



Landelijk Reizigersonderzoek 2024

Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Titel rapport	Landelijk Reizigersonderzoek 2024
Kenmerk	018419.20250217.R1.02
Kenmerk opdrachtgever	31189595
Datum publicatie	17 februari 2025
Projectleider	Marc Stermerding (Goudappel)
Projectteam	Mariska van Essen (Goudappel) Thomas Litjens (Goudappel) Stan Groenhuis (Ipsos I&O) Bram Wolf (Ipsos I&O)
Projectteam opdrachtgever	Marie-José Olde Kalter Henk Taale
Fotografie	Marc Stermerding (4, 6,8,B) Bertil van Wieren (0, 8)
Status	Definitief

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Reisgedrag woon-werk	2
Veranderingen in woon-werkgedrag verklaard	3
Effect op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid	5
Ontwikkelingen vervoermiddelbezit	5
Reisgedrag overige motieven	6
Motivaties en belemmeringen vervoerwijzekeuze woon-werk	7
Ontwikkelingen thuiswerken	8
Ontwikkelingen deelmobiliteit	9
Spitsmijden	9
1. Inleiding	11
1.1 Achtergrond	11
1.2 Het Landelijk Reizigersonderzoek	11
1.3 Doelstelling	12
1.4 Leeswijzer	12
1.5 De thema's	12
1.6 Kwaliteitsborging	13
2. Het Landelijk Reizigersonderzoek	15
2.1 De vragenlijst	16
2.2 Definities	16
3. Huidig reisgedrag	20
3.1 Algemeen	21
3.2 Woon-werk reizen	31
3.3 Thuiswerken	58
3.4 Beleving van bereikbaarheid	66
4. Inzicht in verandering	69
4.1 Ontwikkeling wonen en werken	70
4.2 Ontwikkeling werkgever	74
4.3 Ontwikkeling woon-werkroute	79
4.4 Ontwikkeling woon-werk mobiliteit	83

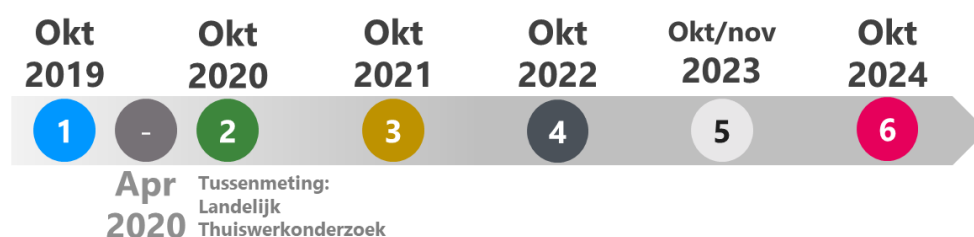
4.5	Verklaarde verandering woon-werk mobiliteit	88
5.	Vertalen van verandering naar effect	93
5.1	Effecten op bereikbaarheid	93
5.2	Effecten op leefbaarheid	95
5.3	Effecten op veiligheid	98
5.4	Bijdrage beleidsmaatregelen	99
6.	Deelmobiliteit en autodelen	102
6.1	Ontwikkeling autodelen	102
6.2	Ontwikkeling deelmobiliteit anders dan autodelen	107
6.3	Verdieping autodelen	111
7.	Spitsmijden	122
7.1	Bewust spitsmijden	122
7.2	Hinder bij geplande werkzaamheden	127
8.	Sociaal-recreatief reismotief	129
8.1	Frequentie recreatieve activiteiten	131
8.2	Gekozen vervoermiddel voor recreatief reizen	132
8.3	Afstand recreatieve reizen	134
8.4	Groepsgrootte recreatieve reis	135
8.5	Spitsmijden bij recreatieve activiteiten	136
Bijlagen		141
B.1.	Onderzoeksverantwoording	142
B.1.1.	Onderzoeksdesign	142
B.1.2.	Vragenlijst	142
B.1.3.	Panel en steekproef	143
B.1.4.	Onderzoekperiode en verloop dataverzameling	144
B.1.5.	Representativiteit	150
B.1.6.	Responsverdeling modules	151
B.1.7.	Betrouwbaarheid van de steekproef	154
B.1.8.	Analysemethoden	155
B.2.	Figuurconversietabel	165
B.2.1.	Conversie hoofdstuk 3 (huidig reisgedrag)	165

B.2.2. Conversie hoofdstuk 4 (inzicht in verandering)	167
B.2.3. Conversie hoofdstuk 5 (vertalen van verandering)	168
B.2.4. Conversie hoofdstuk 6 en 8 (thema's)	169
B.3. Basisvragenlijst	171
B.4. Vragenlijst module deelmobiliteit	198
B.5. Vragenlijst module Spitsmijden	205
B.6. Vragenlijst module Recreatieve reizen	209



Samenvatting

Het Landelijk Reizigersonderzoek is in 2019 gestart en in 2024 voor de zesde keer uitgevoerd. In 2024 vulden ruim 12.000 respondenten, representatief voor de Nederlandse bevolking, een vragenlijst in over hun reisgedrag. Het onderzoek brengt trends in de mobiliteit in beeld voor alle reismotieven, met bijzondere focus op het woon-werkverkeer.



Het Landelijk Reizigersonderzoek beschrijft en verklaart de ontwikkelingen in het woon-werkverkeer aan de hand van autonome ontwikkelingen, *life events*¹, veranderingen in vervoerwijze en route en bovendien beleid van overheid of werkgever. De ontwikkelingen zijn doorgerekend naar effecten op autobereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

¹ Onder het begrip *life events* verstaan we ingrijpende verandering in het dagelijks leven, onder andere: een verhuizing, verandering van baan en werkgever, een gewijzigde gezinssamenstelling (zoals de geboorte van een kind), enzovoorts.



Reisgedrag woon-werk

Ten opzichte van 2023 is het aantal autokilometers voor woon-werk 2024 licht gestegen, met één procent. Per saldo is het aantal gereisde kilometers met het openbaar vervoer ruim vier procent afgenomen. De totaal afgelegde fietsafstand voor woon-werk is met twee procent gedaald. In voorgaande jaren zagen we dezelfde patronen, maar dan een stuk sterker. Dit wijst op stabilisatie van het reisgedrag na de COVID-19 pandemie, maar de situatie van 2019 is nog niet terug.

