

Rapport

GEDRAGSMETING BETER BENUTTEN 2016

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

29 november 2016

COLOFON

Uitgave

I&O Research
Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede

Rapportnummer

2016/concept

Datum

29 november 2016

Opdrachtgever

Ministerie van infrastructuur en milieu

Auteur(s)

Robbert Zandvliet
Charlotte Veenvliet
Gijs Jan Visser

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



INHOUDSOPGAVE

Samenvatting en beleidsconclusies	5
1. Inleiding	12
1.1 Aanleiding	12
1.2 Onderzoeksvraag	13
1.3 Onderzoeksopzet.....	13
1.4 Leeswijzer	14
2. Hoe stabiel is de context voor reisgedrag?	16
3. Werkgeversaangebod.....	21
3.1 Stimuleren van reizen buiten de spits	21
3.2 Stimuleren van thuiswerken/online vergaderen	30
3.3 Stimuleren van gebruik fiets of ov	35
4. Fiets en ov voor privé doeleinden	44
4.1 Stimuleren van gebruik fiets of ov	44
5. Spitsmijden	50
5.1 Spitsmijdenprojecten	50
5.2 Benaderen voor deelname aan een spitsmijdenproject	50
5.3 Methoden om deelnemers aan spitsmijdenprojecten te volgen	52
5.4 Belonen voor spitsmijden	52
Bijlage 1. Onderzoeksverantwoording	56



SAMENVATTING EN BELEIDSCONCLUSIES



Samenvatting en beleidsconclusies

In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. Het doel is om de reistijden op de drukste trajecten tijdens de spitsperiode te verminderen. Naast de inzet op verbetering van openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement, ITS en infrastructurele maatregelen, is het reisgedrag van reizigers hierin heel belangrijk. Reizigers kunnen ervoor kiezen om tenminste één dag per week niet in de spits te reizen, door bijvoorbeeld een ander vertrektijdstip te kiezen. Ook kan men ervoor kiezen thuis te werken of op een andere werkplek. Of een ander vervoermiddel gebruiken: het openbaar vervoer, de (elektrische) fiets of samen te reizen met een collega of een ander persoon in een auto (carpoolen).

Dit onderzoek is sinds 2012 elk jaar uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu als onderdeel van het programma Beter Benutten om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het reisgedrag en de achterliggende beweegredenen. Vanaf 2015 ligt de nadruk van het onderzoek meer op de beleidsimplicaties van de (on)mogelijkheden en motivaties ten aanzien van reisgedrag in plaats van het in kaart brengen van de trends. De focus ligt hierbij op de thema's en doelen van het Beter Benuttenprogramma in plaats van een insteek op basis van reismotieven. In 2016 wordt voortgebouwd op de in 2015 gekozen onderzoeksopzet.

De onderzoeksvraag die hierbij centraal staat:

"Hoe kan er met de maatregelen in het programma Beter Benutten beter worden aangesloten bij de mogelijkheden, motivaties en beperkingen die het dagelijks reisgedrag van mobilisten bepalen?"

Voor dit onderzoek is een online panelonderzoek uitgevoerd met een representatieve steekproef van 15.306 respondenten. Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten van het onderzoek.

Tabel 1 toont de belangrijkste uitkomsten en mogelijkheden voor beleid (zie volgende pagina).

Tabel 1

Hoofdpunten en kansen voor beleid

FIETS

- Steeds meer mensen nemen minimaal 1x per week de (e)fiets voor woon-werk verkeer (30% in 2016)
- 52% van de respondenten woont binnen 15km van het werkadres
- 53% van deze groep neemt minimaal 1x per week de (e)fiets voor woon-werk verkeer; 48% de auto
- De snelheid en gezondheidsvoordelen van fietsen zijn de meest genoemde motivaties om de fiets te nemen (dit geldt voor ongeveer 70% van de fietsers)
- Een kortere reistijd is de belangrijkste motivator om vaker de fiets of het OV te nemen in plaats van de auto

OPENBAAR VERVOER

- 73% van de respondenten woont binnen 15 minuten reizen van een treinstation; 41% van de werkenden woont én werkt binnen 15 minuten reizen van een treinstation
- 9% van de werkenden neemt minimaal 1x per week de trein voor woon-werk verkeer (dit is 8% voor overig ov)
- Voor privé-activiteiten en zakelijk vervoer is de trein het meest genoemde alternatief voor de auto (genoemd door 33% en 27% respectievelijk)
- Het vermijden van files is de belangrijkste motivatie om naast de auto ook het OV te gebruiken voor woon-werk verkeer (dit geldt voor ongeveer 30%)

FLEXIBEL/THUISWERKEN

- Steeds meer werkgevers bieden flexibele werktijden (35%; was in 2012 nog 24%), de mogelijkheid om (deels) thuis te werken (38%; dit was nog 26% in 2012), of op een andere locatie te werken (18%; dit was nog 11% in 2012),
- In lijn met voorgaande jaren werkt in 2016 opnieuw een groter aandeel van de werkenden minimaal 1 dag per week thuis (18%; in 2013 was dit nog 12%).

SPITSMIJDEN

- Meningen over spitsmijdenprojecten zijn positief:
 - 62% van de respondenten vindt het (zeer) acceptabel om automobilisten te belonen om bij te dragen aan een betere doorstroming tijdens de spits (10% vindt dit (zeer) onacceptabel)
 - 53% vindt het (zeer) acceptabel om benaderd te worden voor deelname (12% vindt dit (zeer) onacceptabel)
 - Oud-deelnemers vinden beide zaken acceptabeler dan diegenen die nog nooit zijn benaderd om deel te nemen.
- 30% van oud-deelnemers aan spitsmijdenprojecten geeft aan nog steeds meer moeite te doen om de spits te mijden dan voor deelname; 43% van oud-deelnemers geeft aan dat zij door deelname bewuster over autogebruik zijn gaan nadenken. 42% van oud-deelnemers geeft aan dat deelname hen kennis heeft laten maken met nieuwe manieren van reizen.
- 61% van de respondenten zou in principe buiten de spits willen reizen voor woon-werk verkeer; dit is 81% voor privé verkeer

Het beeld wat naar voren komt uit deze conclusies is dat er nog volop kansen liggen voor het stimuleren van de reismogelijkheden van de Nederlandse mobilist. Ondanks groei in het aandeel (e)fietsgebruik neemt nog steeds bijna de helft van de werkenden die binnen 15km van hun werk wonen nooit de (e)fiets voor woon-werkverkeer. Het benadrukken van de snelheid en gezondheidsvoordelen van (e)fietsgebruik lijken met name kansen te bieden voor het benutten van dit potentieel.

Twee vijfde van de werkenden in Nederland wonen én werken binnen 15 minuten reizen van een treinstation. Toch gebruikt een relatief klein deel minimaal één dag per week de trein voor woon-werkverkeer (9%). Daarnaast is de trein ook het meest genoemde alternatief voor zakelijke en privé reizen. Er liggen dus kansen voor groei in het gebruik van het ov voor verschillende reismotieven.

Er is een zeer duidelijke trend zichtbaar voor flexibel en thuiswerken, waarbij dit over de laatste vijf jaar elk jaar door steeds meer werkgevers werd mogelijk gemaakt. Ook werken ieder jaar meer mensen minimaal één dag per week thuis. Hier liggen wederom kansen: van de 38% werkenden die de mogelijkheid heeft om thuis te werken, doet momenteel nog minder dan de helft dit minimaal eens per week.

Het beeld over spitsmijdenprojecten onder respondenten is positief: een ruime meerderheid vindt zowel het worden uitgenodigd voor deelname als het principe van het belonen van automobilisten voor een beter doorstroming (zeer) acceptabel. Daarnaast blijkt uit de respons van oud-deelnemers dat deelname blijvende effecten heeft gehad op hun reisgedrag. Dit suggereert dat er nog volop kansen liggen voor de inzet van spitsmijdenprojecten ten behoeve van een betere bereikbaarheid.

Context voor reisgedrag

Het effect van Beter Benutten-maatregelen is in belangrijke mate afhankelijk van de (on)mogelijkheden in het dagelijkse reisgedrag. Kenmerken die deze context voor reisgedrag (mede) bepalen zijn van fysieke (infrastructurele) of organisatorische aard:

- Woon-werkafstand: de helft van de werkenden woont op meer dan 15 kilometer van zijn of haar werkadres.
- De afstand tot een treinstation: een kwart van de werkenden woont op meer dan 15 minuten reisafstand van een treinstation, de helft moet vanaf de werklocatie meer dan 15 minuten reizen om op een station te komen.
- Aanbod vanuit de werkgever: voor het kunnen aanpassen van het reisgedrag zijn werkenden (mede) afhankelijk van de mogelijkheden die de werkgever biedt. Sinds 2012 zijn de mogelijkheden om thuis te werken, de eigen werktijden flexibel in te delen en op een andere locatie te werken toegenomen.

Fysieke kenmerken veranderen op korte termijn niet of nauwelijks, organisatorische kenmerken – zo laat dit onderzoek zien – blijken enige dynamiek te laten zien. Er is een ontwikkeling zichtbaar waarin werkgevers sinds 2012 flexibler zijn geworden richting werknemers in de mogelijkheden die ze hebben in de locaties en tijden waarop ze hun werk kunnen verrichten.

Flexibele werktijden en geen afspraken bepalend voor mogelijkheid spitsmijden

Net als in 2015 reizen werkenden vaker in de ochtend- dan in de avondspits. Het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer concentreren zich in de ochtendspits. Reizen van werk naar huis vindt meer gespreid plaats.



Tweederde van de werkenden reist alleen voor woon-werkverkeer in de ochtendspits; voor de avondspits is dit de helft. Een meerderheid van de werkenden die met de auto in de spits reist wil buiten de spits reizen, maar van deze groep bereidwilligen geeft de helft in 2016 aan dit echter niet te kunnen. Dit aandeel is ten opzichte van 2015 toegenomen. Gebondenheid aan vaste begin- en eindtijden van het werk is in beide meetjaren de belangrijkste reden dat werkenden niet buiten de spits kunnen reizen.

Geen afspraken met collega's/klanten, flexibel kunnen zijn en acceptatie van het verschuiven van werktijden zijn de voornaamste redenen waarom werkenden die buiten de spits willen reizen dit vaker zouden doen. Flexibiliteit in het kunnen indelen van de werktijden speelt dus een belangrijke rol in het vertoonde reisgedrag. Net als in 2015 is deze mogelijkheid sterk branche-afhankelijk. In het onderwijs, de handel en horeca zijn de mogelijkheden om de eigen werktijden flexibel in te delen beperkter dan in de sectoren ICT, openbaar bestuur en financiële dienstverlening. Ook binnen deze branches verschillen de opvattingen over de mogelijkheden.

Sinds 2013 toename thuiswerken

In 2016 werkt 18% van de werkenden minstens een dag in de week vanuit huis. Sinds 2013 neemt het thuiswerken gestaag toe (destijds 12%). Voor zes op de tien werkenden gaat het om vastgelegde dagen of dagdelen. De belangrijkste weerstandsfactor om thuis te werken is de aard van de werkzaamheden die men uitvoert. Dit verschilt per branche, net als de mogelijkheden om werktijden flexibel in te richten: in onderwijs, handel en vervoer is dit minder vaak mogelijk dan in bijvoorbeeld het openbaar bestuur, de ICT en de financiële dienstverlening. Slechts een kleine minderheid (7%) wil niet thuiswerken, vergelijkbaar met het percentage in 2015. Reistijdvermindering is een belangrijke reden om thuis te werken, maar geen afleiding door collega's en de mogelijkheid om de eigen werktijden in te kunnen delen vormen eveneens belangrijke motivatoren om thuis te werken. Buiten de spits kunnen reizen wordt door een kleine groep genoemd.

De toename in het thuiswerken houdt gelijke tred met de toename in het percentage werknemers dat aangeeft een werkgever te hebben die thuiswerken mogelijk maakt; van 26% in 2012 tot 38% in 2016. Er lijkt nog steeds rek in deze ontwikkeling te zitten.

Kansen voor een verdere toename van het thuiswerken liggen vooral in sectoren waar de werkzaamheden wel (deels) thuis kunnen worden uitgevoerd, maar waar werkenden toch nog drempels ervaren, zoals afspraken met klanten die niet verzet kunnen worden, of de onmogelijkheid om de werktijden flexibel in te delen.

Autogebruik stabiel, meer fietsen in 2016

Voor het woon-werkverkeer wordt de auto het vaakst gebruikt; 60% van de werkenden maakt minimaal één dag in week gebruik van de auto om van en naar het werk te reizen. Dit percentage is gelijk aan dat in voorgaande jaren. Het aandeel werkenden dat van en naar het werk fietst ligt in 2016 hoger dan voorheen. Het gebruik van openbaar vervoer voor woon-werkverkeer is stabiel. Autogebruik is branche-afhankelijk; in de bouwnijverheid, industrie en vervoerssector pakken werkenden vaker de auto dan in het onderwijs, het openbaar bestuur en de cultuursector. Een langere reistijd is de voornaamste weerstandsfactor om (vaker) het openbaar vervoer te nemen. Een kortere of even lange reistijd (als met de auto), en goede ov-verbindingen zijn dan ook de voornaamste motivatoren om de auto te laten staan en de trein of het overig openbaar vervoer te nemen. Naarmate werkenden (die geen gebruik maken van de fiets voor woon-werkverkeer) dichterbij hun werk zouden wonen, geven zij aan ook vaker de (elektrische) fiets te willen nemen.

Drie op de tien werkenden (29%) neemt op alle vijf de doordeweekse dagen de auto, een op de acht (12%) vier dagen, 8% drie dagen en 5% twee dagen. In 2015 nam nog 31% van de werkenden alle vijf de werkdagen de auto.

Ook zakelijke reizigers gebruiken het vaakst de auto. Tweederde van de zakelijke reizigers neemt de auto, en bijna een kwart het openbaar vervoer. De trein wordt vaker als goed alternatief gezien voor zakelijk verkeer dan voor woon-werk verkeer. Niet in de file staan en de mogelijkheid om tijdens het treinreizen te kunnen werken maken de trein voor hen een interessante optie.

Ondanks de stabiliteit in het autogebruik sinds 2012, liggen er kansen om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te laten toenemen. Het een hoeft het ander niet uit te sluiten; op bepaalde dagen van de week of voor bepaalde reizen kunnen fiets of ov aantrekkelijke alternatieven zijn. Zo liggen er op woon-werkafstanden tussen de 15 en 50 kilometer – waar de auto relatief vaak wordt gebruikt – kansen voor het stimuleren van auto-ovketens, biedt de e-bike nieuwe mogelijkheden om het fietsgebruik te laten toenemen en blijken zakelijke reizigers gevoelig voor de mogelijkheden die de trein biedt om onderweg te kunnen werken. Door het bieden van maatwerk in plaats van generieke maatregelen zijn er dus mogelijkheden om het autogebruik voor bepaalde verplaatsingen of motieven te beperken.

Vaak alternatief voor auto mogelijk bij privéreizen

Net als in 2015 reist circa een op de tien respondenten op doordeweekse dagen in de spits voor privéactiviteiten. Dit betreft vooral het bezoeken van familie/vrienden, medische afspraken en om te gaan winkelen. Er wordt vooral in de auto (samen met anderen) gereisd. Deze groep heeft vaak een alternatief voor de auto, waarbij het openbaar vervoer het vaakst wordt genoemd. Zowel in 2015 en 2016 is het ontbreken van een goede ov-verbinding de voornaamste belemmering om daadwerkelijk de auto te laten staan voor privéactiviteiten.

Oud-deelnemers en genodigden meest positief over belonen voor deelname spitsmijdenprojecten

In vijf Beter Benutten-regio's hebben de afgelopen jaren spitsmijdenprojecten plaatsgevonden. Meer dan de helft van de respondenten vindt het (zeer) acceptabel om benaderd te worden voor deelname aan een dergelijk project. Onder de oud-deelnemers aan eerdere projecten is dit 78% en onder oud-genodigden (die niet hebben deelgenomen) 73%. De helft van de respondenten die nog nooit zijn uitgenodigd vinden benadering voor een spitsmijdenproject acceptabel. De daadwerkelijke bereidheid om deel te nemen is onder deze deelgroep met 25% een stuk lager. Dit wordt mede verklaard omdat deelnemen niet voor iedereen logisch is (bijvoorbeeld voor treinreizigers, of automobilisten die op een route rijden waar vrijwel geen files zijn).

Aan de respondenten is gevraagd in hoeverre men het acceptabel vindt dat automobilisten worden beloond om bij te dragen aan een betere doorstroming van de spits. Bijna tweederde (62%) van de respondenten vindt dit (zeer) acceptabel. Onder de oud-deelnemers en oud-genodigden is dit respectievelijk 73 en 71% en onder de respondenten die nog nooit zijn uitgenodigd is dit 61%. Weinig respondenten vonden het belonen (zeer) onacceptabel (10 procent)

De opinie onder respondenten over het belonen van deelnemers van spitsmijdenprojecten is positief. Dit geldt ook voor de respondenten die nog nooit aan een spitsmijdenproject hebben deelgenomen. Dit biedt kansen voor toekomstige projecten, zeker als deelname makkelijk(er) wordt gemaakt. Relatief veel

niet-deelnemers (wel uitgenodigd, niet deelgenomen) denken namelijk dat deelname 'teveel gedoe' is. In de vragenlijst is niet nader gespecificeerd wat dit inhoudt. Het kan zijn dat men denkt er apparatuur in de auto of een app op smartphone of tablet moet worden geïnstalleerd.

