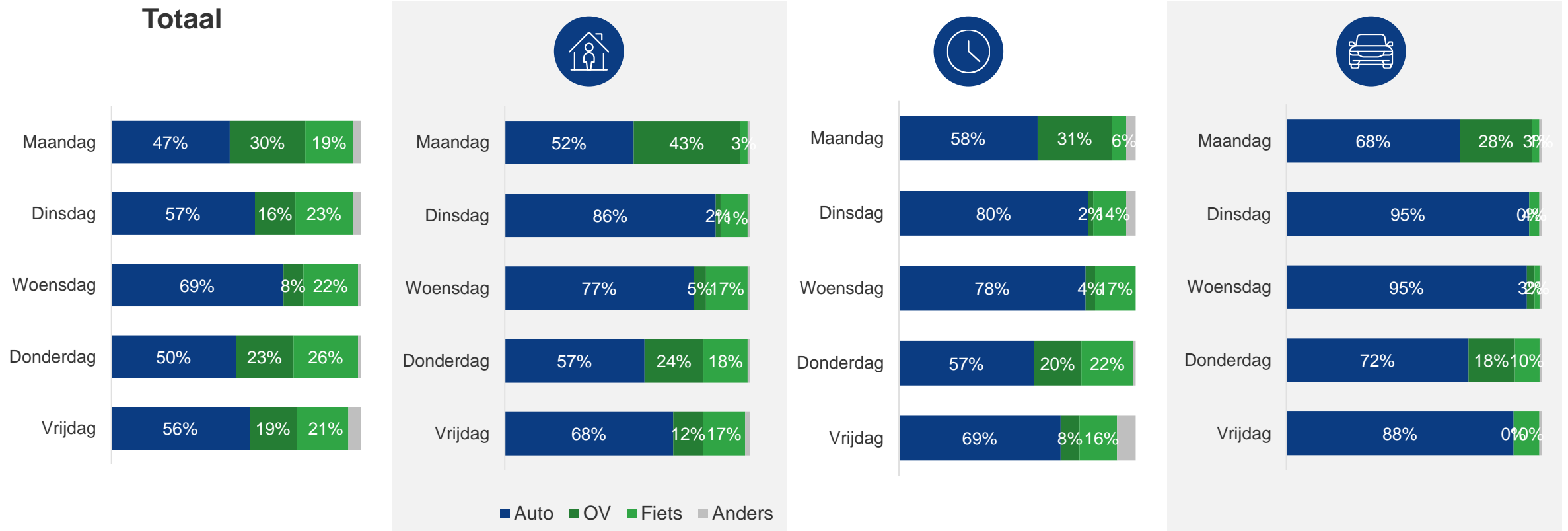
Hier moet wederom bij worden vermeld dat deze groep erg klein is en de invloed hiervan dus gering zou zijn.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week op op locatie heeft gewerkt . Kunt u aangeven hoe laat u vertrok van werk? Dit gaat dus om het tijdstip dat u van werk vertrok.
 Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsmijders: n=725, Potentiële Automijders: n=594

De forenzen die een andere weekindeling willen zouden nog altijd het meest voor de auto kiezen als het vervoersmiddel om naar werk te reizen

Toch zou het OV wat populairder worden. Ook bij deze gegevens moet worden gemeld dat de groep erg klein is en de invloed van deze groep op het geheel gering zou zijn.



Survey-onderzoek | U heeft aangegeven dat u vorige week de volgende dagen op locatie heeft gewerkt. Kunt u per dag aangeven welk vervoermiddel u gebruikte voor woon-werkverkeer?
 Basis: Totaal: n=1121, Potentiële thuiswerkers: n=391, Potentiële Spitsrijders: n=725, Potentiële Automijders: n=594