2024 t.o.v. 2023	Automobilisten	OV-gebruikers	Fietsers
Aantal forenzen	+4%	+1%	+3%
Aantal ritten per persoon	-1%	-4%	-2%
Woon-werkafstand	-2%	-1%	-2%
Totaal afgelegde afstand	+1%	-4%	-2%

	Automobilisten			OV-gebruikers			Fietsers		
	2023	2024		2023	2024		2023	2024	
Totaal aantal forenzen	5,8 miljoen	6,0 miljoen	+4,1%	1,3 miljoen	1,3 miljoen	+1,0%	2,3 miljoen	2,4 miljoen	+2,7%
Gemiddeld aantal ritten per week per persoon	6,2	6,2	-1,0%	4,8	4,6	-4,0%	6,0	5,8	-2,3%
Totaal aantal ritten per jaar (*miljoen)	1.621 miljoen	1.672 miljoen	+3,1%	285 miljoen	276 miljoen	-3,0%	617 miljoen	620 miljoen	+0,4%
Gemiddelde woon-werkafstand	25,8 km	25,3 km	-2,1%	39,5 km	39,0 km	-1,2%	6,4 km	6,3 km	-2,4%
Gemiddelde afstand per week	161,1 km	156,2 km	-3,0%	188,9 km	189,2 km	-5,1%	38,2 km	36,5 km	-4,6%
Totaal aantal kilometers per jaar	41,9 miljard	42,3 miljard	+1,0%	11,3 miljard	10,8 miljard	-4,2%	4,0 miljard	3,9 miljard	-2,0%



Veranderingen in woon-werkgedrag verklaard

Het onderstaande schema en de tabel op volgende pagina laten zien welke elementen tot die veranderingen hebben geleid en hoe.



Ontwikkeling	Auto	OV	Fiets	Nadere uitleg
Constante			-	Initiële trend: fietsdagen nemen af
Autonoom				
Δ werkdagen	+	+	+	Toename werkdagen leidt tot toename voertuigdagen
Δ thuiswerkdagen	-	-	-	toename thuiswerkdagen leidt tot afname voertuigdagen
Δ autobezit	+	-	-	Toename in autobezit leidt tot meer autodagen en minder dagen met andere voertuigen
Werkgeversregelingen				
Δ regeling thuiswerk-vergoeding			-	Alleen effect op fiets
Δ reiskostenvergoeding auto	+	-		Reiskostenvergoeding auto trekt reizigers weg uit het OV. Reiskostenvergoeding fiets trekt reizigers weg van de auto, maar niet van OV.
Δ reiskostenvergoeding fiets / e-bike	-			
Δ aanschafvergoeding fiets / e-bike			+	Aanschafvergoeding fiets trekt reizigers naar de fiets
Δ parkeertarieven			-	
Δ beschikbaarheid parkeerplaatsen auto	+			
Woon-werkroute				
Δ fietsreistijd	-		+	
Δ P+R		+		P+R: parkeren op afstand, meer OV-dagen.
Δ OV-reistijd			+	
Persoonlijke motivaties				
Reiskosten speelt (grote) rol	+			Wie hecht aan reiskosten, neemt vaker de auto
Het is leuk speelt (grote) rol			+	Wie gaat voor plezier, neemt vaker de fiets
Privacy speelt (grote) rol			-	Wie hecht aan privacy, neemt minder vaak de fiets
Effect op gezondheid speelt (grote) rol	-			Wie gezondheid belangrijk vindt, neemt minder vaak de auto
Thuiswerken				
ICT-voorzieningen heeft (veel) invloed	-			Goede ICT-voorzieningen zorgen voor een afname in autogebruik
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen				
Geen auto beschikbaar speelt (grote) rol			+	Wie geen auto beschikbaar heeft, gaat vaker met de fiets
Onbetrouwbaarheid reistijd door file speelt (grote) rol		+		Wie files vervelend vindt, gaat vaker met het OV
OV gestimuleerd door werkgever speelt (grote) rol		-		
Overstappen en wachttijden speelt (grote) rol	+			Wie niet wil overstappen of wachten op het OV, gaat vaker met de auto

Effect op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

De ontwikkelingen in de woon-werk mobiliteit (auto, OV en fiets) zijn doorvertaald naar effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De effecten zijn een reële inschatting op basis van doorrekening van kengetallen en rekenregels op de onderzoekspopulatie. Daarmee geven ze een goede richting aan van het effect, maar zullen de getoonde cijfers afwijken van uiteindelijk gemeten waarden.

Bereikbaarheid: toename van voertuigverliesuren met 9%.

We zien een toenemend aantal autokilometers voor woon-werkverkeer per jaar (+1%) en toenemende intensiteit van 3,8% in ochtend- en avondspits. Dit heeft een negatief effect op de bereikbaarheid. We zien een toename van +9% in voertuigverliesuren t.o.v. van 2023.

Leefbaarheid: CO₂-uitstoot is licht afgenomen met iets minder dan 1%.

De totale CO₂-uitstoot van alle vervoermiddelen in het woon-werkverkeer is in 2024 met 0,8% afgenomen t.o.v. 2023, vooral dankzij verbeterde brandstofefficiëntie van de voertuigen.

Gezondheid: minder werkenden halen de beweegnorm met de woon-werkreis.

Bijna 40% van de fietsforensen voldoet al aan de beweegnorm door hun woon-werkritten op de fiets af te leggen. Dit komt overeen met ongeveer 6,3% van alle werkenden. In 2023 was dit cijfer 7,1%.

Veiligheid: onder automobilisten minder verkeersdoden, gelijk aantal gewonden. Onder fietsers dalen zowel de doden als de gewonden.