1

HOOFDSTUK

Inleiding



1. Inleiding

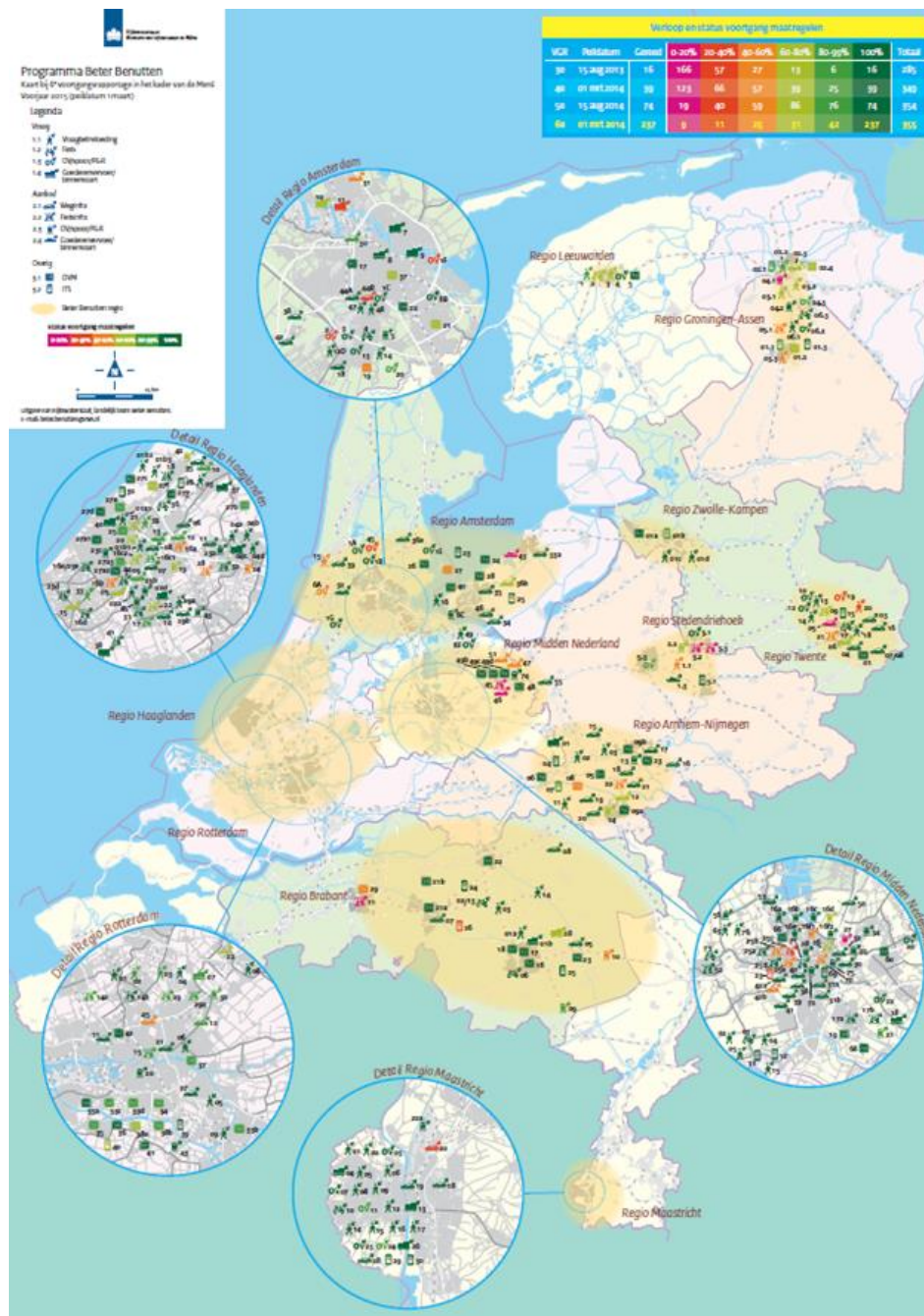
1.1 Aanleiding

In het programma Beter Benutten werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. Het doel is om reistijden op de drukste trajecten in de spitsperiode te verminderen.

Hiertoe zijn in twaalf regio's locaties aangewezen waar de verkeersdruk groot is. In figuur 1.1 zijn deze regio's weergegeven.

Figuur 1.1

De twaalf beter benutten regio's



Naast de inzet op verbetering van openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement, ITS en infrastructurele maatregelen, is het reisgedrag van reizigers hierin heel belangrijk. Reizigers kunnen ervoor kiezen om tenminste één dag per week niet in de spits met de auto naar en van het werk te reizen, door bijvoorbeeld een ander vertrektijdstip te kiezen. Ook kan men ervoor kiezen thuis te werken of op een andere werkplek. Of een ander vervoermiddel gebruiken: het openbaar vervoer, de (elektrische) fiets of samen te reizen met een collega of een ander persoon in een auto (carpoolen).

Om meer inzicht te krijgen in het reisgedrag van mobilisten en de motieven en belemmeringen die daarbij een rol spelen vindt jaarlijks een onderzoek plaats.

Dit onderzoek is in de periode 2012-2014 vooral uitgevoerd om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het reisgedrag en de achterliggende beweegredenen. In 2015 is ervoor gekozen om in de analyses en rapportage minder de nadruk te leggen op het in kaart brengen van trends en meer op de beleidsimplicaties van de (on)mogelijkheden en motivaties ten aanzien van reisgedrag. In 2016 bouwen we voort op deze opzet.

1.2 Onderzoeksvraag

In dit onderzoek staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

"Hoe kan er met de maatregelen in het programma Beter Benutten beter worden aangesloten bij de mogelijkheden, motivaties en beperkingen die het dagelijks reisgedrag van mobilisten bepalen?"

1.3 Onderzoeksopzet

Het onderzoek bestond uit een online onderzoek onder leden van een landelijk panel. Allereerst zijn de deelnemers van de onderzoeken uit 2012, 2013, 2014 en 2015 uitgenodigd. Aanvullend zijn mensen uitgenodigd die in de Beter Benutten-regio's wonen en/of werken of binnen een straal van 20 km daaromheen. Door middel van een uitnodigingsmail en twee herinneringsmails zijn de deelnemers benaderd. Het gaat om werkenden en niet-werkenden in het algemeen in Nederland. Dus niet specifiek om mensen die met maatregelen in aanraking zijn gekomen. Het veldwerk voor het onderzoek in 2016 heeft plaatsgevonden in de maand september. Het grootste deel van de respondenten is afkomstig van het I&O Research Panel en het panel van Panelclix, panels met een landelijke dekking. De respons is in de regio's Maastricht, Zwolle-Kampen en Leeuwarden aangevuld met de regionaal georiënteerde panels van bureau Flycatcher (Maastricht) en de gemeentelijke internetpanels van Zwolle en Leeuwarden.

Voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer is gekeken naar de regio waar men werkt. Voor reizen voor privéactiviteiten is dit de woonregio van de respondenten. De resultaten van het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer zijn per regio teruggewogen naar de werkelijke verhoudingen per sector waarin men werkzaam is en voor het totaal naar regio.

In het rapport wordt gesproken over de subjectieve inschatting van respondenten. Zo maken respondenten bijvoorbeeld zelf een inschatting van de ochtendspits en de avondspits, waarbij tevens opgemerkt kan worden dat de spitsperioden per regio afwijken. Er is dus bewust niet voor gekozen om deze perioden te objectiveren. De redenen die respondenten opgeven om bijvoorbeeld niet buiten de spits te kunnen reizen zijn dus gebaseerd op hun eigen beleving.

Aan de meting in 2016 hebben 15.696 respondenten meegewerkt (14.567 in 2015), waarvan 12.285 personen in een van de twaalf Beter Benutten-regio's wonen en 7.249 personen daar (ook) werken. Als er over 'werkenden' wordt gesproken in de rapportage, gaat het om deze laatste groep. Een analyse van de respons staat in de bijlage met de onderzoeksverantwoording.

De respondenten die werken zijn op basis van de regio waar men werkt, ingedeeld naar een van de 12 Beter Benutten-regio's, of de regio Overig. Respondenten die niet werken zijn ingedeeld in de regio waar zij wonen. Het zal echter nooit voorkomen dat een respondent die zowel in een Beter Benutten-regio woont en werkt in de categorie 'Overig' terechtkomen. Dit kan wel gebeuren als men wel in een Beter Benutten-regio woont, maar er niet werkt. Als het quotum in de betreffende regio bereikt is, komt de respondent in de regio Overig terecht.

De resultaten zijn voor de werkenden herwogen naar leeftijd, geslacht en de sectoren waar men werkt, op basis van de LISA-indeling. De resultaten voor respondenten die niet werken zijn gewogen naar leeftijd, geslacht en de regio waar men woont, op basis van CBS-populatiegegevens.

1.4 Leeswijzer

Het rapport is zo ingericht dat er in hoofdstuk twee een beschrijving wordt gegeven van de context voor gedrags: waar moeten we rekening mee houden als we het reisgedrag van mensen onder de loep nemen? Vervolgens wordt in hoofdstuk drie het **werkgeversaanbod** beschreven, in hoofdstuk vier de **fiets en het ov voor privé doeleinden als alternatieven voor autogebruik**.

In hoofdstuk 5 is extra aandacht voor spitsmijden, in de vorm van deelname aan (voormalige) **spitsmijdenprojecten**, en opvattingen van de respondenten over deze projecten en de (mogelijke) beloning van deelnemers.

2

HOOFDSTUK

Context voor reisgedrag



2. Hoe stabiel is de context voor reisgedrag?

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de kaders voor gedragsverandering als het om mobiliteit gaat; fysieke en organisatorische aspecten die niet of alleen met veel moeite gewijzigd kunnen worden, maar wel van invloed zijn op de keuzes die mensen (kunnen) maken als het om hun reisgedrag gaat. De verwachting is dat deze kaders op geaggregeerd niveau redelijk stabiel zijn en door de jaren heen slechts moeizaam veranderen of schuiven, maar dat ze op individueel niveau van het ene op het andere jaar veel impact kunnen hebben op het reisgedrag (het krijgen van een nieuwe baan bijvoorbeeld). In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het eerste element: hoe stabiel is de context voor reisgedrag op geaggregeerd niveau? Daarbij worden vergelijkingen getrokken met de uitkomsten uit 2015.

Reizen in de spits

Voordat aandacht wordt besteed aan verschillende contextvariabelen, is het goed om stil te staan bij de 'output': het reisgedrag zelf. Immers, als geconstateerd wordt dat de context niet verandert, maar het reisgedrag wel, dan kan dit een aanwijzing zijn dat mensen zelf andere keuzes hebben gemaakt.

Ongeveer vergelijkbaar met 2015 (68%) reist in 2016 gemiddeld 67% van de werkenden (die met de auto naar het werk reizen) in de ochtendspits met de auto naar zijn of haar werk (op de dagen dat men werkt).

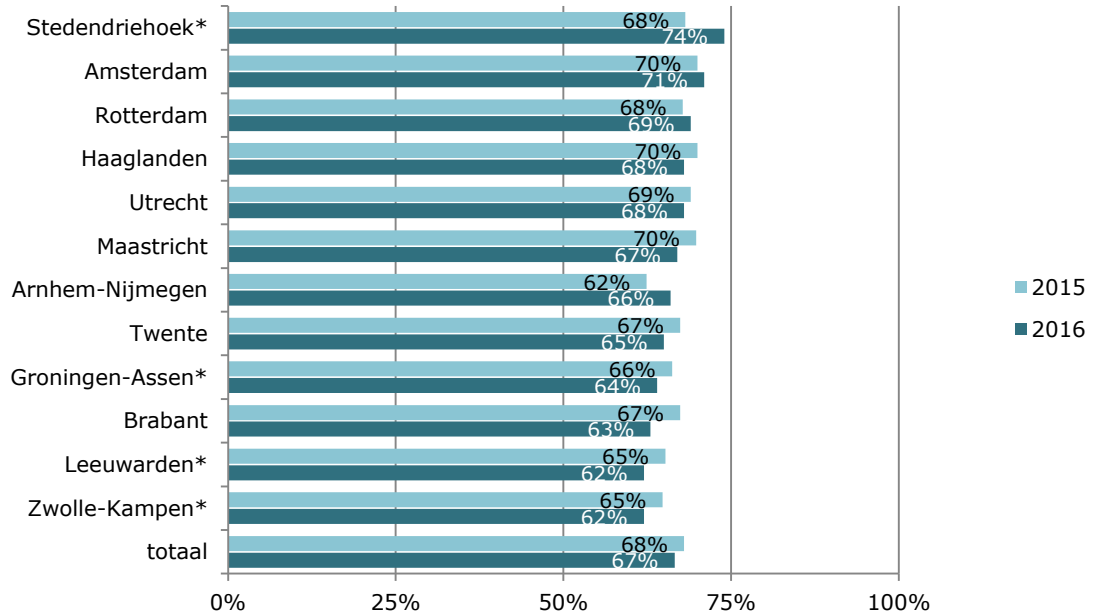
Ook het reizen met de auto van en naar het werk buiten de spits is niet veranderd: net als in 2015 doet gemiddeld 38% dit. Ook dit jaar reist men vaker op vrijdag (40%) dan op maandag (37%) buiten de spits.

Het landelijke beeld van de momenten waarop werknemers voor hun woon-werkverkeer in de auto zitten is dus ongewijzigd.

Wat betreft de werkenden die per auto reizen in de ochtendspits worden er wel enkele regionale verschuivingen gezien. Zo is het gemiddeld aantal werkenden dat per auto reist in de ochtendspits onder meer in de regio's Maastricht en Brabant ten opzichte van 2015 afgenomen, en in de regio's Stedendriehoek en Arnhem-Nijmegen toegenomen (figuur 2.1).

Figuur 2.1

Werkenden die per auto reizen in de ochtendspits naar regio (gemiddeld per dag; *= minder dan gemiddeld 200 respondenten per dag)

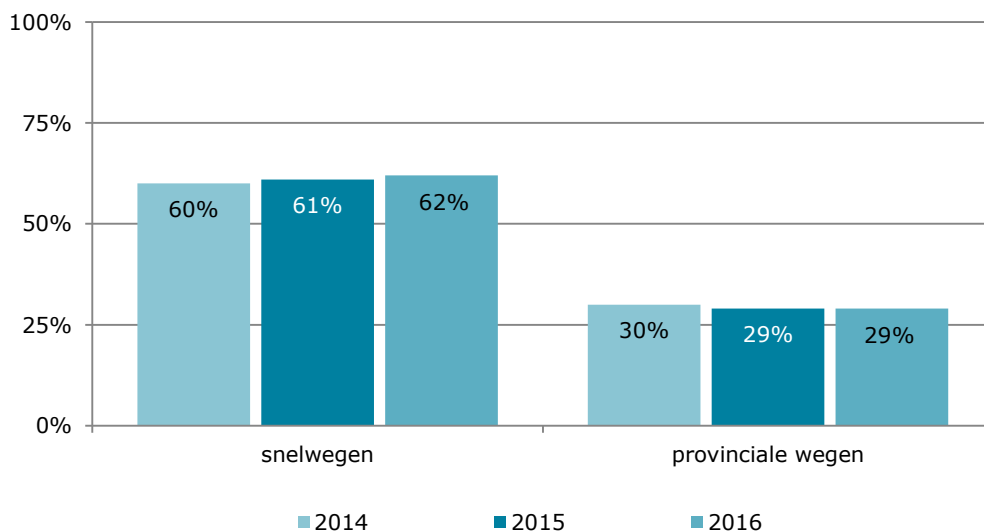


Het beeld voor automobilititeit in de spits ten opzichte van 2015 is dus: landelijke stabiliteit, regionale verschuivingen.

De bundeling van al deze autoverplaatsingen in de spitsperiodes kan voor files zorgen. Ook dit beeld is – op landelijk niveau – behoorlijk stabiel, hoewel de trend in deze ‘gepercipieerde’ filedruk op de snelwegen licht stijgend lijkt (figuur 2.2).

Figuur 2.2

Percentage Nederlanders dat aangeeft het afgelopen jaar in de file te hebben gestaan (2014- 2016)



Files leiden tot een verminderde bereikbaarheid van de stedelijke regio's. Het Beter Benutten-programma probeert met gerichte maatregelen meer reisalternatieven te bieden en zo de bereikbaarheid te verbeteren. Het gaat dan primair om maatregelen die mensen ertoe kunnen bewegen of verleiden om

vaker buiten de spitsperioden met de auto te reizen, andere modaliteiten te gebruiken (zoals het ov of de fiets) of vaker op andere locaties te werken (thuiswerken).

Het succes van deze maatregelen is niet alleen afhankelijk van de 'drive' van mensen om hun gedrag te veranderen, maar ook van de 'barrières' die ze hebben of voelen om hun gedrag aan te passen. In het vervolg van dit hoofdstuk staan we stil bij de mate van stabiliteit in deze kaders voor reisgedrag. Daarbij maken we, net als in 2015, onderscheid tussen aspecten die een fysiek karakter hebben en aspecten die meer organisatorisch van aard zijn.

Fysiek

De helft (48%) van de werkenden in Nederland woont op meer dan 15 kilometer van zijn of haar werkadres, waardoor de (electrische) fiets als vervoermiddel vaak geen optie is. Er liggen echter wel kansen, immers 52% van de werkenden woont op minder dan 15 km afstand van zijn of haar werkadres. Hetzelfde zien we voor de reistijden naar en van treinstations. In 2015 en 2016 woont ruim een kwart (26%) op meer dan 15 minuten reizen van een station en werkt 42% op meer dan 15 minuten reisafstand van een station.

Vanzelfsprekend zijn dit geen opmerkelijke uitkomsten. Woon-werkafstanden en de infrastructurele organisatie veranderen niet van het ene op het andere jaar. Op langere termijn zijn wel veranderingen mogelijk; zo heeft de technologische vooruitgang (auto's en snellere treinen) er de afgelopen eeuw voor gezorgd dat mensen steeds verder van hun werk zijn gaan wonen. Zo biedt de e-fiets bijvoorbeeld kansen om een grotere woon-werkafstand af te leggen.

Organisatorisch

Organisatorische contextvariabelen kunnen net zo goed als fysieke contextvariabelen beperkingen geven. De eisen die een werkgever stelt of de aard van de werkzaamheden die iemand uitvoert werpen vaak zeer moeilijk te slechten barrières voor gedragsverandering op. Ook van deze organisatorische contextvariabelen zijn hieronder enkele voorbeelden uit het onderzoek terug te vinden. Ze hangen vaak samen met voorschriften waarmee men te maken heeft of met de tijdsindeling van activiteiten.

- 46% (2015: 49%) van de werkenden in Nederland geven aan dat hun werkzaamheden niet thuis kunnen worden uitgevoerd, waardoor thuiswerken niet of heel lastig mogelijk is
- 14% (2015: 14%) van de werkenden heeft een werkgever die thuiswerken niet toestaat, het overgrote deel (86%) van de werkenden heeft dus een werkgever die thuiswerken wel toestaat. Tegelijkertijd is het aandeel werkenden dat een werkgever heeft die werken op andere locaties of televergaderen mogelijk maakt, in 2016 is toegenomen.

Net als bij de fysieke context zien we dat ook organisatorische contextvariabelen behoorlijk stabiel zijn; in ieder geval dusdanig stabiel dat de context niet drastisch van jaar op jaar verandert. Tegelijkertijd is er een ontwikkeling zichtbaar waarin werkgevers sinds 2012 flexibeler zijn geworden richting werknemers in de mogelijkheden die ze hebben in de locaties en tijden waarop ze hun werk kunnen verrichten.