De risicofactoren voor zowel (ernstig) gewonden als verkeersdoden nemen in 2024 af, zowel voor automobilisten als voor fietsers. Fietsers lopen nog steeds een groter risico om in het verkeer dodelijk slachtoffer te worden (12 keer zo hoog) of ernstig gewond te raken (60 keer zo hoog) dan automobilisten. Dit verklaart de veranderde cijfers het sterkst, niet zozeer de ontwikkelingen in woon-werkmobiliteit. Onder automobilisten is in 2024 het aantal verkeersdoden gedaald t.o.v. 2023 (-14%) en het aantal verkeersgewonden gelijk gebleven. Onder fietsers zien we een daling in zowel de verkeersdoden (-11%) als de gewonden (-8%).

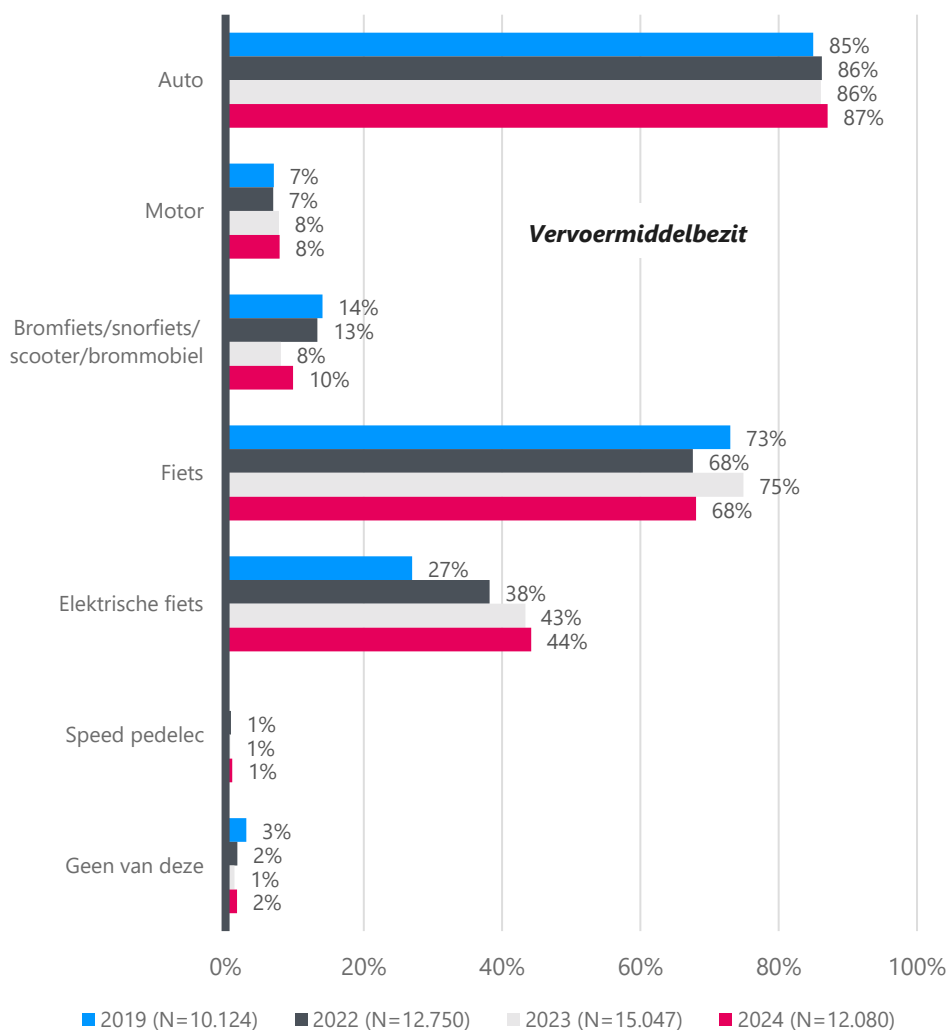
Ontwikkelingen vervoermiddelbezit

Het autobezit is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van voorgaande jaren. Het aandeel van huishoudens zonder auto is ongeveer gelijk gebleven, met één auto is gestegen van 53% naar 56%, met twee auto's is gedaald van 28 naar 26%, en met drie of meer auto's is gestegen van 4% naar 5%.

De groei van e-bikebezit is afgevlakt, in 2024 is het bezit 44% (na een snelle groei van 27 tot 43% tussen 2019 en 2023). We zien dat leeftijd nog steeds in belangrijke mate bepalend is voor het bezitten van een e-bike: het e-bikebezit is hoger in de hogere leeftijdsgroepen.

Maar we zien in 2024 juist dat het bezit onder de jongere leeftijdsgroepen sneller toeneemt dan onder de oudere:

- In de drie jongste leeftijdsgroepen is het bezit gestegen met drie procentpunten (<25 jaar), respectievelijk zes procentpunten (25-34 jaar) en drie procentpunten (35-44 jaar).
- In de groep 45-54 jaar nam het e-bikebezit toe met één procentpunt en in de oudste groep (55+) is het e-bikebezit zelfs iets afgenomen.



Reisgedrag overige motieven

Het sociaal-recreatieve motief is in 2024 met 51% van de gemaakte ritten iets gedaald ten opzichte van 2023, maar nog steeds op het niveau van 2019. Daarvan men het meest voor *winkelen, boodschappen doen en reizen naar voorzieningen* (69%, dit was vorig jaar 72%) en *bezoek aan familie en vrienden* (57%, vorig jaar 61%).

Motivaties en belemmeringen vervoerwijzekeuze woon-werk

De meest genoemde aspecten die doorslaggevend zijn in de vervoerwijzekeuze voor de woon-werkreis zijn **gemak** (22%) en **reistijd** (19%). Deze worden ongeveer even vaak genoemd als in voorgaande jaren. Onderstaand de top 3 van motivaties en de top 3 van belemmeringen voor het gebruik van auto, OV en fiets.

Doorslaggevende motivatie om met de auto te gaan	Doorslaggevende motivatie om <u>niet</u> met de auto te gaan
Het hebben van een (lease)auto van de zaak	Betaald parkeren bij de werklocatie
Gratis kunnen parkeren bij de werklocatie	Onbetrouwbaarheid van de reistijd door de file
Er is geen goed alternatief beschikbaar	Geen goede parkeergelegenheid bij de werklocatie

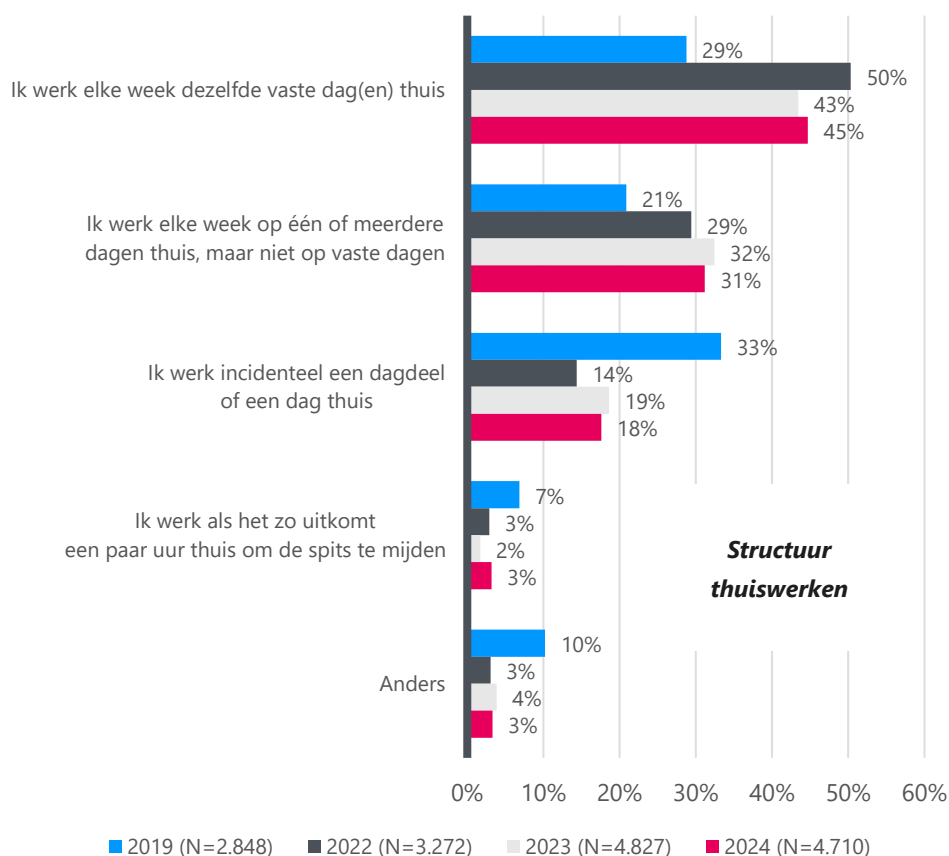
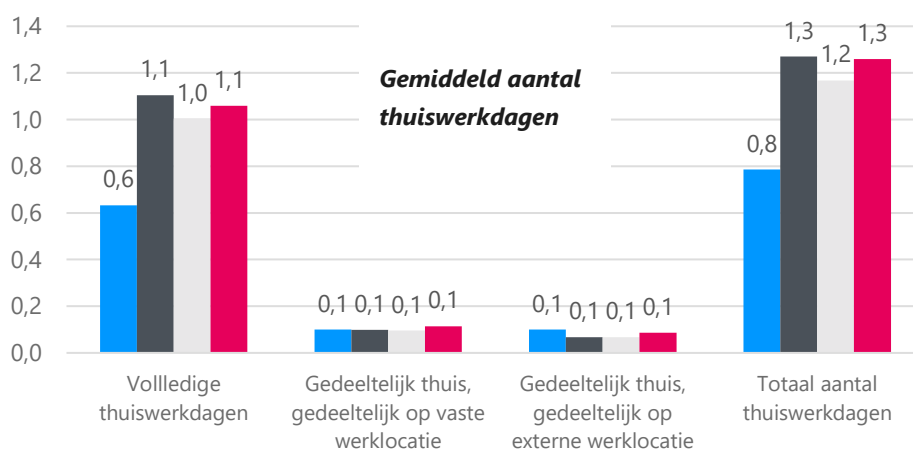
Doorslaggevende motivatie om met het OV te reizen	Doorslaggevende motivatie om <u>niet</u> met het OV te reizen
De aanwezigheid van een goede OV-verbinding	Geen goede verbinding of halte dichtbij beschikbaar
De nabijheid van station en directe verbinding	Overstappen en wachttijden
Het krijgen van een woon-werkvergoeding OV	Onbetrouwbare reistijd (door vertraging).

Doorslaggevende motivatie om te fietsen	Doorslaggevende motivatie om <u>niet</u> te fietsen
Een goede (afgesloten) fietsenstalling	Afstand
Het krijgen van een woon-werkvergoeding fiets	Weersomstandigheden
Het wordt gestimuleerd door de werkgever	Een onveilige of slechte fietsroute



Ontwikkelingen thuiswerken

Er wordt nog steeds veel meer thuis gewerkt dan in 2019. Thuiswerken is een stabiele factor geworden. Iets minder dan de helft van de werknemers doet het op vaste dagen. Bijna één op de drie werknemers werkt één of meer dagen thuis, maar niet op vaste dagen.



Ontwikkelingen deelmobiliteit

Kijken we naar het gebruik van deelmobiliteit, dan zien we dat verschillen van jaar op jaar klein zijn, maar over meerdere jaren kunnen we spreken van een gestage toename van het gebruik van de deelauto. Belangrijkste reden voor niet-gebruik is het hebben van een eigen auto. Dit is niet veranderd ten opzichte van vorig jaar. Voor andere vormen van deelmobiliteit geldt dat de belangrijkste reden voor niet-gebruik (nog steeds) is “dat men het nog nooit nodig heeft gehad”.

Spitsmijden

Twee op de tien werkende Nederlanders reist al buiten de spits of ervaart geen spits in hun omgeving.

Ruim vier op de tien werkende Nederlanders hebben de mogelijkheid om buiten de spits te rijden. Daarvan doet ongeveer 70% dat ook daadwerkelijk weleens (ongeveer een kwart van de werkende Nederlanders). Een kwart (dat wel zeggen: een kwart van een kwart) daarvan doet dat op een vaste dag, vaker een dinsdag of een donderdag. Van degenen die bewust de spits mijden, doet de helft dat tenminste één keer per week.