De analyses die we maken kunnen in het licht van de conclusie van dit hoofdstuk worden gezien, namelijk dat de context voor reisgedrag op de korte termijn behoorlijk stabiel is. De kansen en barrières die in 2015 zijn geconstateerd, zijn daarom nog steeds van toepassing. Dit zijn: negen op de tien (86 procent) werkenden krijgt vanuit de werkgever de mogelijkheid om thuis te werken en twee op de vijf werkenden woont en werkt op 15 minuten afstand van een treinstation (kansen) en de helft van de werkenden kan vanwege de aard van de werkzaamheden niet thuiswerken, de helft woont op meer dan

15 kilometer van zijn of haar werkadres (barrières). In een stabiele context voor reisgedrag betekent dit dat als uit de analyses blijkt dat het reisgedrag verandert, dat dit voor een groot deel zal (voor een groot deel althans) samenhangen met (veranderingen) in motivaties van mensen of veranderingen in de wijze waarop mensen omgaan met de kansen die hen geboden worden en de barrières die zij ondervinden. Ter illustratie: een toename in het fietsgebruik zal niet voorkomen uit het feit dat werkenden ineens veel dichterbij hun werk wonen. Hier moeten (meer intrinsieke) oorzaken en keuzes achter zitten. In de rapportage gaan we voor een aantal verschillende thema's en doelen waaruit het Beter Benutten programma is opgebouwd in op de mogelijkheden, motivaties en weerstanden ten aanzien van gedragsverandering op het gebied van mobiliteit.

3

HOOFDSTUK

Werkgeversaanbod



3. Werkgeversaanbod

In dit hoofdstuk gaan we in op de mogelijkheden voor het stimuleren van reizen buiten de spits vanuit het oogpunt van de werkgever. Wat is de huidige situatie, kunnen en willen reizigers op andere tijden reizen en wat zijn mogelijkheden die de werkgever biedt? Deze onderwerpen komen in dit hoofdstuk aan bod.

3.1 Stimuleren van reizen buiten de spits

Huidige situatie

Gebruik van de auto blijft stabiel door de jaren heen

De auto is door de jaren heen het meest gebruikte vervoermiddel om van en naar het werk te gaan, zes op de tien werkenden stapt minimaal één dag per week in de auto om van en naar het werk te gaan. Het (e)-fietsgebruik neemt in 2016 toe van 25 naar 30%, en de keuze voor het openbaar vervoer blijft stabiel ten opzichte van 2015. Dit betekent dat de toename van het fietsgebruik vooral komt doordat werkenden vaker een of meerdere dagen in de week de fiets nemen dan in 2015.

Tabel 3.1

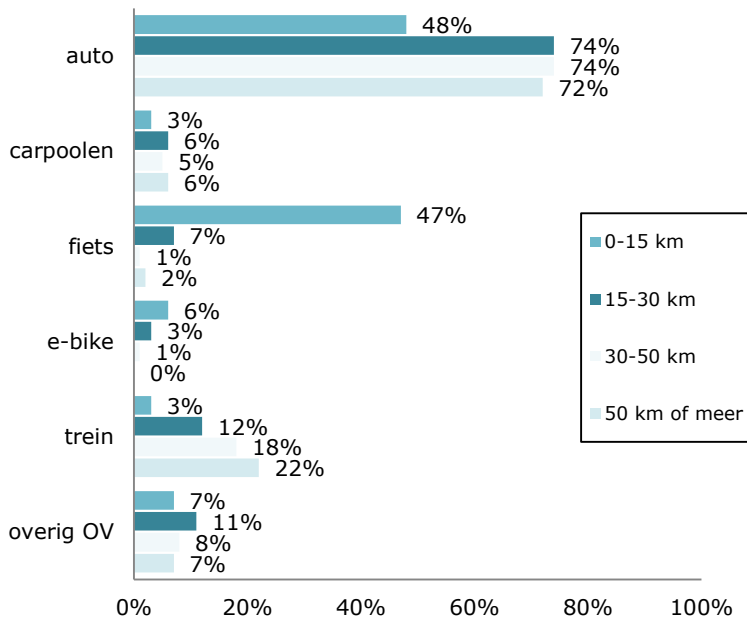
Modal split woon-werkverkeer

	2013	2014	2015	2016
auto alleen	60%	59%	60%	60%
auto samen	5%	5%	5%	4%
fiets	23%	24%	22%	26%
e-bike	2%	3%	3%	4%
trein (incl combi auto/fiets)	8%	8%	9%	9%
overig OV incl combi fiets	7%	7%	9%	8%

Figuur 3.1 toont de modal split voor woon-werkverkeer, uitgesplitst naar de woon-werkafstand die werkenden moeten afleggen. Voor afstanden van maximaal 15 kilometer wordt de (e)-fiets vaker gebruikt (53 procent), dan de auto (47 procent). Werkenden die meer dan 15 kilometer moeten afleggen nemen in circa driekwart van de gevallen de auto. De trein wordt het vaakst gebruikt voor woon-werkafstanden van 50 kilometer of meer (22 procent), voor afstanden van maximaal 15 kilometer neemt 3 procent van de werkenden de trein. Het gebruik van het overig openbaar vervoer is tamelijk constant, alleen voor woon-werkafstanden van 15 tot 30 kilometer wordt het overig ov iets vaker gebruikt.

Figuur 3.1

Modal split versus woon-werkafstand



Autogebruik per dag

Onderstaande tabel toont het autogebruik per dag. Ten opzichte van 2015 is het aandeel werkkenden dat de auto helemaal niet gebruik licht toegenomen, van 40 naar 42%. Het aandeel werkkenden dat alle doordeweekse werkdagen de auto neemt is eveneens afgenomen van 31 naar 29 procent.

Tabel 3.1a
Autogebruik per dag

	2015	2016
5 dagen	31%	29%
4 dagen	12%	12%
3 dagen	8%	8%
2 dagen	5%	5%
1 dag	5%	5%
geen enkele dag	40%	42%

Meer autoreizigers in ochtend- dan in avondspits

Op elke werkdag geldt dat (ruim) tweederde van de werkkenden die de auto gebruiken tijdens de ochtendspits met dat vervoermiddel reist voor woon-werkverkeer. Tijdens de avondspits ligt het aandeel autogebruik lager, in 2016 variërend van 52%-56%. Op vrijdag wordt er iets minder in de ochtendspits gereisd. De verschillen tussen 2015 en 2016 zijn klein, al is er in de ochtendspits een kleine maar consistente afname op vier van de vijf werkdagen.

Tabel 3.2

Tijden van reizen woon-werkverkeer per auto (per dag meerdere antwoorden mogelijk)

	IN DE OCHTENDSPITS		IN DE AVONDSPITS		BUITEN DE SPITS	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Maandag	69%	69%	56%	56%	36%	37%
Dinsdag	69%	68%	56%	56%	37%	37%
Woensdag	67%	66%	54%	54%	38%	38%
Donderdag	68%	67%	55%	56%	38%	38%
Vrijdag	66%	64%	52%	52%	40%	40%

Zakelijk wordt er minder vaak in de spits en vaker buiten de spits gereisd in vergelijking met woon-werkverkeer. Ongeveer de helft van de zakelijke autogebruikers gebruikt de auto normaal gesproken buiten de spits. Ook voor zakelijk verkeer geldt dat er in de avondspits minder reizen met de auto plaatsvinden dan in de ochtendspits. Ten opzichte van 2015 is een afname te zien in het rijden buiten de spits, terwijl het reizen in de avondspits juist licht toeneemt. Een mogelijke verklaring voor de afname van het rijden buiten de spits is dat zakelijke reizigers die niet buiten de spits willen reizen vaker aangeven dat ze dan te laat thuis zijn voor vervolgvacatures, zoals eten met het gezin.

Tabel 3.3

Tijden van reizen zakelijk verkeer per auto (zakelijke rijders, per dag meerdere antwoorden mogelijk)

	IN DE OCHTENDSPITS		IN DE AVONDSPITS		BUITEN DE SPITS	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Maandag	37%	39%	30%	33%	50%	47%
Dinsdag	37%	39%	31%	34%	54%	50%
Woensdag	37%	36%	30%	32%	54%	51%
Donderdag	37%	38%	31%	34%	56%	51%
Vrijdag	34%	32%	27%	29%	48%	46%

Mogelijkheden: vaste werktijden/afspraken klanten

Sinds 2012 nemen de mogelijkheden voor werkenden om thuis te werken en om hun werktijden flexibel in te delen steeds meer toe. In 2012 kon een kwart (24%) de werktijden flexibel indelen, in 2016 is dit ruim een derde (35%). De thuiswerkmogelijkheden namen in deze periode toe van 26% naar 38%. Ook het aandeel werkenden dat op een andere locatie kan werken is toegenomen (tot 18% in 2016). Het stimuleren van carpoolen en het gebruik van fiets en openbaar vervoer is door de jaren heen weinig veranderd.

Tabel 3.4

Mogelijkheden die werkgever biedt om op andere locaties te werken of anders te reizen

	2012	2013	2014	2015	2016
mogelijkheid thuiswerken	26%	27%	32%	35%	38%
mogelijkheden televergaderen	*	8%	11%	10%	12%
mogelijkheden andere locatie werken	11%	11%	14%	17%	18%
flexibele werktijden	24%	29%	31%	35%	35%
stimuleren gebruik openbaar vervoer	13%	13%	15%	12%	13%
stimuleren gebruik (elektrische) fiets	14%	15%	17%	12%	13%
stimuleren carpoolen	5%	3%	4%	3%	3%
geen	50%	38%	36%	36%	36%
anders	3%	2%	2%	2%	2%

Werknemers in industrie en financiële dienstverlening kunnen volgens rooster vaker buiten spits reizen

Voor ruim de helft van de werkenden die niet buiten de spits kunnen reizen (52% in 2016) blijkt dat roosters of diensten het niet toelaten om buiten de spits naar het werk te reizen (woon-werkverkeer). Dit speelt vooral in de sector onderwijs. In de zakelijke dienstverlening en ICT is dit het minst aan de orde. In de zakelijke dienstverlening is in 2016 een opvallende toename zichtbaar van het feit dat de roosters van de werkenden in deze sector niet toelaten om buiten de spits te reizen, dit geldt ook voor de sector overige dienstverlening. Hier staat tegenover er een afname te zien is bij werkenden in de sectoren industrie en financiële dienstverlening: Hun roosters laten het dus vaker toe om buiten de spits te reizen.

Tabel 3.5

Branches waar roosters het niet toelaten om buiten de spits te reizen (woon-werkverkeer)

	2015	2016
Onderwijs	86%	86%
Cultuur	83%	*
Gezondheids- en welzijnszorg	75%	69%
Horeca	58%	*
Vervoer	56%	59%
Overige dienstverlening	54%	62%
Industrie	52%	43%
Nutsbedrijven	50%	*
Bouwnijverheid	48%	46%
Handel	48%	54%
Financiële dienstverlening	48%	43%
Openbaar bestuur	45%	*
ICT	36%	38%
Zakelijke dienstverlening	30%	41%

*te weinig observaties om betrouwbare uitspraken te kunnen doen

Stimuleren vanuit werkgever

Ruim een derde (35% in 2016) van de werkenden heeft de mogelijkheid om op flexibele tijden te werken.

Drie vijfde (61%) van de werkenden kan vanwege afspraken met, of bereikbaarheid van klanten of leveranciers niet zakelijk reizen buiten de spits (2015: 59%).



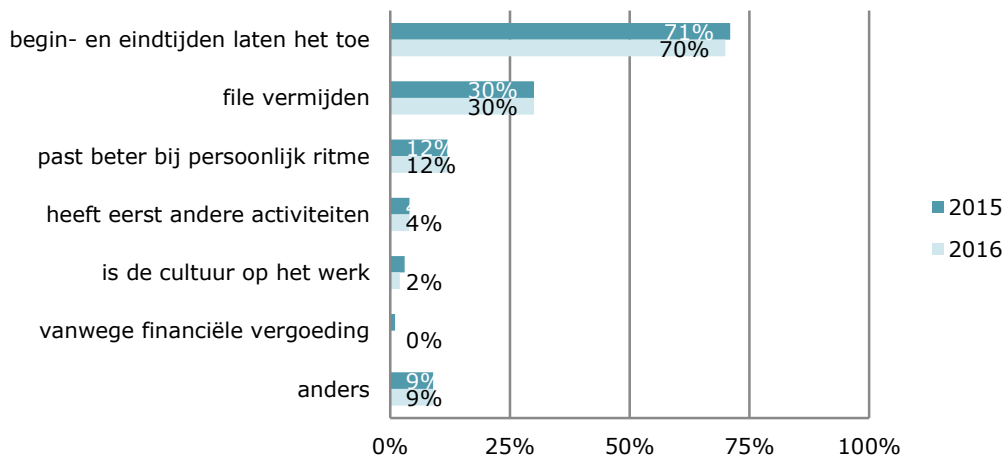
Motivatie voor reizen buiten de spits

Regionale verschillen groot als het gaat om vermijden files

Drie op de tien werkenden (30%) reist in 2016 buiten de spits om files te vermijden (figuur 3.2). In de regio's Amsterdam en Utrecht reizen werkenden het vaakst buiten de spits om files te vermijden (beide 41%). De regio's Haaglanden (32%) en Brabant (31%) zitten net boven het landelijk gemiddelde. Werkenden in de regio's Leeuwarden (20%) en Twente (17%) reizen het minst vaak buiten de spits om daardoor de files te vermijden.

Figuur 3.2

Redenen voor het buiten de spits reizen (woon-werkverkeer)



Minder in de file staan voornaamste motivatie om meer buiten de spits te reizen

De helft van de werkenden - die buiten de spits willen reizen - kan altijd (5%) of soms (46%) de spits mijden in het woon-werkverkeer. Voor 47% is het niet mogelijk. In 2015 gaf 61% nog aan dat het mogelijk is om de spits te mijden voor woon-werkverkeer. Voorwaarden om buiten de spitstijden te reizen zijn dat men de files ontloopt, er geen afspraken zijn ingepland, dat de werktijden het toelaten en dit door iedereen (op het werk) wordt geaccepteerd.

Tabel 3.6

Wanneer zou u vaker/wel buiten de spittijden reizen?, woon-werkverkeer (meerdere antwoorden mogelijk)

	2015	2016
Als ik daardoor minder in de file zou staan	36%	38%
Als het verschuiven van werktijden geaccepteerd zou worden op mijn werk door mijn collega's	20%	24%
Als ik van mijn werkgever flexibel zou mogen zijn in mijn begin- en eindtijden	21%	21%
Als ik door de begin- en eindtijden van mijn dienst/les/werkrooster buiten de spits zou kunnen reizen	23%	20%
Als ik thuis zou kunnen werken	17%	16%
Als ik op een andere werklocatie zou kunnen werken	8%	6%
Als er geen afspraken/overleggen met collega's zijn ingepland	26%	32%
Als ik niet gebonden zou zijn aan tijden van opvang, school of crèche van mijn kinderen	8%	8%
Wanneer ik hiervoor een financiële vergoeding zou krijgen	7%	9%
Anders	6%	5%
Weet niet	10%	7%

In het zakelijk verkeer heeft driekwart de mogelijkheid om buiten de spits te reizen. Vijf procent kan altijd en 71% soms buiten de spits reizen. In 2015 was is dit respectievelijk 4% en 74%. Bijna een kwart (22%) heeft in 2016 geen mogelijkheid om buiten de spits te reizen, en 3% weet het niet. Vooral het vermijden van files en geen ingeplande afspraken spelen hierbij een rol.

Tabel 3.7

Wanneer zou u vaker/wel buiten de spittijden reizen?, zakelijk verkeer (meerdere antwoorden mogelijk)

	2015	2016
Als ik daardoor minder in de file zou staan	44%	46%
Het verschuiven van werktijden geaccepteerd zou worden op mijn werk door mijn collega's	14%	17%
Als ik van mijn werkgever flexibel zou mogen zijn in mijn begin- en eindtijden	10%	13%
Ik thuis zou kunnen werken	11%	13%
Ik op een andere werklocatie zou kunnen werken	8%	7%
Er geen afspraken/overleggen zijn ingepland	47%	44%
Ik niet gebonden zou zijn aan tijden van opvang, school of crèche van mijn kinderen	7%	6%
Wanneer ik hiervoor een financiële vergoeding zou krijgen	4%	5%
Anders	9%	7%
Weet niet	7%	9%

Weerstand tegen andere werktijden

Velen willen wel reizen buiten filetijden om

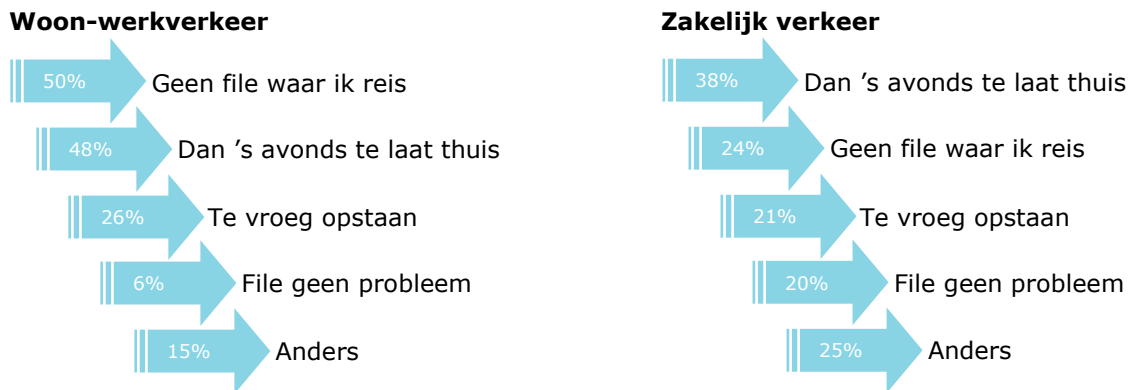
Zeven op de tien werkenden die nu (veel) in de spits reizen, zouden het fijn vinden om buiten de spits te reizen voor woon-werkverkeer. Een kwart (25%) wil niet buiten de spittijden reizen, ook als het mogelijk zou zijn. De meesten van deze groep geven aan dat er geen file staat op het traject waar zij

reizen of dat zij anders 's avonds te laat thuis zijn voor andere activiteiten. De vijf meest genoemde redenen zijn in beide meetjaren hetzelfde.

Voor zakelijk verkeer dat momenteel (wel eens) tijdens de spits reist, geldt dat 74% buiten de spits wil reizen (77% in 2015), 9% het niet weet. Zeventien procent wil niet reizen buiten de spits, vooral omdat zij dan 's avonds te laat thuiskomen. Een kwart (24%) geeft aan dat er geen file is waar men reist, dit was in 2015 21%.

Figuur 3.3

Redenen voor het niet buiten de spits willen reizen woon-werkverkeer & zakelijk verkeer (2016)

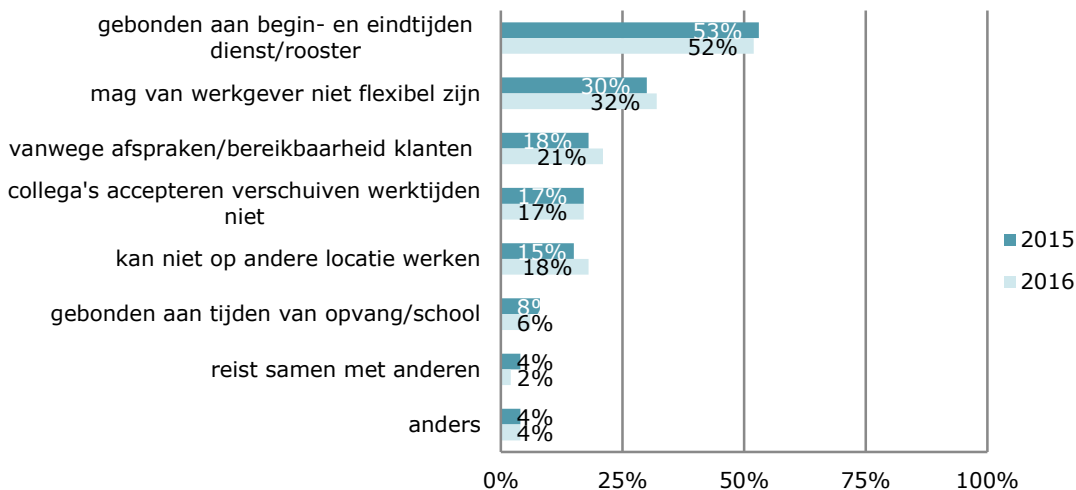


Redenen om niet buiten de spits te kunnen reizen

Voor iets meer dan de helft van de werkenden die (meestal) in de spits rijden (57%) is reizen buiten de spits voor woon-werkverkeer niet mogelijk. Dit komt vooral omdat men is gebonden aan vaste werktijden (52% in 2016). Bij een derde staat de werkgever het niet toe (figuur 3.4).

Figuur 3.4

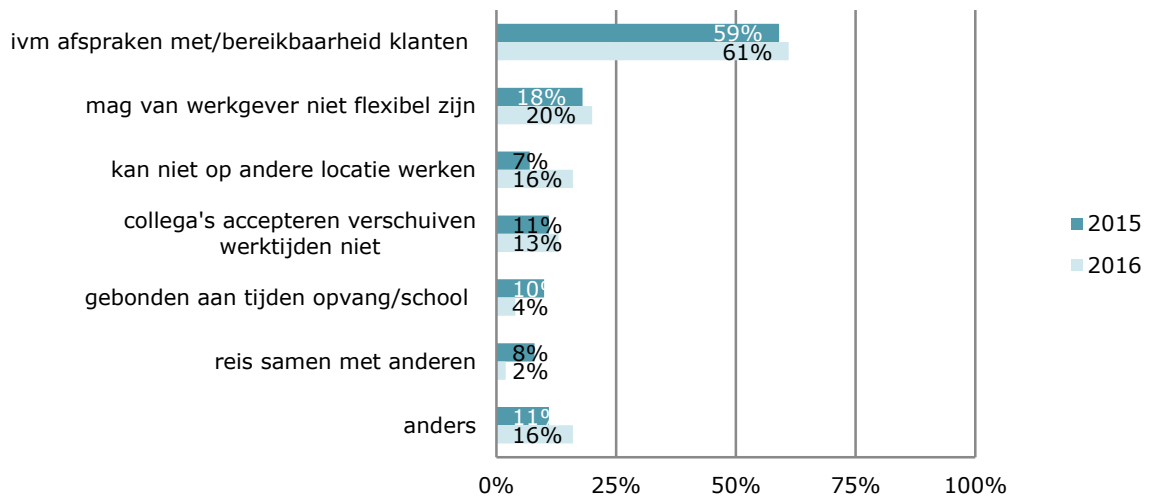
Redenen voor het niet buiten de spits kunnen reizen woon-werkverkeer (meerdere antwoorden mogelijk)



Van het zakelijk verkeer kan 22% niet buiten de spits reizen. Dit heeft met name te maken met afspraken met en bereikbaarheid voor klanten en het niet flexibel mogen zijn van de werkgever. In vergelijking met 2015 valt op dat een iets groter deel aangeeft dat zij niet meer flexibel mogen zijn van de werkgever, en dat minder zakelijke reizigers gebonden zijn aan de tijden van opvang of school van hun kind(eren).

Figuur 3.5

Redenen voor het niet buiten de spits kunnen reizen zakelijk verkeer (meerdere antwoorden mogelijk)



Aanknopingspunten voor beleid

Een derde van de werkenden kan werktijden flexibel indelen

Zoals eerder vermeld, bestaat voor meer dan een derde van de werkenden (36%) de mogelijkheid om buiten de spits te reizen, omdat de werkgever de mogelijkheid biedt om de werktijden flexibel in te delen. In branches zoals nutsbedrijven, ICT, openbaar bestuur en de financiële dienstverlening kunnen werknemers vaker hun werktijden flexibel indelen. In de handel is dit in 2016 19%. Van de werknemers in de handel die niet buiten de spits *kunnen* reizen, kan 54% dit niet vanwege vaste begin- en eindtijden. In het licht van de beperkte mogelijkheden die werkgevers in de handel bieden om flexibel te werken (19%), wordt deze reden relatief weinig genoemd (54%) door werkenden in de handel als reden dat ze niet buiten de spits kunnen reizen. Voor het onderwijs is het verband tussen deze twee waarden (resp. 24% en 86%) 'logischer'.

Tabel 3.8

Mogelijkheden tot flexibele werktijden en mogelijkheden tot reizen buiten de spits (2015 tussen haakjes)

	MOGELIJKHEDEN TOT FLEXIBELE WERKTIDEN	KAN NIET BUITEN SPITS REIZEN VANWEGE VASTE BEGIN- EN EINDTIJDEN
Openbaar bestuur	73% (72%)	* (45%)
Nutsbedrijven	54% (52%)	* (50%)
ICT	56% (52%)	38% (36%)
Financiële dienstverlening	47% (49%)	43% (48%)
Zakelijke dienstverlening	40% (41%)	41% (30%)
Cultuur	44% (39%)	* (83%)
Overige dienstverlening	37% (38%)	62% (54%)
Industrie	34% (33%)	43% (52%)
Bouwnijverheid	27% (28%)	46% (48%)
Gezondheids- en welzijnzorg	22% (25%)	69% (75%)
Vervoer	20% (24%)	59% (56%)
Horeca	21% (22%)	* (58%)
Onderwijs	24% (21%)	86% (86%)
Handel	19% (20%)	54% (48%)
TOTAAL	36% (35%)	52% (53%)

* te lage respons

Aantal uren dat men werkt van invloed op reizen in de spits

De helft (51%) van de werkenden die maximaal 24 uur per week werken, reist doordeweeks in de ochtendspits. Van de werkenden die tot en met 36 uur werken, staat 63% in de ochtendspits. Van de fulltimers die meer dan 36 uur werken, reist 76% in de ochtendspits. Met name werkenden in het onderwijs en de zakelijke dienstverlening reizen vaak in de spits.



Werkenden met kinderen reizen vaker in de spitsperiode dan werkenden zonder kinderen (75% versus 69% in de ochtendspits en 66% versus 60% in de avondspits)

Resumerend

Landelijk gezien reist 30% van de werkenden buiten de spits om daardoor files te vermijden. Er zijn grote regionale verschillen tussen de regio's waar men dit het vaakst doet (Amsterdam en Haaglanden met elk 41%) en de regio's waarin filevermijden minder vaak een motief is om de spits te mijden. Het gebonden zijn aan vaste begin- en eindtijden vormt tegelijkertijd de belangrijkste factor waarom mensen niet buiten de spits kunnen reizen. Het gebonden zijn aan vaste begin- en/of eindtijden van het werk is daarom een belangrijke contextvariabele voor het gedrag dat men vertoont, en is in sterke mate afhankelijk van de branche waarin men werkt. In 2016 valt op dat de groep werkenden die niet buiten de spits wil reizen is toegenomen. Een kwart van de werkenden wil dit niet. Net als in 2015 is de voornaamste reden hiervoor dat er (al) geen file (meer) is op de trajecten waar men reist. Opvallend is de daaropvolgende reden: bijna de helft geeft in 2016 aan dat men dan te laat thuis is voor andere activiteiten. Dit is een (mogelijke) weerstandsfactor waar vanuit Beter Benutten-perspectief weinig aan kan worden gedaan, behalve wellicht het stimuleren van thuiswerken of (nog) eerder van het werk te vertrekken. Verder valt in 2016 op dat er voor woon-werkverkeer een toename is van het aandeel respondenten dat aangeeft dat zij van hun werkgever flexibel mogen zijn, en dat ze vanwege afspraken met klanten in de spits reizen. Vooral in de ICT en cultuursector is deze toename in geboden flexibiliteit zichtbaar.

3.2 Stimuleren van thuiswerken/online vergaderen

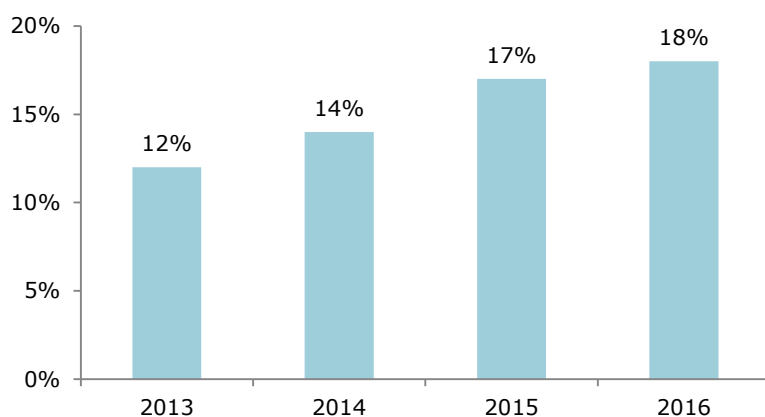
Huidige situatie

Aandeel thuiswerkers neemt gestaag toe

In totaal 18% van de werkenden verricht een of meerdere dagen per werkweek (deels) werkzaamheden vanuit huis. Sinds 2013 neemt dit percentage toe (destijds 12%)¹.

Figuur 3.6

Aandeel werkenden dat minstens een dag per werkweek thuiswerkt (2013-2016).



Thuiswerken gebeurt met name op de vrijdagden, dan werkt 11% van de werkenden (deels) thuis (tabel 3.9). Op de andere werk- en weekenddagen varieert dit van 4-8%. Het aandeel dat op een vast werkadres of elders werkt is op vrijwel alle dagen (m.u.v. vrijdag) hoger dan het thuiswerkaandeel.

Tabel 3.9

Locatie van werken per dag (2016, meerdere antwoorden mogelijk)

	VAST WERKADRES	THUIS	ELDERS
Maandag	91%	6%	10%
Dinsdag	89%	6%	12%
Woensdag	86%	8%	13%
Donderdag	88%	7%	13%
Vrijdag	84%	11%	11%
Zaterdag	83%	7%	16%
Zondag	83%	4%	16%

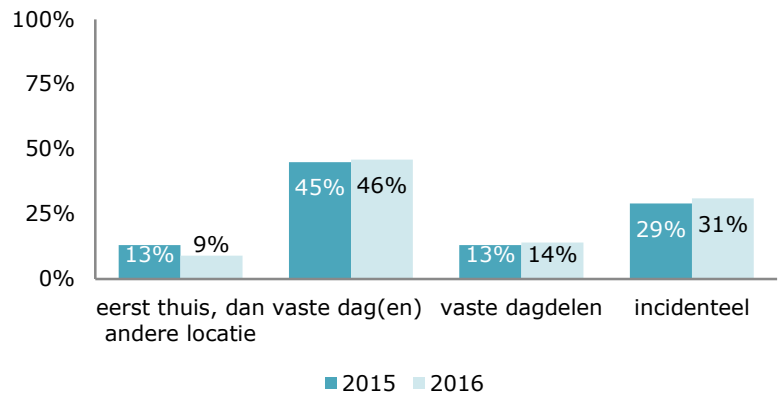
De meest voorkomende tijden van thuiswerken zijn 'kantoortijden', en dan vooral tussen 10:00-16:00. Op de weekenddagen wordt veel thuisgewerkt van 20:00-24:00.

¹ Vanwege een wijziging in de vraagstelling is vergelijking met 2012 niet mogelijk

Meeste thuiswerkers doen dit op vaste dagen

De meeste werkenden die gebruik maken van de mogelijkheid om thuis te werken, doen dit op een vaste dag of dagdeel. Drie op de tien werkt incidenteel thuis. Daarnaast werkt 9% eerst (als het uitkomt) thuis om de spits te mijden en werkt vervolgens het grootste deel van de dag op een andere locatie. In 2015 was dit 13%.

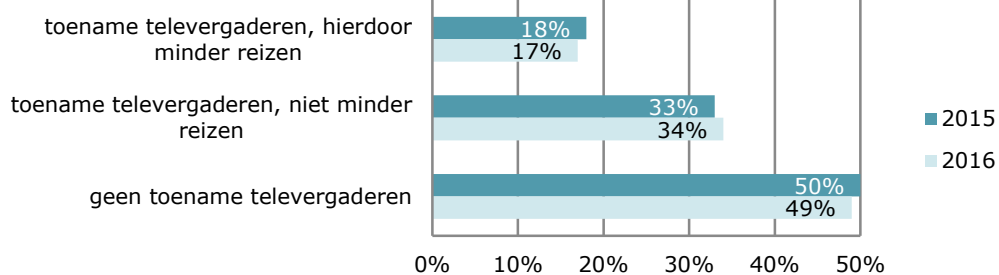
Figuur 3.6
Regelmatigheid van thuiswerken



Meer televergaderen leidt voor kleine minderheid tot minder reizen

Twaalf procent van de werkenden kan televergaderen of online vergaderen. Bij de helft van deze groep nam het gebruik van deze mogelijkheid toe in het afgelopen jaar. Dit leidt niet in alle gevallen tot minder reizen, dit speelt voor 17%. Dat is 2% van alle werkenden.

Figuur 3.7
Ontwikkeling in televergaderen en reisgedrag



Mogelijkheden

Thuiswerken vooral moeilijk in horeca en vervoersbranche

In verschillende branches laten de inhoudelijke werkzaamheden thuiswerken niet toe. Dit geldt met name in de sectoren horeca, vervoer en handel. In de branches ICT, openbaar bestuur en financiële dienstverlening zijn de inhoudelijke werkzaamheden een minder grote drempel om thuis te werken (tabel 3.10).

Tabel 3.10

Branches waar werkzaamheden het niet toelaten om thuis te werken

	2015	2016
Horeca	85%	87%
Vervoer	79%	76%
Gezondheids- en welzijnszorg	75%	72%
Handel	73%	74%
Industrie	66%	65%
Bouwnijverheid	64%	61%
Onderwijs	60%	60%
Cultuur	60%	45%*
Overige dienstverlening	57%	57%
Nutsbedrijven	45%	27%*
Zakelijke dienstverlening	37%	39%
Financiële dienstverlening	29%	26%
Openbaar bestuur	26%	20%
ICT	24%	22%

* Verschillen tussen 2015 en 2016 door lage n niet significant

Motivatie voor thuiswerken***Geen reistijd en afleiding door collega's voornaamste motieven thuiswerken***

Voor degenen die minimaal één dag per werkweek (deels) thuiswerken² blijken er meerdere factoren een rol te spelen voor de keuze om thuis te werken. In 2016 gaat het – vaker dan in 2015 – vooral om de besparing van reistijd en geen collega's die voor afleiding zorgen. Ook de mogelijkheid om zelf werktijden in te kunnen delen speelt een belangrijke rol.

Tabel 3.11

Motivatie voor thuiswerken (meerdere antwoorden mogelijk)

REDEN VOOR THUISWERKEN	2015	2016
Geen reistijd	45%	50%
Geen afleiding door collega's	40%	47%
Zelf je werktijd in kunnen delen	46%	45%
Om werk af te krijgen	31%	35%
Combinatie met zorg voor anderen	17%	19%
Besparing op reiskosten	17%	14%
Anders	10%	10%
Buiten de spits kunnen reizen	8%	7%
Ik heb mijn kantoor/bedrijf aan huis	15%	8%

² Dit is in 2016 18% van alle werkenden.

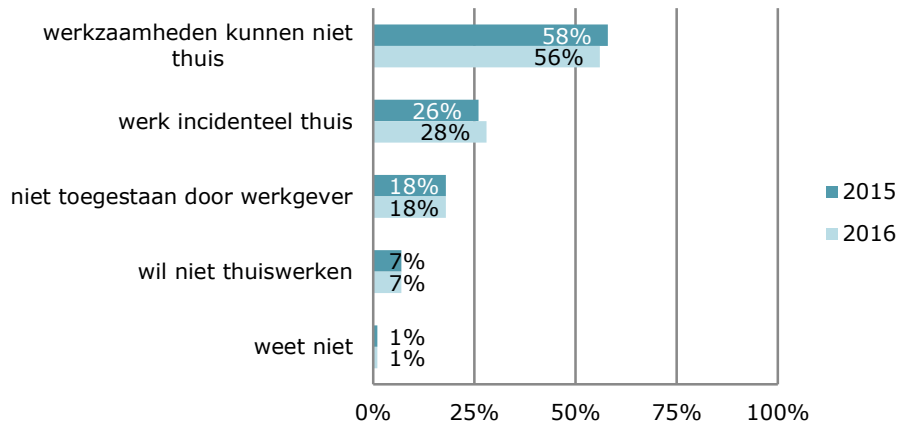
Weerstand tegen thuiswerken

Voornaamste reden om niet thuis te werken is dat het werk er zich niet voor leent

In totaal werkt 82% van de werkenden niet wekelijks thuis. De meest genoemde reden hiervoor is dat de werkzaamheden het niet toelaten (figuur 3.7). Ruim een kwart werkt incidenteel thuis en voor bijna een op de vijf geldt dat thuiswerken niet is toegestaan door de werkgever. Zeven procent wil niet thuis werken.

Figuur 3.8

Redenen waarom men niet structureel thuiswerkt



Niet-thuiswerkers willen werk en privé scheiden

Het gescheiden houden van werk en privé is de voornaamste reden dat men niet wil thuiswerken. Ook het (gemiste) contact met collega's speelt een rol. Voor ruim een derde is er thuis teveel afleiding om effectief te werken. Deze percentages verschillen niet veel van 2015.