Waarom mijdt men bewust de spits? Vooral om dan sneller op de bestemming te zijn. Als bijna net zo belangrijk wordt genoemd: vanwege de ervaren hinder. Mensen die de spits niet mijden (zij die dat wel kunnen) ervaren die hinder juist niet zo.

Drie op de tien forenzen met flexibele werktijden zouden vaker de spits mijden als daar een financiële beloning tegenover zou staan. Twee op de tien zou vaker de spits mijden als vergaderingen minder aan de randen van de werkdag worden gepland.

Wanneer er geplande werkzaamheden zijn kiest de helft van de autorijdende forenzen voor een andere route en niet voor een andere vervoerwijze. Drie op de tien mijden vervolgens bewust de spits door te rijden op een ander tijdstip of thuis te werken.





1. Inleiding

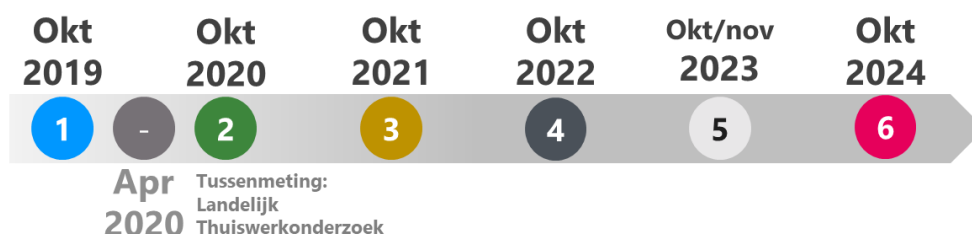
1.1 Achtergrond

Binnen het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMO) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wordt dagelijks gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en duurzaamheid in ons land. Het beter benutten van de huidige infrastructuur staat hierbij centraal. Als we het hebben over beter benutten, hebben we het al snel over slimme en duurzame mobiliteit. Verschillende programma's en maatregelen worden ingezet om dit te bewerkstelligen. Voorbeelden hiervan zijn het Klimaatakkoord, de regionale bereikbaarheidsprogramma's, het stimuleren van fietsgebruik en het Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit en Smart Mobility.

Monitoring en Evaluatie (M&E) vormt een belangrijk onderdeel van al deze mobiliteitsprojecten. Aan de hand hiervan is het mogelijk om de effectiviteit van maatregelen vast te stellen, inzicht te krijgen in de voortgang, en bij te sturen op beleidsniveau. Daarnaast kunnen de getrokken lessen uit evaluaties van gevoerd beleid meegenomen worden om nieuw en bestaand beleid te verbeteren. Het Landelijk Reizigersonderzoek geeft als landelijk integraal monitoringsinstrument hier deels invulling aan, zodat landelijke trends in het woon-werkverkeer zichtbaar worden.

1.2 Het Landelijk Reizigersonderzoek

Het Landelijk Reizigersonderzoek is een landelijke effectmeting (online vragenlijstsonderzoek) waarmee het reisgedrag van de Nederlandse bevolking en veranderingen daarin in kaart worden gebracht. In het najaar van 2019 is het eerste landelijke reizigersonderzoek uitgevoerd en daarna is het onderzoek jaarlijks herhaald. Hierdoor is het nu mogelijk om de trends in de periode van 2019 tot en met 2024 inzichtelijk te maken. Bovendien heeft in april 2020 een 'tussenmeting' plaatsgevonden, waarin de focus vooral lag op thuiswerken en de gevolgen voor de woonwerk-mobiliteit tijdens de eerste COVID-19 lockdown.



Figuur 1.1: Tijdlijn meetperiode Landelijk Reizigersonderzoek 2019-2024

1.3 Doelstelling

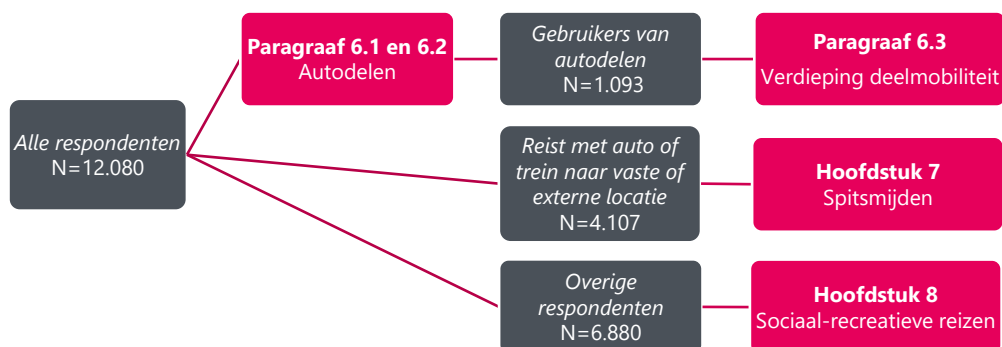
Het hoofddoel van het Landelijk Reizigersonderzoek is tweeledig:

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

1.4 Leeswijzer: hoofdstukken en thema's

In hoofdstuk 2 wordt beknopt de uitvoering van het onderzoek weergegeven. Het rapport gaat vervolgens eerst in op het huidige reisgedrag (hoofdstuk 3). Daarna volgt een overzicht van de geconstateerde veranderingen (hoofdstuk 4) en worden die veranderingen doorgerekend voor effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, en wordt de beleidsbijdrage bepaald (hoofdstuk 5).

Er zijn in 2024 drie modules opgenomen in de vragenlijst voor het Landelijk Reizigersonderzoek, te weten **deelmobiliteit en autodelen** (hoofdstuk 6), **spitsmijden** (hoofdstuk 7) en **sociaal-recreatieve reizen** (hoofdstuk 8). Op basis van het reisgedrag, de gegeven antwoorden van respondenten, is er één module aan hen voorgelegd. De verdeling van de modules staat schematisch in onderstaand schema weergegeven.



Figuur 1.2: Verdeling respondenten over de modules in de hoofdstukken 6, 7 en 8

De paragrafen 6.1 en 6.2 zijn gebaseerd op alle respondenten, de verdiepende vragen (vanaf paragraaf 6.3) zijn alleen voorgelegd aan de gebruikers van autodelen: 1.093 personen. Hoofdstuk 7 over spitsmijden is voorgelegd aan de groep die niet in de module deelmobiliteit terechtkwam. De selectie hier was op basis van het woon-werkgedrag: zij die hoofdzakelijk met de auto of trein naar een vaste of externe werklocatie reizen, in totaal 4.107 personen, kregen deze module gepresenteerd. De module over sociaal-recreatieve reizen (paragraaf 8) is voorgelegd aan de overige respondenten, in totaal 6.880 personen.

1.5 Kwaliteitsborging

Dit onderzoek is uitgevoerd volgens de richtlijnen van ISO 27001 (Dataveiligheid - Goudappel en Ipsos I&O), ISO 20252 (Marktonderzoek – Goudappel en Ipsos I&O) en ISO 27701 (Privacy - Ipsos I&O).

Disclaimer

Dit onderzoek is in 2023 en 2024 uitgevoerd door de combinatie Goudappel – Ipsos I&O. De enquête is tijdens deze edities uitgevoerd onder de leden van het onderzoekspanel van Ipsos I&O. In voorgaande jaren is de werving van respondenten onder een andere groep inwoners van Nederland uitgevoerd. In 2023 en 2024 zijn op grond van dezelfde principes (de gouden standaard) weging en ophoging toegepast als in voorgaande jaren. Zie hiervoor ook de onderzoeksverantwoording in Bijlage 1).



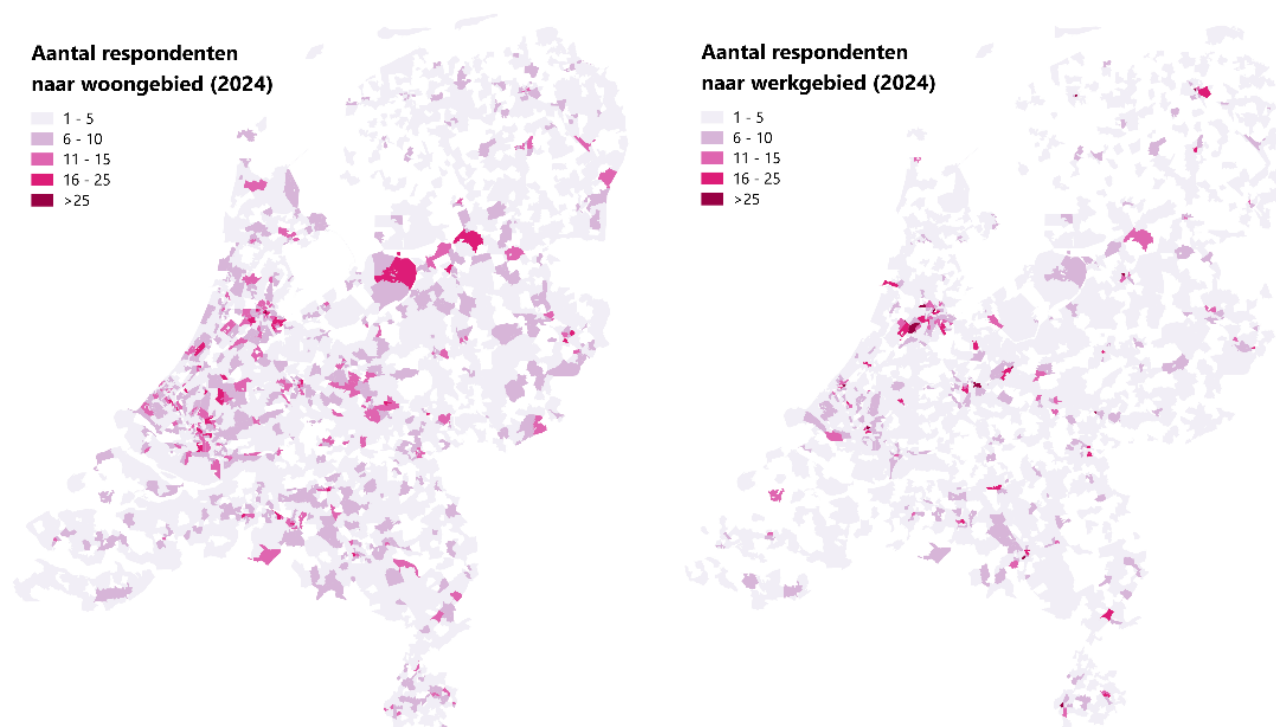


2. Het Landelijk Reizigersonderzoek

Dit hoofdstuk geeft kort de uitvoering van het onderzoek weer. Een gedetailleerde onderzoeksverantwoording is te vinden in bijlage B.1. In oktober 2024 is een vragenlijst uitgezet onder deelnemers van het landelijke onderzoekspanel van Ipsos I&O. In totaal heeft dit geleid tot een respons van 15.885 respondenten. Na het verwijderen van responses met niet-volledige vragenlijsten, inconsistente antwoorden en te korte invulduur bleef een dataset van 12.080 respondenten over. Het rapport is gebaseerd op deze dataset, zonder de regionaal extra geworven respondenten.

Sinds 2020 is er voor regio's de optie om aan te sluiten via een regionale verdichting (extra respondentwerving binnen de betreffende regio). Dit jaar deden vier regio's mee:

- Utrecht (i.o.v. Goedopweg),
- Groningen (i.o.v. Groningen Bereikbaar)
- de Metropoolregio Amsterdam (i.o.v. de Vervoerregio Amsterdam).
- Zeeland (i.o.v. Publiek Vervoer Zeeland)



Figuur 2.1: Spreiding respondenten naar woonlocatie (links, N=12.080) en werklocatie (rechts, N=7.611) locatie in 2024

2.1 De vragenlijst

De vragenlijst bestaat uit een basisdeel (dat ieder jaar nagenoeg onveranderd blijft) en verschillende modules die aansluiten bij de vragen die op dit moment leven bij het Ministerie van IenW. De basisvragenlijst gaat in op reis- en thuiswerkgedrag (inclusief retrospectieve vragen² waarbij respondenten zelf aangeven hoe hun reisgedrag er vorig jaar uitzag), parkeren, deelmobiliteit, beleving van bereikbaarheid, regelingen, motivaties en belemmeringen. Afsluitend is er gevraagd naar persoons- en huishoudenkenmerken. Dit jaar zijn er drie modules toegevoegd: 1) Autodelen en Deelmobiliteit, 2) Spitsmijden, en 3) Sociaal-recreatieve reizen.