Redenen niet thuis willen werken (2016, meerdere antwoorden mogelijk):

- werk/privé graag gescheiden (61%)
- mis contact met collega's (48%)
- thuis teveel afleiding (36%)

Aanknopingspunten voor beleid

Verschillen mogelijkheden tot thuiswerken binnen branches

Er zijn duidelijke verschillen tussen branches in de mogelijkheden die men heeft tot thuiswerken. In 2016 valt op dat werkenden in de branches cultuur en nutsbedrijven vaker de mogelijkheden hebben om thuis te werken. Dat is een bijzonder positieve ontwikkeling en kan betekenen dat ook in deze branches het aandeel thuiswerkers wellicht gaat toenemen. Zoals eerder naar voren kwam zijn de ICT, openbaar bestuur en de financiële en zakelijke dienstverlening de branches waarbij de werkzaamheden thuiswerken het meeste toelaten. Toch zijn er binnen deze branches ook personen die aangeven niet te kunnen of mogen thuiswerken. Blijvende inzet op het stimuleren van thuiswerkmogelijkheden – ook binnen deze branches – is zeker geen verloren inspanning.

Tabel 3.12

Mogelijkheden tot thuiswerken naar branche, 2016 (2015 tussen haakjes)

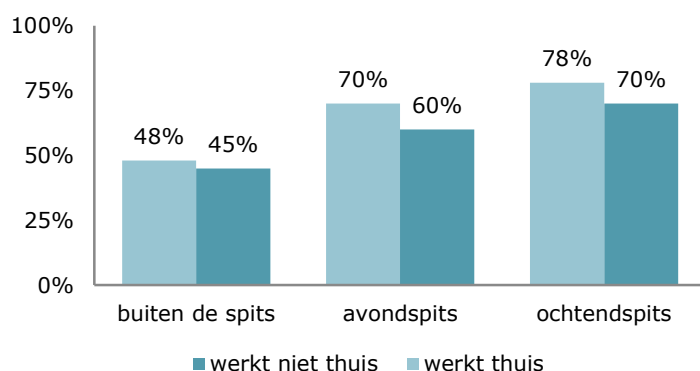
	WERKGEVER BIEDT MOGELIJKHEDEN TOT THUISWERKEN	WERKZAAMHEDEN LATEN DIT NIET TOE
Horeca	7% (4%)	87% (85%)
Vervoer	14% (13%)	76% (79%)
Gezondheids- en welzijnszorg	24% (23%)	72% (75%)
Handel	16% (16%)	74% (73%)
Industrie	26% (22%)	65% (66%)
Bouwnijverheid	26% (24%)	61% (64%)
Onderwijs	37% (33%)	60% (60%)
Cultuur	42% (34%)	45% (60%)
Overige dienstverlening	33% (34%)	57% (57%)
Nutsbedrijven	67% (56%)	27% (45%)
Zakelijke dienstverlening	49% (48%)	39% (37%)
Financiële dienstverlening	58% (55%)	26% (29%)
Openbaar bestuur	84% (79%)	20% (26%)
ICT	69% (65%)	22% (24%)
TOTAAL	38% (35%)	56% (58%)

Thuiswerkers laten ander reisgedrag zien dan niet-thuiswerkers

Werkenden die minstens een dag in de week thuiswerken reizen vaker in de ochtend- als in de avondspits dan niet thuis-werkers. Mogelijke verklaring hiervoor is dat men vaker in de spits reist voor privéactiviteiten, omdat men geen woon-werkverkeer heeft op thuiswerkdagen. Ditzelfde beeld was in 2015 zichtbaar. Het verschil tussen de thuiswerkers en de niet-thuiswerkers is in 2016 toegenomen.

Figuur 3.9

Thuiswerkers in relatie tot reizen in/buiten de spits (2016)

**Resumerend**

Er is weinig weerstand tegen thuiswerken: slechts 7% van de werkenden die niet regelmatig thuiswerken doen dit niet, omdat ze niet willen thuiswerken. Met afstand de belangrijkste factor die bepaalt of mensen wel of niet thuiswerken zijn de werkzaamheden die mensen uitvoeren: veel werkenden die niet

thuiswerken geven aan dat dit komt doordat hun werkzaamheden dit niet toelaten. Dit aandeel neemt in 2016 wel licht af.

In 2016 is het verminderen van reistijd de belangrijkste reden om (wel eens) thuis te werken. Bij het opstellen van beleid om thuiswerken te stimuleren is het belangrijk om oog te hebben voor deze diversiteit in motivaties. Net zo belangrijk is de bevinding dat slechts een kleine groep (7% in 2016) van de thuiswerkers dit doet om buiten de spits te kunnen reizen. Thuiswerken wordt dus slechts door een beperkte groep mensen gebruikt als middel om spitsmijdend gedrag te vertonen.

3.3 Stimuleren van gebruik fiets of ov

Huidige situatie

Autogebruik woon-werkverkeer neemt in 2016 licht af

Door de jaren heen is de auto het meest gebruikte vervoermiddel om van en naar het werk te komen. Het aandeel autogebruik is in 2016 60% en varieert nauwelijks sinds 2013. Tegelijkertijd wordt er wel meer gefietst: in 2016 neemt een kwart van de werkenden minstens een keer per week de fiets naar het werk. Een jaar eerder was dit nog 22%. Het gebruik van trein en overig openbaar vervoer ligt op respectievelijk 9 en 8%.

Alternatieve vervoermiddelen woon-werk (2016):

- fiets (38%)
- trein (36%)
- bus/tram/metro (32%)
- elektrische fiets (18%)
- bromfiets/scooter (8%)
- motor (8%)
- lopend (5%)
- anders (3%)

Tabel 3.13

Gebruikt vervoermiddel op een of meerdere werkdagen, woon-werkverkeer³

	2013	2014	2015	2016
Auto alleen	60%	59%	60%	60%
Auto samen (carpool)	5%	5%	5%	4%
Fiets	23%	24%	22%	26%
E-bike	2%	3%	3%	4%
Trein (incl. combi auto/fiets)	8%	8%	9%	9%
Overig ov (incl. combi fiets)	7%	7%	9%	8%

Vrijwel geen verandering modal split zakelijk verkeer

Ook bij zakelijke reismotieven wordt vooral de auto gebruikt, maar reist men tegelijkertijd vaker met de trein dan voor woon-werk doeleinden. De trein is voor zakelijke reizigers onder meer interessant, omdat zij dan kunnen werken tijdens de reis. Slechts een beperkte groep reist zakelijk met de fiets. In vergelijking met 2015 zijn er vrijwel geen veranderingen in de modal split voor zakelijk verkeer.

³ Vervoermiddel kan per werkdag verschillen waardoor percentages niet optellen tot 100%

Tabel 3.14Gebruikt vervoermiddel op een of meerdere werkdagen, zakelijk verkeer⁴⁵

	2015	2016
Auto alleen	67%	67%
Trein (incl. combi auto/fiets)	17%	17%
Auto samen (carpool)	7%	6%
Overig ov (incl. combi fiets)	6%	6%
Fiets	3%	3%
E-bike	0%	0%

Openbaar vervoer meest geschikt alternatief zakelijk verkeer

Vier op de tien werkenden die voor zakelijk verkeer met de auto gaan (alleen of carpoolen) geven aan dat ze eventueel een ander vervoermiddel kunnen gebruiken, waarbij vooral het openbaar vervoer wordt genoemd. De verschillen met 2015 zijn klein.

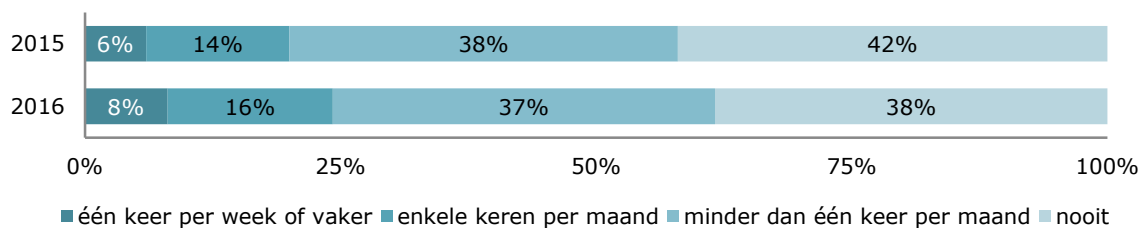
In vergelijking met 2015 wordt het beschikbare alternatieve vervoermiddel vaker gebruikt (figuur 3.10).

Alternatieve vervoermiddelen zakelijk (2016):

- trein (27%)
- bus/tram/metro (12%)
- motor (6%)
- fiets (6%)
- bromfiets/scooter (1%)
- elektrische fiets (1%)
- lopend (1%)
- combinatie van vervoermiddelen (5%)
- geen alternatieven (57%)

Figuur 3.10

Eerder gebruik van alternatieven



Mogelijkheden, infrastructuur woon-werkafstand

Kans op verschuiving auto naar ov bij goede verbinding

Drie op de tien werkenden die voornamelijk de auto gebruiken voor zakelijke reizen (29%) zegt vaker het openbaar vervoer te nemen op voorwaarde dat er goede verbinding is met het openbaar vervoer naar het werk. Een kleiner deel (15%) kiest hiervoor als de tijden van het openbaar vervoer beter aansluiten

Stimuleren vanuit werkgever

Bij 13% van de werkenden wordt het gebruik van openbaar vervoer en de elektrische fiets gestimuleerd door de werkgever. In 2015 was dit 12% voor beide.

⁴ Vervoermiddel kan per werkdag verschillen waardoor percentages niet optellen tot 100%

⁵ Vanwege een gewijzigde onderzoeksopzet is voor 2012 (woon-werk) en 2012-2014 (zakelijk) de modal split-vergelijking niet mogelijk.

op de tijden waarop zij aanwezig moeten zijn op de gewenste plek.

Meerderheid kan binnen kwartier bij een treinstation zijn

Bijna driekwart van de werkenden (73% in beide jaren) kan binnen een kwartier vanaf zijn of haar thuisadres bij een treinstation zijn. Iets minder dan de helft kan binnen deze tijd vanaf een station op het werkadres zijn. In totaal zegt – net als in 2015 - 41% zowel vanuit huis in 15 minuten op een treinstation te zijn als vanaf een treinstation bij hun werkadres te zijn.

Motivatie voor gebruik fiets of ov voor woon-werkverkeer

Motieven voor gebruik fiets en ov woon-werkverkeer verschillen per vervoermiddel

De voornaamste redenen om de fiets te pakken voor het woon-werkverkeer zijn zowel in 2016 en 2015 de snelheid, de lage kosten en dat het goed is voor gezondheid en milieu. Deze motieven zijn gelijk voor de gebruikers van de e-bike, hoewel zij 'comfort' ook meer noemen (tabel 3.15).

De keuze voor de trein hangt vooral samen met de snelheid, het comfort en de vergoeding die reizigers van hun werkgever krijgen. Dezelfde redenen worden het vaakst genoemd om voor het overige openbaar vervoer te kiezen. Daarnaast hebben reizigers die voor het overig openbaar vervoer kiezen vaker geen auto ter beschikking. Autogebruikers zeggen in 77% van de gevallen dat de auto snel is, 10% krijgt een vergoeding van de werkgever voor autogebruik en 13% heeft een leaseauto. Bijna een kwart (22%) van de autogebruikers heeft de auto ook tijdens werktijd nodig.

Enkele opvallende verschillen met 2015 zijn dat werkenden die met de trein reizen vaker aangeven dat men tijdens het reizen kan werken, dat de trein sneller is en dat de fiets vaker comfortabel wordt gevonden.

Tabel 3.15

Redenen voor reizigers om voor woon-werkverkeer te kiezen voor onderstaande vervoermiddelen, 2016 (2015 tussen haakjes)

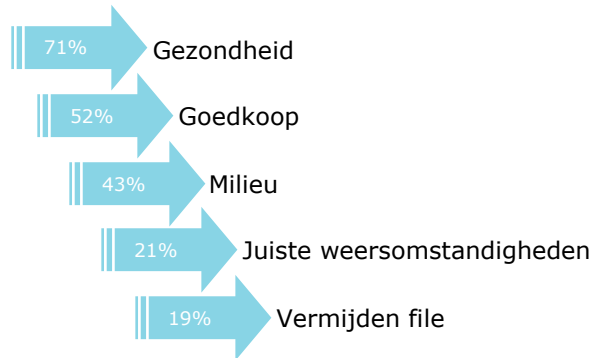
	MET DE FIETS	MET E-BIKE	MET DE TREIN	MET OVERIG OV
het is snel	69% (68%)	68% (59%)	54% (50%)	48% (45%)
goed voor gezondheid	69% (68%)	69% (71%)	15% (16%)	11% (11%)
is goedkoop	58% (60%)	47% (50%)	17% (18%)	19% (15%)
goed voor milieu	48% (48%)	51% (48%)	27% (25%)	19% (19%)
het is comfortabel	25% (22%)	34% (36%)	43% (45%)	34% (33%)
geen auto beschikbaar	13% (14%)	11% (15%)	20% (17%)	28% (29%)
heeft vervoermiddel tijdens werktijd nodig	8% (8%)	7% (5%)	5% (5%)	3% (3%)
combineren met andere bezigheden	6% (8%)	7% (5%)	5% (5%)	4% (4%)
tekort parkeergelegenheid werk	8% (8%)	7% (10%)	14% (14%)	16% (15%)
voldoende parkeergelegenheid werk	5% (5%)	10% (9%)	3% (4%)	2% (4%)
heeft avond- en/of nachtdienst/ploeg	3% (4%)	4% (4%)	3% (3%)	2% (3%)
vergoeding door werkgever	4% (3%)	6% (5%)	26% (28%)	25% (24%)
vervoer van bagage (bijv. gereedschap, materiaal voor werk)	1% (2%)	1% (1%)	1% (2%)	0% (1%)
heeft leaseauto/ bedrijfswagen	1% (1%)	0% (1%)	3% (1%)	1% (1%)
werken tijdens het reizen	1% (1%)	0% (0%)	17% (13%)	8% (6%)
anders	4% (5%)	6% (6%)	7% (6%)	6% (9%)

Motieven om naast de auto ook fiets of openbaar vervoer te gebruiken voor woon-werkverkeer

Een deel van de werkenden die de auto gebruikt voor woon-werkverkeer, pakt daarnaast ook de fiets of elektrische fiets (respectievelijk 5% en 1%). Dit is voornamelijk voor de gezondheid, de lage kosten en het milieu. Reizigers die naast de auto (ook) de trein of ander openbaar vervoer gebruiken (2% en 1% van de werkenden) doen dit met name om files te vermijden. Reizigers met het overig openbaar vervoer doen dit vooral omdat zij geen auto (beschikbaar) hebben.

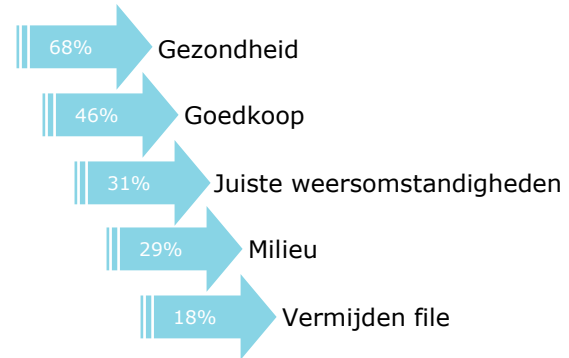
Figuur 3.11

Top 5: gebruik fiets naast auto (2016, n=382)



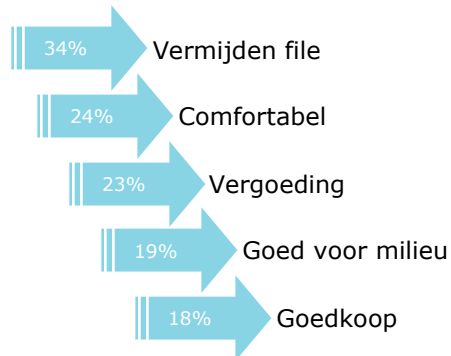
Figuur 3.12

Top 5: gebruik e-bike naast auto (2016, n=80)



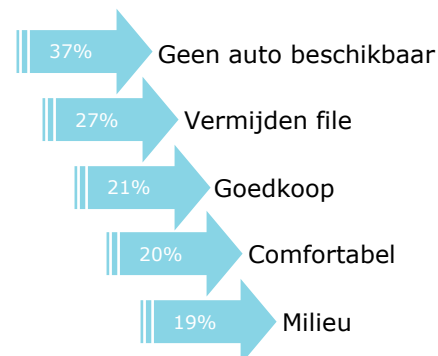
Figuur 3.13

Top 5: gebruik trein naast auto (2016, n=117)



Figuur 3.14

Top 5: gebruik overig openbaar vervoer naast auto (2016, n=84)



Vergoeding werkgever vaker reden om voor ov te kiezen

Zakelijke reizigers die het ov gebruiken, kiezen in vergelijking met 2015 vaker hiervoor vanwege een vergoeding die zij van de werkgever ontvangen (tabel 3.14). Het aandeel 'captive customers' (gebonden aan het ov omdat men geen alternatief heeft) blijft in beide meetjaren constant.

Tabel 3.16

Redenen voor zakelijke ov-reizigers om te kiezen voor openbaar vervoer, 2016 (2015 tussen haakjes)⁶

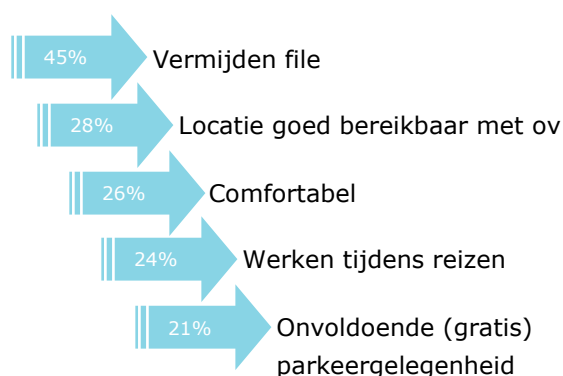
	MET DE TREIN	MET OVERIG OV
het is comfortabel	49% (48%)	45% (38%)
het is snel	45% (42%)	37% (40%)
werken tijdens reizen	35% (33%)	30% (26%)
vergoeding door werkgever	34% (28%)	31% (28%)
goed voor het milieu	22% (22%)	26% (19%)
geen auto beschikbaar	14% (14%)	23% (25%)
het is goedkoop	5% (7%)	10% (6%)
tekort parkeergelegenheid werk	8% (6%)	12% (10%)
goed voor gezondheid	7% (5%)	4% (3%)
heeft vervoermiddel tijdens werktijd nodig	3% (3%)	4% (5%)
heeft lease auto/ bedrijfswagen	2% (3%)	1% (1%)
bezoekadres niet met openbaar vervoer bereikbaar	7% (2%)	1% (0%)
combineren met andere bezigheden	4% (2%)	1% (1%)
voldoende parkeergelegenheid werk	2% (1%)	0% (3%)
vervoer van bagage (bijv. gereedschap, materiaal voor werk)	1% (1%)	1% (0%)
anders	5% (7%)	7% (12%)

Motieven om naast de auto ook fiets of openbaar vervoer te gebruiken voor zakelijk verkeer

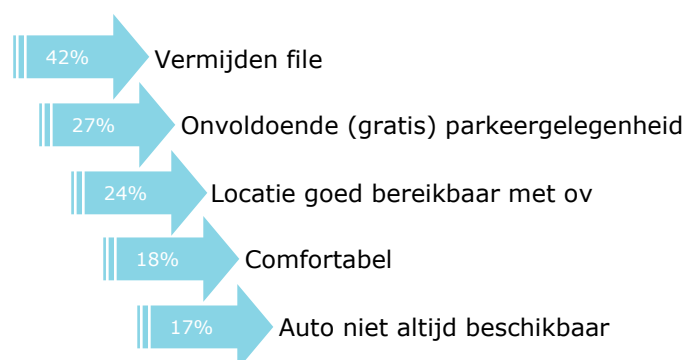
Respectievelijk 27% en 12% van de werkenden reist voor zakelijk verkeer naast de auto (ook) met de trein of ander openbaar vervoer. Zij doen dit met name om files te vermijden, en omdat de locatie waar men moet zijn goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Figuur 3.15

Top 5: gebruik trein naast auto (2016)

**Figuur 3.16**

Top 5: gebruik overig openbaar vervoer naast auto (2016)



⁶ De groep gebruikers van fiets en elektrische fiets zijn onvoldoende groot om betrouwbare uitspraken over te doen.

Weerstand tegen gebruik fiets & ov

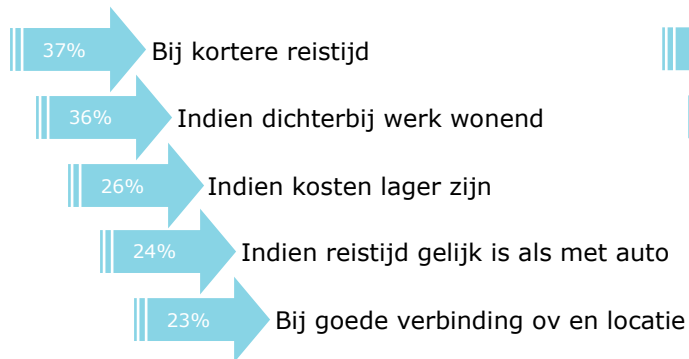
Woon-werkverkeer

Fiets wordt vaker gebruikt bij kortere reistijd

Respectievelijk 35% en 18% van de werkenden kiest onder bepaalde voorwaarden de fiets of elektrische fiets voor woon-werkverkeer. De voornaamste voorwaarde is een kortere (of even lange) reistijd, gevolgd door dichterbij het werk wonen. In 2015 stonden dezelfde redenen in de top vijf.

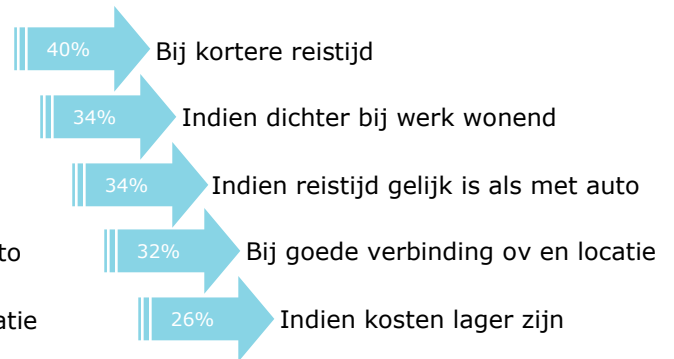
Figuur 3.17

Top 5: Voorwaarden kiezen fiets als alternatief (2016)



Figuur 3.18

Top 5: Voorwaarden kiezen e-bike als alternatief (2016)

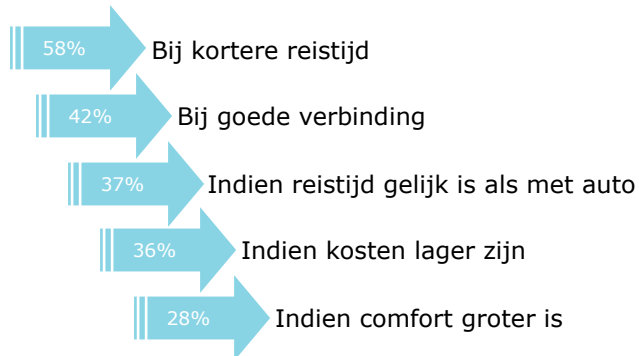


Goede verbinding en kortere reistijd motivatie voor ov als alternatief

Voor het woon-werkverkeer zou 36% de trein en 32% (overig) openbaar vervoer kiezen als vervoermiddel in plaats van de auto. Een kortere reistijd, goede verbinding tussen het openbaar vervoer en de locatie en de kosten zijn de belangrijkste voorwaarden voor deze keuze.

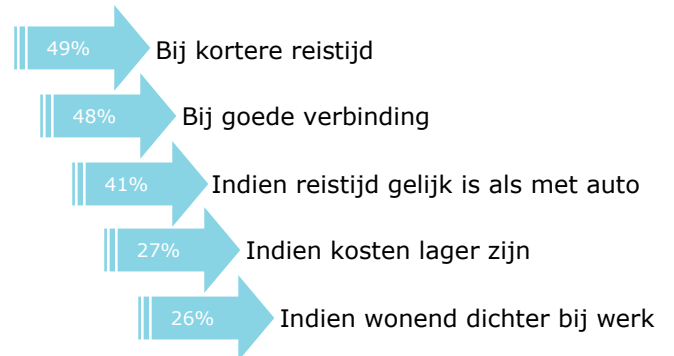
Figuur 3.19

Top 5: Voorwaarden kiezen trein als alternatief (2016)



Figuur 3.20

Top 5: Voorwaarden kiezen overig ov als alternatief (2016)



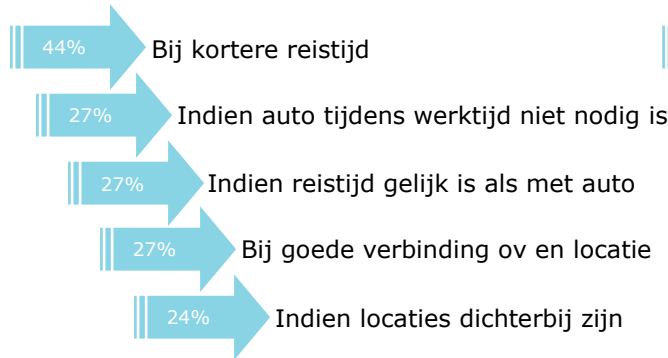
Zakelijke reizen

Gebruik maken van (elektrische) fiets hangt samen met lengte reistijd

Respectievelijk 19% en 9% van de werkenden kiest onder bepaalde voorwaarden als alternatief voor de auto een fiets of elektrische fiets voor zakelijke reizen. Belangrijk hierbij is een kortere (of even lange) reistijd dan men met de auto zou hebben. Ten tweede de auto niet nodig moeten hebben onder werktijd.

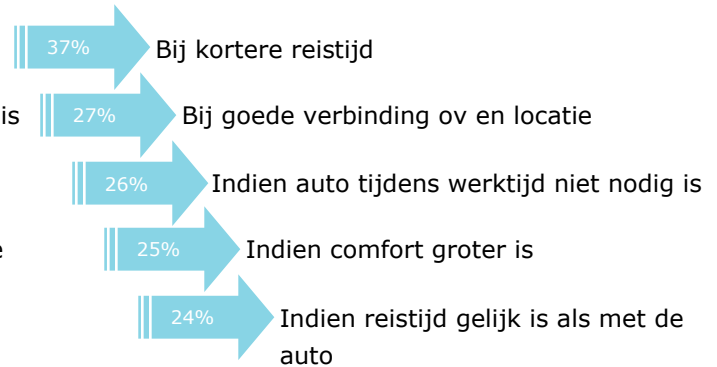
Figuur 3.21

Top 5: Voorwaarden kiezen fiets als alternatief



Figuur 3.22

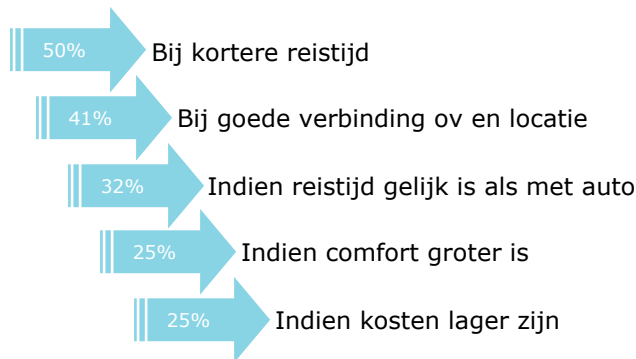
Top 5: Voorwaarden kiezen e-bike als alternatief



De trein (52%) of overig openbaar vervoer (32%) zijn ook een alternatief voor het zakelijk reizen. Belangrijk hierbij zijn een kortere (of even lange) reistijd dan met de auto, en een goede verbinding van het openbaar vervoer met de bestemming waar men moet zijn. De top vijf voor zowel trein als het overig ov is vrijwel gelijk aan 2015.

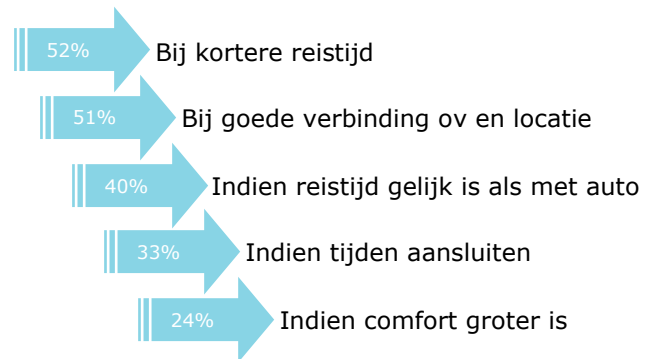
Figuur 3.23

Top 5: Voorwaarden kiezen trein als alternatief



Figuur 3.24

Top 5: Voorwaarden kiezen overig ov als alternatief



Aanknopingspunten voor beleid

Resumerend

In het stimuleren van ov-gebruik zou de infrastructuur voor een grote groep mensen geen belemmering moeten zijn: twee op de vijf werkenden woont én werkt op minder dan 15 minuten van een treinstation. Toch vormt zowel in 2015 en 2016 een (te) lange reistijd voor veel mensen een weerstandsfactor om vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer. Enerzijds kan dit te maken hebben met de perceptie van reistijden van ov; mensen hebben de neiging deze te hoog in te schatten. Anderzijds kan het ook zo zijn dat de organisatie van het vervoer op het spoor (frequentie, overstappen, etc.) ertoe bijdraagt dat men de reistijd te lang vindt, ondanks de nabijheid van een station bij woon- of werklocatie. Kijkend naar de motivatoren om de trein te gebruiken dan springen 'snelheid' en 'comfort' in het oog. De trein wordt dus zowel geassocieerd met 'lange reistijd' als 'snelheid'. Mogelijk dat het 'intercity direct-concept' dat in de Randstad op drukke lijnen wordt gebruikt, een positief effect heeft op deze aspecten.

Zowel voor de trein als het overige ov geldt dat een goede verbinding tussen het ov en de uiteindelijke locatie waar men moet zijn een belangrijke voorwaarde is. Dit zogenaamde voor- en natransport is een zwak punt voor het openbaar vervoer. De inzet op het natransport kan nader bekeken worden. Er wordt al veel ingezet op het stimuleren van auto-ov-ketens, waarbij het parkeren van de auto op een P&R-terrein aan de rand – en dan per trein door naar een centrumlocatie in de buurt - van de kern een voornaam middel is. Dit betreft het voortransport. Goed natransport kan – zeker voor bedrijventerreinen die buiten de stad of het centrum liggen – waarschijnlijk tot meer gebruik van het ov gaan leiden. Een mogelijk middel is het (meer) inzetten van spitsbussen, of het gebruik maken van een fiets, zoals bijvoorbeeld in de regio Leeuwarden wordt gedaan, door middel van het Park en Fiets-concept, waarbij forenzen hun auto kunnen parkeren aan de rand van de stad en dan per fiets hun laatste transport naar hun werklocatie in het centrum van Leeuwarden vervolgen.

4

HOOFDSTUK

Fiets en ov voor privé doeleinden

4. Fiets en ov voor privé doeleinden

4.1 Stimuleren van gebruik fiets of ov

Huidige situatie

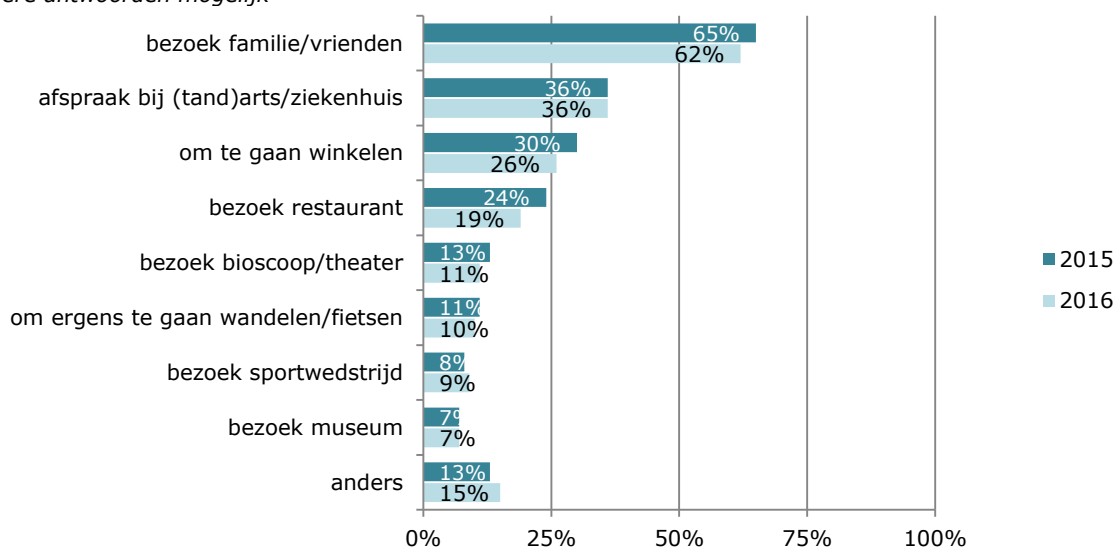
Bezoek familie of vrienden meest genoemd reisdoel in de spits

Net als in 2015 reisde twee op de vijf Nederlanders (41%) het afgelopen half jaar in de spits voor privé-activiteiten. Hierbij ging het meestal om een bezoek aan familie/vrienden (62% in 2016). Voor vrijwel alle privé-activiteiten reist men hoofdzakelijk met alleen de auto óf samen met anderen (carpoolen). Op de 'derde plaats' staat in de meeste gevallen het overig openbaar vervoer, zoals bus, tram, metro of een combinatie hiervan. Dit is consistent met het beeld van 2015. Alleen naar het museum reist men in hoofdzaak met het openbaar vervoer.

Figuur 4.1

Privé reisdoel in de spits

Meerdere antwoorden mogelijk



Een op de tien reist doordeweeks in de spits met de auto voor privé-activiteiten

Ongeveer 10% reisde per werkdag het afgelopen half jaar met de auto voor privé-activiteiten doordeweeks tijdens de ochtend- en/of avondspits. Het verschil tussen de ochtendspits en avondspits is klein; dit zou eventueel verklaard kunnen worden doordat er in de ochtendspits met name ritten plaatsvinden om kinderen naar school te brengen en in de avondspits er ritten plaatsvinden om boodschappen te doen, kinderen weg te brengen naar sport/muziekles of voor eigen ontspanning/sport. Ruim een derde reisde buiten de spitstijden met de auto, in het weekend zelfs meer dan de helft. Dit is vergelijkbaar met de resultaten van 2015 (tabel 4.1).

Tabel 4.1

Reizen voor privé-activiteiten met de auto in/buiten spitsperioden in de afgelopen week, naar dag

	OCHTENDSPITS		AVONDSPITS		BUITEN SPITS		NIET GEREISD	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Maandag	12%	12%	10%	10%	36%	36%	48%	49%
Dinsdag	10%	10%	11%	11%	37%	37%	48%	48%
Woensdag	9%	10%	11%	12%	40%	38%	46%	48%
Donderdag	10%	10%	12%	12%	38%	38%	46%	47%
Vrijdag	11%	11%	17%	16%	43%	41%	37%	39%
Zaterdag	6%	6%	7%	7%	60%	59%	31%	33%
Zondag	4%	4%	6%	5%	54%	53%	41%	41%

Mogelijkheden

Twee op de drie reizigers heeft de mogelijkheid tot alternatief vervoer

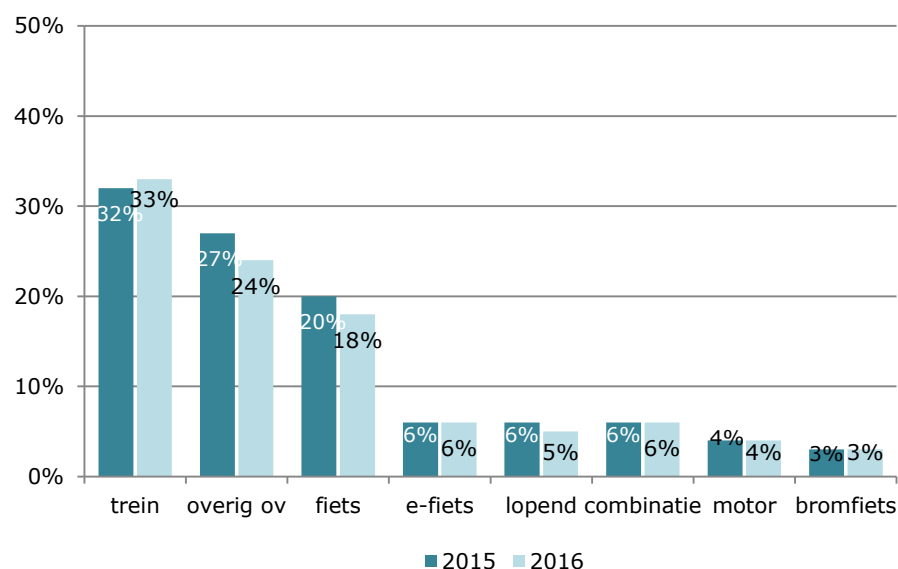
Net zoals in 2015 hebben reizigers die normaal gesproken de auto pakken voor hun privéritten in de meeste gevallen ook andere mogelijkheden. Ongeveer een derde kan hiervoor gebruikmaken van de trein en een kwart van het overig openbaar vervoer. Iets minder dan twintig procent zou zelfs (ook) de fiets hiervoor kunnen pakken. Voor bijna twee op de vijf (38%) is de auto de enige mogelijkheid.