De volledige vragenlijst van 2024 is opgenomen in bijlage B.3. De verwachte invulduur was 15 minuten, de mediaan van de werkelijke invulduur was 18 minuten.

2.2 Definities

2.2.1 Reisgedrag algemeen

- **Representatieve week:** week die representatief is voor iemands reisgedrag. Dat wil zeggen dat de persoon niet op vakantie is of door andere omstandigheden een afwijkend reispatroon heeft, zoals ziekte.
- **Retrospectieve analyse:** analyse waarbij gebruik gemaakt is van de antwoorden op vragen waarbij respondenten zelf aangeven hoe hun reisgedrag er vorig jaar uitzag.
- **Hoofdvervoermiddel:** vervoermiddel waarmee iemand binnen één verplaatsing de grootste afstand aflegt. Bij een ketenreis met de modaliteitscombinatie fiets-trein-lopen is dit vaak de trein.
- **Vaste werklocatie:** de locatie waar iemand het meest werkt (buitenshuis).
- **Externe werklocatie:** de locatie waar iemand werkt, anders dan het huisadres of de vaste werklocatie, denk bijvoorbeeld aan een detachering, een flexwerklocatie, of een bouwplaats.
- **Zakelijke reizen:** Een reis die iemand maakt voor een zakelijke afspraak die niet op de vaste werklocatie plaatsvindt.

2.2.2 Doelgroepen

Beroepsbevolking

- **Beroepsbevolking:** personen met betaald werk (werkzame beroepsbevolking), of personen zonder betaald werk die wel op zoek zijn naar werk (werkloze beroepsbevolking).

² Wanneer figuren of tabellen in deze rapportage gebaseerd zijn op retrospectieve data wordt dit duidelijk vermeld.



- **Werkzame beroepsbevolking:** personen met betaald werk (in loondienst of zelfstandig ondernemer).
- **Werkloze beroepsbevolking:** personen zonder betaald werk, maar wel werkzoekend.
- **Niet-beroepsbevolking:** mensen zonder betaald werk, die niet werkzoekend zijn.

Hoofdvervoermiddelengebruik beschrijvende analyses

- **Automobilisten:** Personen die minimaal 1 dag per week de auto (bestuurder/passagier) gebruiken voor het woon-werkverkeer in het betreffende jaar.
- **OV-gebruikers:** Personen die minimaal 1 dag per week OV (trein/bus/tram/metro) gebruiken voor het woon-werkverkeer in het betreffende jaar.
- **Fietzers:** Personen die minimaal 1 dag per week fiets (gewone fiets/elektrische fiets/speed pedelec) gebruiken voor het woon-werkverkeer in het betreffende jaar.

Merk op dat respondenten die meerdere vervoerswijzen als hoofdvervoermiddel hebben gebruikt gedurende de onderzoekswEEK, in meerdere doelgroepen vallen.

Hoofdvervoermiddelengebruik retrospectieve analyses³

- **Automobilisten:** Personen die minimaal 1 dag per week de auto (bestuurder/passagier) gebruiken voor het woon-werkverkeer in 2023 en/of 2024.
- **OV-gebruikers:** Personen die minimaal 1 dag per week OV (trein/bus/tram/metro) gebruiken voor het woon-werkverkeer in 2023 en/of 2024.
- **Fietzers:** Personen die minimaal 1 dag per week fiets (gewone fiets/elektrische fiets/speed pedelec) gebruiken voor het woon-werkverkeer in 2023 en/of 2024.

Merk op dat respondenten die meerdere vervoerswijzen als hoofdvervoermiddel hebben gebruikt gedurende de onderzoekswEEK, in meerdere doelgroepen vallen. Respondenten die in 2023 en 2024 tijdens de onderzoekswEEK *volledig* thuiswerkten, vallen buiten deze doelgroepen. Zij maakten immers in geen van beide jaren woon-werkreizen.

2.2.3 Indeling sectoren en functiegroepen

In de bepaling van de weegfactoren per sector is de volgende indeling gehanteerd:

- **Bouw/industrie:** samenvoeging van de branches landbouw en visserij, industrie, bouwnijverheid en nutsbedrijven.
- **Commerciële dienstverlening:** samenvoeging van de branches handel, horeca, vervoer, ICT, financiële dienstverlening en zakelijke dienstverlening.
- **Niet-commerciële dienstverlening:** samenvoeging van de branches openbaar bestuur, onderwijs, gezondheid- en welzijnszorg, cultuur, overige dienstverlening.

³ De definities betreffende hoofdvervoermiddelgebruik gelden alleen voor de verklarende analyses waarbij gebruik wordt gemaakt van de retrospectieve antwoorden (dat zijn de vragen waar gevraagd wordt naar het gedrag van een jaar geleden).

Verschillende analyses zijn weergegeven per sector. We hanteren hierbij de volgende (uitgebreidere) indeling:

- **Landbouw en Industrie:** samenvoeging van de branches landbouw en visserij, industrie, bouwnijverheid, nutsbedrijven, handel.
- **Diensten:** samenvoeging van de branches financiële dienstverlening, zakelijke dienstverlening, ICT, horeca.
- **Overheid:** branche openbaar bestuur.
- **Onderwijs:** branche onderwijs.
- **Zorg:** branche gezondheid- en welzijnszorg.
- **Overig:** samenvoeging van de branches vervoer, cultuur, overige dienstverlening.

Merk op dat iedere respondent tot slechts één sector behoort, op basis van zijn/haar antwoord op vraag W2 uit de vragenlijst.