Voor meer dan negen op de tien reizigers die nu in de spits reizen voor privé-activiteiten bestaat de mogelijkheid om buiten de spits te reizen voor hun privé-activiteiten; voor een enkeling is dit zelfs altijd mogelijk. Zeven procent geeft aan dit niet te kunnen. Voornamelijk vanwege activiteiten en/of afspraken op bepaalde delen van de dag.

Figuur 4.2

Alternatief vervoer voor auto privéreizen

Meerdere antwoorden mogelijk



Redenen voor het niet buiten de spits kunnen reizen voor privé-activiteiten:

- vanwege activiteit/afpraak in de ochtend (56%)
- vanwege activiteit/afpraak in de avond (36%)
- vanwege activiteit/afpraak in de middag (25%)
- gebonden aan tijden crèche/opvang kinderen (14%)
- reis samen met anderen (9%)

Motivatie

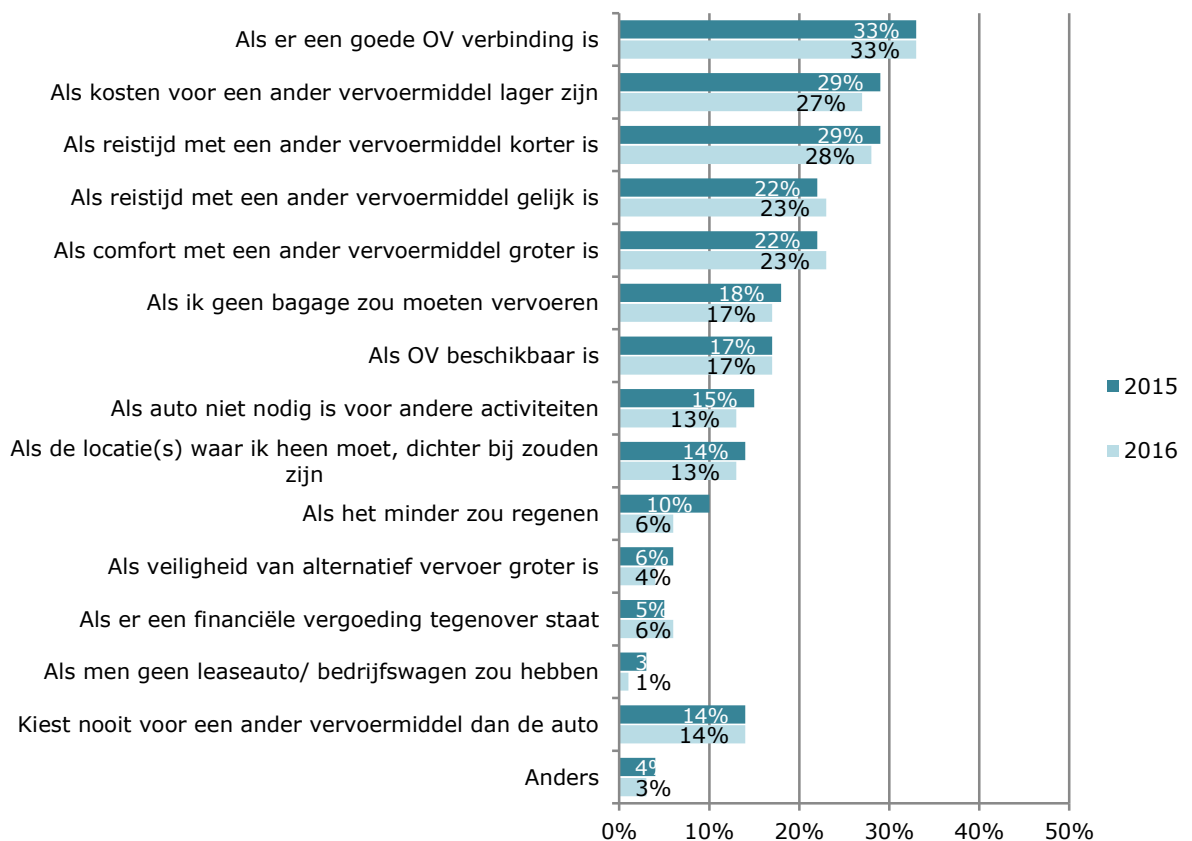
Een op de drie reizigers kiest voor alternatief vervoer als er een goede ov-verbinding is

Aan reizigers die voor hun privéritten de auto pakken is gevraagd onder welke voorwaarden ze voor alternatief vervoer kiezen. Het meest genoemd zijn goede verbindingen naar de bestemmingen met het openbaar vervoer. Ook lagere kosten van alternatief vervoer en een kortere of gelijke reistijd worden relatief vaak genoemd. Net zoals in 2015 zegt veertien procent nooit een ander vervoermiddel te kiezen dan de auto.

Figuur 4.3

Motivatie wanneer men wel zou kiezen voor alternatief voor privé-activiteiten

Meerdere antwoorden mogelijk



Openbaar vervoer als alternatief

Met bovenstaand gegeven in het achterhoofd is gevraagd welk alternatief voor de auto men zou kiezen voor privéritten. Veel genoemd is het openbaar vervoer; 35% noemt de trein en een iets kleiner deel een combinatie van bus, tram, metro en trein. Een kwart kiest (ook) voor de fiets.

Alternatief vervoer voor auto voor privéritten (meerdere antwoorden mogelijk):

- trein (35%)
- bus/tram/metro + trein (28%)
- fiets (26%)
- bus/tram/metro (17%)
- auto + trein (18%)
- elektrische fiets (13%)
- fiets + trein (8%)
- fiets + bus/tram/metro (5%)
- motor (4%)
- bromfiets/scooter (4%)



Tweevijfde mijdt spits als afspraak in de ochtend het toelaat

Aan privérijders die buiten de spits willen en kunnen reizen, is gevraagd wanneer ze dit zouden doen. Hierop zegt 41% als de tijd van de afspraak of activiteit in de ochtend anders zou zijn. Dit was in 2015 nog 46%. Ook een andere tijd voor een afspraak of activiteit in de middag (37%) of in de avond (30%) is een reden om de spits te vermijden. In 2016 geeft men naar verhouding vaker als reden aan dat men buiten de spits gaat rijden als zij daardoor minder in de file zouden staan (35%) dan in 2015 (32%). Het gebonden zijn aan school- of crechetijden (12%) of het verkrijgen van een financiële vergoeding (9%) zijn minder van belang. Het verkrijgen van een financiële vergoeding is echter wel gestegen in vergelijking met 2015 (6%).

Weerstand

Snelheid en comfort belangrijkste redenen voor privéreizen met de auto

De meest genoemde redenen voor het reizen met de auto voor privé-activiteiten zijn de snelheid en het comfort. Voor vier op de tien speelt afstand een rol en iets meer dan een kwart geeft aan de auto nodig te hebben om bagage te vervoeren. Een kwart geeft aan dat er voldoende parkeergelegenheid is bij de locatie.

Top 5 redenen voor het reizen naar privé-activiteiten met de auto

- 1 snel (60%)
- 2 comfortabel (59%)
- 3 afstand (40%)
- 4 vervoer van bagage (27%)
- 5 voldoende (gratis) parkeergelegenheid bij locatie (25%)

In vergelijking met 2015 zijn de genoemde redenen in de top 5 nagenoeg hetzelfde: de vierde en vijfde reden zijn in 2016 echter van plaats gewisseld.

Enkeling wil niet buiten spitsrijden reizen

Een ruime meerderheid (81%) geeft aan, mits de mogelijkheid er is, buiten de spits te willen reizen voor zijn of haar privé-activiteiten. Dit is een iets kleiner aandeel dan een jaar geleden (83%). Een op de tien zegt het niet te weten en slechts 8% geeft aan dit niet te willen. De voornaamste reden hiervoor is dat men 's avonds te laat thuis is voor andere activiteiten. Dit komt overeen met de uitkomsten van 2015.

Aanknopingspunten voor beleid

Resumerend

Slechts iets meer dan een derde geeft aan dat ze hun ritten voor privé-activiteiten alleen per auto kunnen maken. Toch zijn er vaak alternatieven voor autoritten die voor privé doeleinden worden gemaakt: twee op de drie heeft de mogelijkheid tot alternatief vervoer, vooral in de vorm van de trein en ander openbaar vervoer. Een motivatie om hier ook daadwerkelijk gebruik van te maken is een goede ov-verbinding naar de eindbestemmingen, als de kosten voor een ander vervoermiddel lager zijn of als de reistijd met een ander vervoermiddel korter is.

Een belangrijke reden om de spits te mijden zijn andere afspraaktijden in zowel de ochtend als de avond. Dit belang neemt – met name voor afspraken in de ochtendspits – wel af. Deze trend wordt mede gevoed door de toename van het belang van de weerstandsreden dat men in de spits 'moet' rijden omdat men anders niet op tijd thuis is voor andere activiteiten. Deze reden wordt ook door reizigers voor woon-werkverkeer en zakelijke ritten vaker genoemd. De vraag is meteen in hoeverre hier vanuit het perspectief van Beter Benutten op kan worden ingespeeld.

5

HOOFDSTUK

Spitsmijden



5. Spitsmijden

5.1 Spitsmijdenprojecten

In vijf Beter Benutten-regio's zijn de laatste jaren circa twintig specifieke spitsmijdenprojecten opgezet om automobilisten te stimuleren tijdens de spits op een bepaald traject of een gebied niet met de auto te reizen. Deze projecten bieden automobilisten een initiële en tijdelijke (financiële of niet-financiële) beloning om tijdens de spits op een bepaald traject niet met de auto te reizen. Deelnemers kunnen bijvoorbeeld ervoor kiezen om vaker met het openbaar vervoer of met de fiets te reizen, eerder of later te reizen met de auto of thuis te werken.

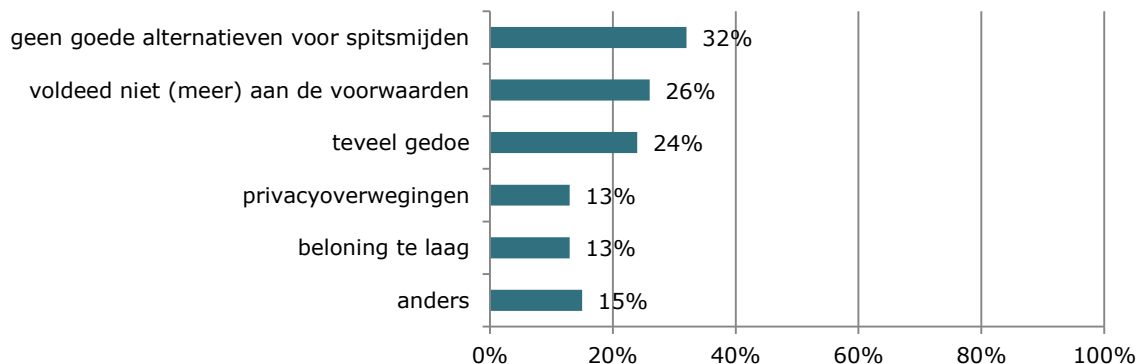
5.2 Benaderen voor deelname aan een spitsmijdenproject

Van de 15.000 respondenten in deze steekproef zijn 1.055 al eens uitgenodigd om deel te nemen aan een spitsmijdenproject. Hiervan heeft 60% ook daadwerkelijk deelgenomen.

Voor de 40% genodigden die gekozen hebben om niet deel te nemen zijn het gebrek aan goede alternatieven om de spits te mijden hiervoor de belangrijkste reden (32 procent), gevolgd door het niet (meer) voldoen aan de voorwaarden (26 procent) en het teveel gedoe vinden (24 procent). Een klein deel zegt niet deel te hebben genomen aan een spitsmijdenproject vanwege privacyoverwegingen of omdat de beloning te laag is (beiden 13 procent).

Figuur 5.1

Redenen voor geen deelname aan een spitsmijdenproject (n=236)



Ongeveer een kwart zou mee willen doen aan een spitsmijdenproject

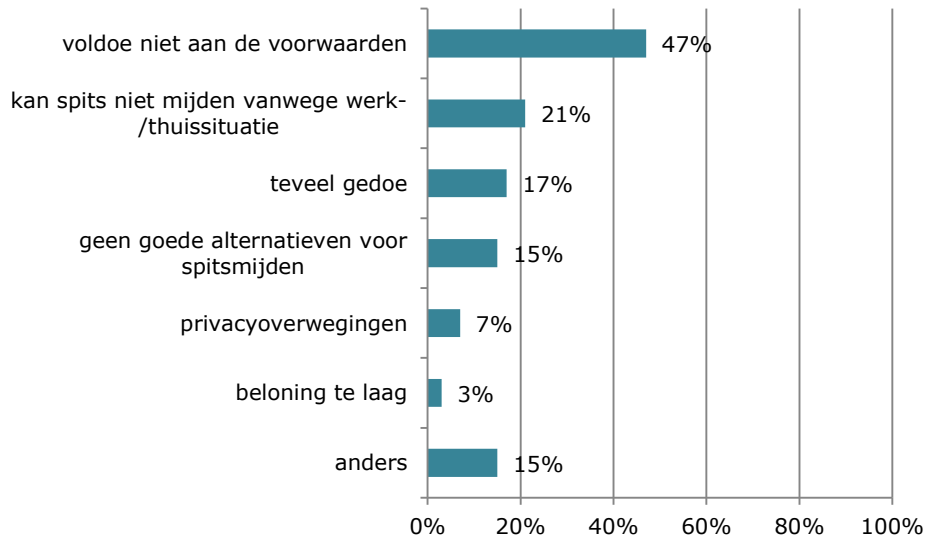
De vragenlijst is ook voorgelegd aan de overige respondenten, die nooit eerder zijn uitgenodigd. Wanneer aan de respondenten die nog nooit zijn uitgenodigd voor een spitsmijdenproject wordt gevraagd naar deelname aan een dergelijk project, geeft ongeveer een kwart aan dat men wel mee zou willen doen. Iets minder dan een kwart (23 procent) geeft aan meer informatie hierover te willen. Ongeveer vier op de tien (39 procent) wil niet deelnemen en een klein deel (13 procent) zegt niet te weten of men deel zou willen nemen aan een dergelijk project. Hierbij is een klein verschil te zien als er alleen gekeken wordt naar de groep werkenden: een iets groter deel van de werkenden geeft aan hier aan deel te willen nemen.

Van de 39% die aangeeft niet deel te willen nemen, is voor 47% de reden hiervoor dat men niet voldoet aan de voorwaarden (bv. omdat men nooit met de auto in de spits reist). Overige redenen zijn dat men niet in staat is de spits te mijden vanwege de werk/thuissituatie (21%), dat men het teveel gedoe vindt

(17%) of dat men geen goede alternatieven heeft om de spits te mijden (15%). Privacyoverwegingen (7%) en een de (te lage) hoogte van de beloning (3%) spelen een minder prominente rol in waarom mensen niet zouden willen deelnemen aan spitsmijdenprojecten. Zie figuur 5.2 voor een overzicht.

Figuur 5.2

Redenen waarom men niet wil deelnemen aan een spitsmijdenproject, groep nooit-uitgenodigd (n=3.235)

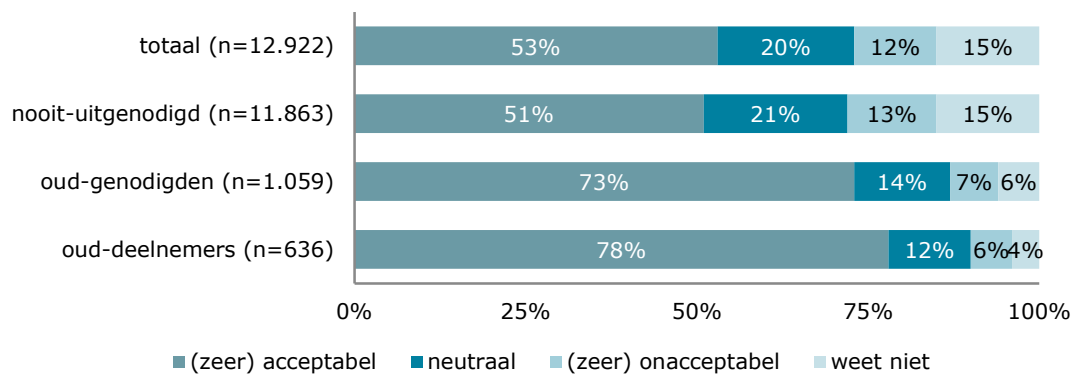


Meer dan de helft vindt het acceptabel om benaderd te worden voor deelname project

Meer dan de helft (53 procent) van de respondenten vindt het (zeer) acceptabel om benaderd te worden voor deelname aan een spitsmijdenproject. Een klein deel (12 procent) vindt het (zeer) onacceptabel of weet het niet (15 procent). Het overige deel (20 procent) staat hier neutraal in (zie figuur 5.2). Zowel de groep oud-deelnemers als de groep oud-genodigden (alle respondenten die een uitnodiging hebben ontvangen, maar niet hebben deelgenomen) vinden het naar verhouding meer (zeer) acceptabel om benaderd te worden voor deelname aan spitsmijdenprojecten in vergelijking met de totale groep. Ongeveer driekwart van de respondenten binnen deze groepen vinden het (zeer) acceptabel om benaderd te worden, tegenover iets meer dan de helft van de respondenten van de totale groep.

Figuur 5.3

Het acceptabel vinden om benaderd te worden voor deelname aan een spitsmijdenproject



5.3 Methoden om deelnemers aan spitsmijdenprojecten te volgen

Meerderheid heeft geen uitgesproken mening over methoden van volgen tijdens spitsmijdenprojecten

Er zijn weinig mensen die aangeven helemaal niet gevolgd te willen worden, maar ook weinig mensen die aangeven er helemaal geen moeite mee te hebben. Vrij veel (bijna 20%) geeft aan het niet zeker te weten. Mensen vonden dit dus een moeilijke vraag om te beantwoorden.

De meest genoemde acceptabele methode om deelnemers te volgen tijdens spitsmijdenprojecten is via automatische kentekenregistratie door camera's boven de weg. Oud-genodigden en oud-deelnemers noemen dit naar verhouding nog vaker dan de groep werkenden en de totale groep (zie tabel 5.1). Drie op de tien deelnemers van zowel de werkenden als de totale groep vindt dit acceptabel, tegenover ongeveer de helft van de oud-genodigden en oud-deelnemers. Via GPS en app op de smartphone of tablet is daaropvolgend een veel genoemde methode. Hierbij valt op dat werkenden deze methode acceptabeler vinden dan de totale groep. Ongeveer een kwart geeft aan niet gevolgd te willen worden en om deze reden ervoor te kiezen om niet deel te nemen. Verder valt op dat met name 65-plussers de diverse in tabel 5.3 behandelde methoden om deelnemers tijdens spitsmijdenprojecten te volgen minder vaak acceptabel vinden dan deelnemers van 18-49 jaar en van 50-64 jaar. Het volgen van deelnemers via GPS en app wordt door 10 procent van de 65-plussers acceptabel gevonden, onder 50-64 jarigen en 18-49 jarigen is dit percentage respectievelijk 18 en 29 procent. De totale groep van 65 jaar en ouder geeft ook het vaakst aan dat zij het liefst helemaal niet worden gevolgd (32 procent)

Tabel 5.3

Acceptabele methoden om deelnemers te volgen tijdens spitsmijdenprojecten

	TOTAAL (N=12.922)	OUD- DEELNEMERS (N=636)	OUD- GENODIGDEN (N=1.059)
Via automatische kentekenregistratie door camera's boven de weg	28%	54%	51%
Via GPS en app op uw smartphone of tablet	22%	26%	22%
Via een ingebouwd kastje in uw auto	13%	18%	18%
Ik wil niet gevolgd worden dus ik zou ervoor kiezen om niet deel te nemen	26%	13%	17%
Ik heb er helemaal geen moeite mee als ik gevolgd word	19%	19%	20%
Weet niet/geen antwoord	19%	8%	9%

5.4 Belonen voor spitsmijden

Tweederde vindt belonen voor spitsmijden acceptabel

Het overgrote deel van de respondenten geeft aan het goed te vinden om automobilisten te belonen om bij te dragen aan een betere doorstroming tijdens de spits. Van de totale groep respondenten geeft bijna tweederde (62 procent) aan dit (zeer) acceptabel te vinden. Voor de groep werkenden vindt een iets groter deel (65 procent) dit (zeer) acceptabel. Een klein deel geeft aan het belonen (zeer) onacceptabel te vinden (10 procent (waarvan 7 procent onacceptabel en 3 procent zeer onacceptabel)).



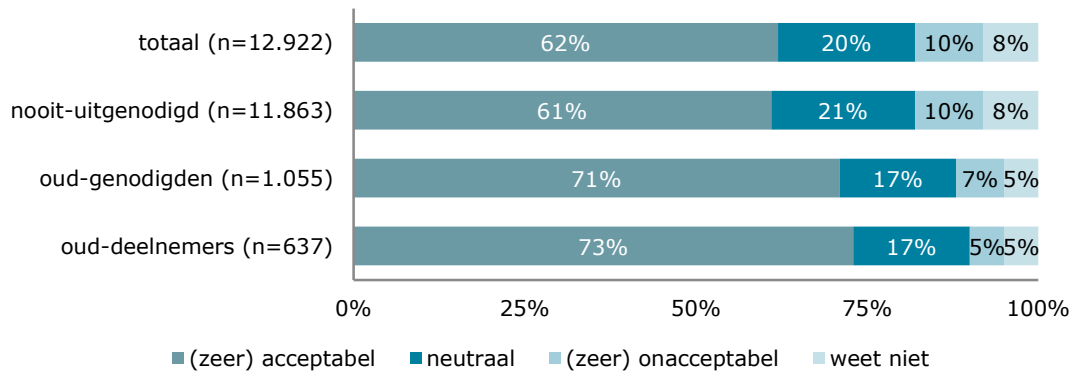
62%

vindt het (zeer) acceptabel om automobilisten te belonen om bij te dragen aan een betere doorstroming tijdens de spits

Als gekeken wordt naar de groep oud-deelnemers en de groep oud-genodigden blijkt dat zij het naar verhouding meer (zeer) acceptabel vinden om benaderd te worden voor deelname aan spitsmijdenprojecten in vergelijking met de totale groep.

Figuur 5.4

Acceptabiliteit van belonen van automobilisten om bij te dragen aan een betere doorstroming tijdens de spits (oud-deelnemers)



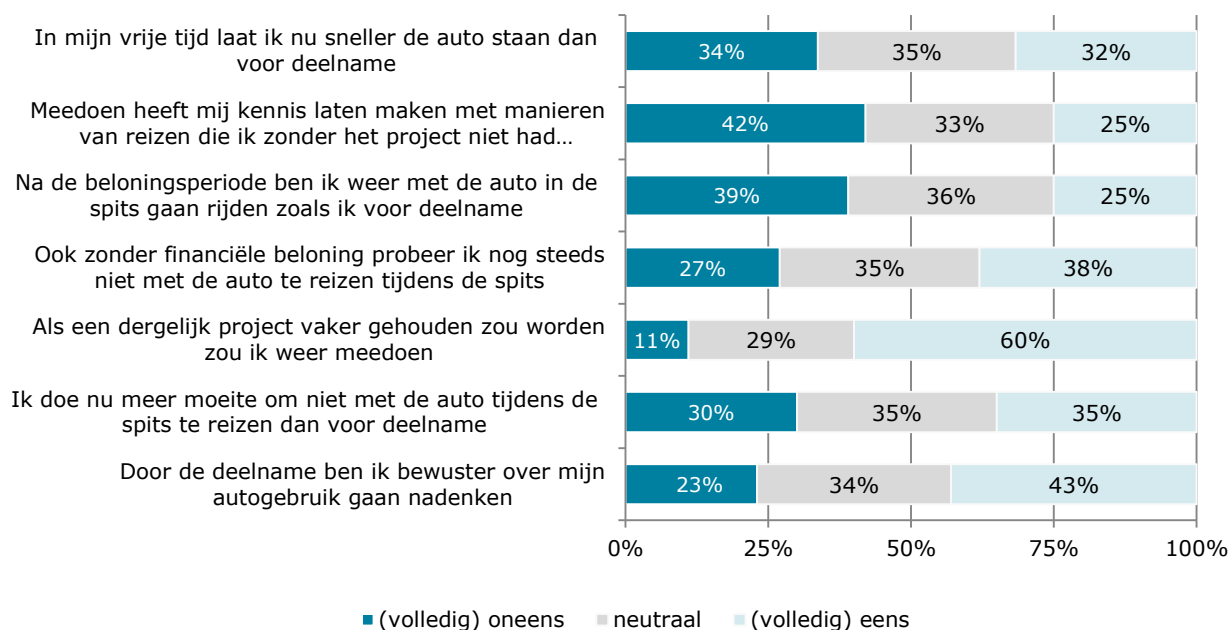
Tweederde van de oud-deelnemers zou opnieuw meedoen met een spitsmijdenproject

Aan oud-deelnemers van spitsmijdenprojecten uit deze steekproef zijn diverse stellingen voorgelegd na deelname aan het project. De meeste instemming is er met de stelling dat men weer met een spitsmijdenproject mee zou doen als het vaker gehouden zou worden. Tweederde van de oud-deelnemers is het hiermee eens. Daarnaast geeft meer dan vier op de tien deelnemers (43 procent) van spitsmijdenprojecten aan dat zij bewuster over het autogebruik zijn gaan nadenken door deelname aan een dergelijk project.

Circa vier op de tien oud-deelnemers (38 procent) geeft aan dat zij ook zonder financiële beloning nog steeds niet met de auto probeert te reizen tijdens de spits. Voor een grote groep oud-deelnemers is de intentie van spitsmijdend reizen dus blijvend. Men is zich bewust van het hebben van keuzen op het gebied van reismogelijkheden. Daarnaast geeft een groot deel aan het (zeer) oneens te zijn met de stelling dat men na de beloningsperiode weer met de auto in de spits is gaan rijden zoals men dat voor deelname aan het spitsmijdenproject deed. Over het sneller laten staan van de auto in de vrije tijd bestaat verdeeldheid: zowel een derde is het hier (volledig) mee oneens als (volledig) mee eens (zie figuur 5.5).

Figuur 5.5

Stellingen over deelname aan een spitsmijdenproject (oud-deelnemers, n=637)



Aanknopingspunten voor beleid

Resumerend

Bijna tweederde vindt het belonen van automobilisten acceptabel. Oud-deelnemers en oud-genodigden oordelen positiever, echter ook de niet-deelnemers zijn in ruime meerderheid positief. De helft van de niet-deelnemers vindt het acceptabel dat zij eventueel worden benaderd voor deelname, en ongeveer een kwart van de niet-deelnemers is daadwerkelijk bereid mee te doen aan een spitsmijdenproject. Al met al lijkt dit voldoende potentie voor toekomstige spitsmijdenprojecten.

1

BIJLAGE

Onderzoeksverantwoording

Bijlage 1. Onderzoeksverantwoording

Het onderzoek vond plaats door middel van een online onderzoek onder een landelijk panel, aangevuld met lokale panels in de regio's Leeuwarden, Maastricht en Zwolle-Kampen. Het veldwerk liep in september 2016. Allereerst zijn de deelnemers van de onderzoeken uit 2012, 2013 en 2014 uitgenodigd. Aanvullend zijn mensen uitgenodigd die in de Beter Benutten regio's wonen en/of werken of binnen een straal van 20 km daaromheen. Middels een uitnodigingsmail en twee herinneringsmails zijn de deelnemers benaderd. In totaal namen 14.567 mensen mee aan het onderzoek. Verderop gaan we verder in op de verdeling van de respons.

Op basis van het LISA werkgelegenheidsregister is gekeken hoe de verdeling van de sectoren bouw en industrie, de commerciële dienstverlening en de niet-commerciële dienstverlening is binnen de regio's. In onderstaande tabel staat een overzicht van deze verdeling en de streefrespons per regio. In de regio's Haaglanden, Amsterdam, Rotterdam, Midden-Nederland is gestreefd naar een respons van 1.200 respondenten. Voor Noord-Brabant was dit aantal 1.500 en in de overige regio's 800 respondenten.

Tabel 1

Verdeling werkenden in de regio naar sector

REGIO	SECTOR	VERDELING	VERDELING WERK/NIET WERK	STREEFRESPONS
Haaglanden	Bouw/Industrie	11%		91
Haaglanden	Comm. Dvl	45%	66%	357
Haaglanden	Niet-comm. dvl	43%		344
Haaglanden	Niet werkend		34%	408
				1.200
Amsterdam	Bouw/Industrie	12%		98
Amsterdam	Comm. Dvl	58%	68%	473
Amsterdam	Niet-comm. dvl	30%		245
Amsterdam	Niet werkend		32%	384
				1.200
Rotterdam	Bouw/Industrie	16%		125
Rotterdam	Comm. Dvl	51%	64%	393
Rotterdam	Niet-comm. dvl	33%		250
Rotterdam	Niet werkend		36%	432
				1.200

REGIO	SECTOR	VERDELING	VERDELING WERK/NIET WERK	STREEFRESPONS
Midden-Nederland	Bouw/Industrie	14%		114
Midden-Nederland	Comm. Dvl	52%	70%	438
Midden-Nederland	Niet-comm. dvl	34%		288
Midden-Nederland	Niet werkend		30%	360
				1.200
Maastricht	Bouw/Industrie	13%		64
Maastricht	Comm. Dvl	41%	60%	197
Maastricht	Niet-comm. dvl	46%		218
Maastricht	Niet werkend		40%	320
				800
Noord-Brabant	Bouw/Industrie	25%		252
Noord-Brabant	Comm. Dvl	45%	68%	458
Noord-Brabant	Niet-comm. dvl	30%		310
Noord-Brabant	Niet werkend		32%	480
				1.500
Arnhem/Nijmegen	Bouw/Industrie	18%		93
Arnhem/Nijmegen	Comm. Dvl	41%	64%	212
Arnhem/Nijmegen	Niet-comm. dvl	41%		208
Arnhem/Nijmegen	Niet werkend		36%	288
				800
Twente	Bouw/Industrie	27%		142
Twente	Comm. Dvl	40%	65%	211
Twente	Niet-comm. dvl	32%		167
Twente	Niet werkend		35%	280
				800

REGIO	SECTOR	VERDELING	VERDELING WERK/NIET WERK	STREEFRESPONS
Zwolle/Kampen	Bouw/Industrie	18%		97
Zwolle/Kampen	Comm. Dvl	41%	69%	228
Zwolle/Kampen	Niet-comm. dvl	41%		228
Zwolle/Kampen	Niet werkend		31%	248
				800
Groningen-Assen	Bouw/Industrie	17%		84
Groningen-Assen	Comm. Dvl	39%	62%	191
Groningen-Assen	Niet-comm. dvl	44%		221
Groningen-Assen	Niet werkend		38%	304
				800
Ov. NL	Bouw/Industrie	25%		241
Ov. NL	Comm. Dvl	43%	65%	415
Ov. NL	Niet-comm. dvl	33%		319
Ov. NL	Niet werkend		35%	525
				1.500
Leeuwarden	Bouw/Industrie	13%		127
Leeuwarden	Comm. Dvl	40%	65%	390
Leeuwarden	Niet-comm. dvl	47%		458
Leeuwarden	Niet werkend		35%	280
				800
Stedendriehoek	Bouw/Industrie	21%		205
Stedendriehoek	Comm. Dvl	41%	73%	400
Stedendriehoek	Niet-comm. dvl	38%		371
Stedendriehoek	Niet werkend		27%	216
				800

Respons

In totaal vulden 15.306 respondenten de online vragenlijst in zijn geheel in. In het merendeel van de regio's is de streefrespons behaald.

Tabel 2

Respons naar regio en sector

REGIO	SECTOR	RESPONS	VERHOUDING WERKEND/ NIET WERKEND	VERHOUDING BINNEN SECTOR
Haaglanden	Bouw/Industrie	71		9%
	Commerciële dienstverlening	294		38%
	Niet-commerciële dienstverlening	406	61%	53%
	Niet werkend	500	39%	
		1.271		
Amsterdam	Bouw/Industrie	113		11%
	Commerciële dienstverlening	528		52%
	Niet-commerciële dienstverlening	368	60%	36%
	Niet werkend	671	40%	
		1.680		
Rotterdam	Bouw/Industrie	118		16%
	Commerciële dienstverlening	324		44%
	Niet-commerciële dienstverlening	299	57%	40%
	Niet werkend	561	43%	
		1.302		
Midden-Nederland	Bouw/Industrie	99		13%
	Commerciële dienstverlening	365		47%
	Niet-commerciële dienstverlening	309	64%	40%
	Niet werkend	430	36%	
		1.203		
Maastricht	Bouw/Industrie	20		9%
	Commerciële dienstverlening	75		32%
	Niet-commerciële dienstverlening	140	40%	60%
	Niet werkend	355	60%	
		590		
Brabant	Bouw/Industrie	255		25%
	Commerciële dienstverlening	417		41%
	Niet-commerciële dienstverlening	356	62%	35%
	Niet werkend	631	38%	
		1.659		
Arnhem Nijmegen	Bouw/Industrie	52		11%
	Commerciële dienstverlening	152		33%
	Niet-commerciële dienstverlening	257	55%	56%
	Niet werkend	383	45%	
		844		

REGIO	SECTOR	RESPONS	VERHOUDING WERKEND/ NIET WERKEND	VERHOUDING BINNEN SECTOR
Twente	Bouw/Industrie	80		21%
	Commerciële dienstverlening	126		32%
	Niet-commerciële dienstverlening	184	49%	47%
	Niet werkend	400	51%	
		790		
Zwolle	Bouw/Industrie	35		11%
	Commerciële dienstverlening	97		30%
	Niet-commerciële dienstverlening	196	54%	60%
	Niet werkend	283	46%	
		611		
Groningen-Assen	Bouw/Industrie	46		10%
	Commerciële dienstverlening	144		32%
	Niet-commerciële dienstverlening	267	55%	58%
	Niet werkend	370	45%	
		827		
Leeuwarden	Bouw/Industrie	25		11%
	Commerciële dienstverlening	82		36%
	Niet-commerciële dienstverlening	122	47%	53%
	Niet werkend	254	53%	
		483		
Stedendriehoek	Bouw/Industrie	53		15%
	Commerciële dienstverlening	148		42%
	Niet-commerciële dienstverlening	149	54%	43%
	Niet werkend	303	46%	
		653		
Overig Nederland	Bouw/Industrie	381		23%
	Commerciële dienstverlening	571		36%
	Niet-commerciële dienstverlening	648	47%	41%
	Niet werkend	1.793	53%	
		3.393		



Werkenden

Voor het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer is gekeken naar de regio waar men werkt. In onderstaande tabel staat een overzicht van de responsverdeling. Hierin is te zien dat overig Nederland ondervertegenwoordigd is in de steekproef. In iets mindere mate geldt dit ook voor Amsterdam en Noord-Brabant. Voor de overige regio's is het aandeel in de steekproef groter dan het aandeel in de populatie. De resultaten van het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer zijn per regio teruggewogen naar de werkelijke verhoudingen per sector waarin men werkzaam is en voor het totaal naar regio.

Tabel 3

Respons werkenden naar werkregio

REGIO	VERDELING IN POPULATIE	VERDELING IN STEEKPROEF
Haaglanden	7%	9%
Amsterdam	15%	12%
Rotterdam	7%	9%
Midden-Nederland	8%	9%
Maastricht	1%	6%
Noord-Brabant	15%	12%
Arnhem/Nijmegen	4%	6%
Twente	4%	6%
Zwolle/Kampen	1%	3%
Groningen/Assen	3%	6%
Leeuwarden	1%	2%
Stedendriehoek	3%	5%
overige Nederland	33%	15%

Respons niet-werkverkeer

Voor het overige verkeer en het reizen naar onderwijsinstellingen is gekeken naar de woonregio van de respondenten. In tabel 4 staat de repons naar woonregio.

Tabel 4

Respons naar woonregio totale bevolking 18 tot 85 jaar

REGIO	VERDELING IN POPULATIE	VERDELING IN STEEKPROEF
Haaglanden	7%	8%
Amsterdam	14%	10%
Rotterdam	7%	9%
Midden-Nederland	7%	7%
Maastricht	1%	6%
Noord-Brabant	15%	11%
Arnhem/Nijmegen	4%	6%
Twente	4%	6%
Zwolle/Kampen	1%	2%
Groningen/Assen	3%	5%
Leeuwarden	1%	1%
Stedendriehoek	2%	5%
overige Nederland	34%	23%