2.2.4 Indeling regio's

- Regio **Noord:** provincies Groningen, Friesland en Drenthe.
- Regio **Oost:** provincies Overijssel en Gelderland.
- Regio **Zuid:** provincies Noord-Brabant en Limburg.
- Regio **Zuidwest:** provincies Zeeland en Zuid-Holland.
- Regio **Noordwest:** provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland.

2.2.5 Indicatoren effecten

- **Verkeersprestatie:** De afgelegde afstand door (motor)voertuigen gedurende een bepaalde periode uitgedrukt in voertuigkilometers.
- **Voertuigverliesuren:** het totaal aantal uren reistijdverlies van alle auto's samen ten opzichte van free flow-snelheden (= gemiddeld gereden snelheid zonder files).
- **Reizigerskilometer:** Een reizigerskilometer is de eenheid voor de afstand die een individuele reiziger met een bepaald vervoermiddel aflegt.
- **Tank-to-Wheel (TTW) emissiefactoren:** Tank-to-Wheel (TTW) emissies zijn de directe emissies van de activiteit; bijvoorbeeld gebruik van brandstof in een voertuig. De TTW emissies worden bijvoorbeeld gebruikt wanneer men de directe emissie in een geografisch gebied wil berekenen.
- **Beweegnorm:** In Nederland wordt een gezondheidsrichtlijn voor volwassenen gehanteerd van minimaal 150 minuten matig intensieve beweging per week.
- **Risicofactor verkeersveiligheid:** Het aantal (ernstig) gewonden en/of doden per miljard gereden km.
- **MAIS:** De letselernst van slachtoffers, uitgedrukt in de Maximum Abbreviated Injury Score (MAIS) die loopt van 1 (licht letsel) tot en met 6 (maximale letselernst).
- **Ernstig verkeersgewonde:** We hanteren de definitie zoals omschreven door SWOV: *“Een slachtoffer dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in een ziekenhuis met een letselernst uitgedrukt in MAIS van ten minste 3, en dat bovendien niet binnen 30 dagen overleden is aan de gevolgen van het ongeval.”* MAIS staat voor Maximum Abbreviated Injury Scale. Tot en met 2020 werden ook verkeersgewonden met een letselernst van MAIS2 tot de ernstig verkeersgewonden gerekend.

- **Matig ernstig verkeersgewonde:** Verkeersgewonden met een letselnst van MAIS2. Tot en met 2020 werden ook verkeersgewonden met een letselnst van MAIS2 tot de ernstig verkeersgewonden gerekend. De groep matig verkeersgewonden is relatief groot ten opzichte van de ernstig verkeersgewonden. Bovendien heeft een aanzienlijk deel van deze groep als gevolg van dat letsel langdurige of blijvende beperkingen, wat leidt tot een groot aandeel in de letsellast van verkeersongevallen (Bron: SWOV).
- **Verkeersgewonden:** Optelling van matig ernstig en ernstig verkeersgewonden. Tot en met 2020 werden ook verkeersgewonden met een letselnst van MAIS2 tot de ernstig verkeersgewonden gerekend. Daarom nemen wij beide categorieën mee.





3. Huidig reisgedrag

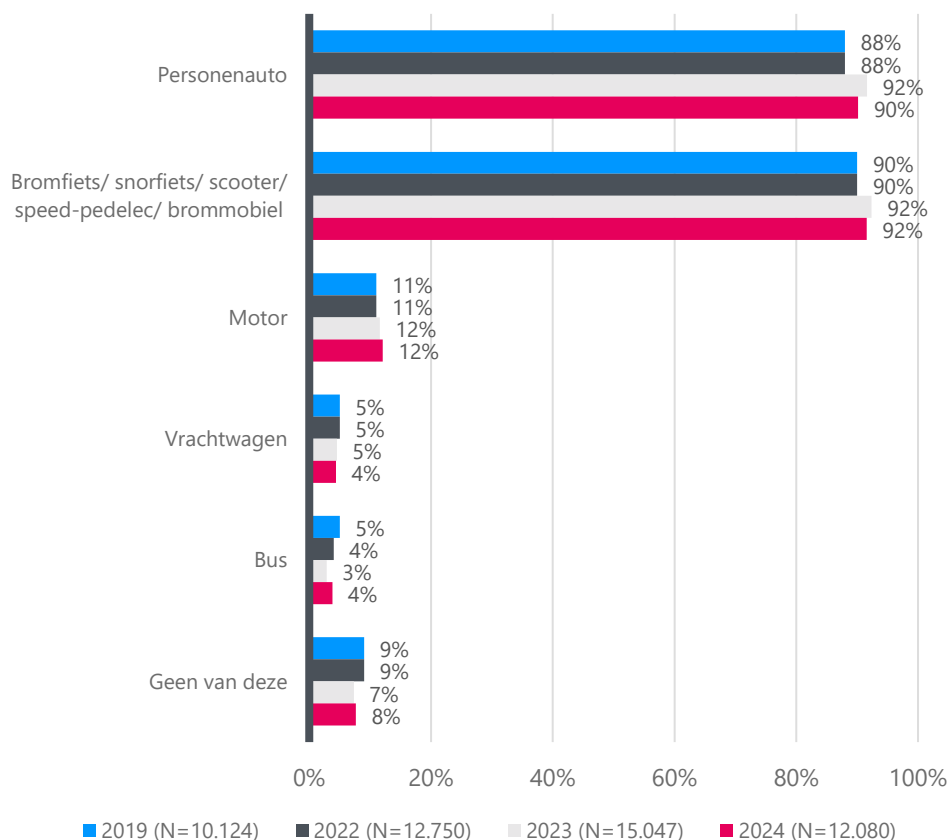
Dit hoofdstuk geeft inzicht in het huidige reisgedrag van de Nederlandse bevolking. Eerst kijken we naar algemene aspecten als bezit van reisdocumenten en vervoermiddelen, reismotieven en vervoermiddelkeuze. Daarna gaan we dieper in op specifiek woon-werk reizen en thuiswerken.

3.1 Algemeen

3.1.1 Reisdocumenten

Rijbewijs

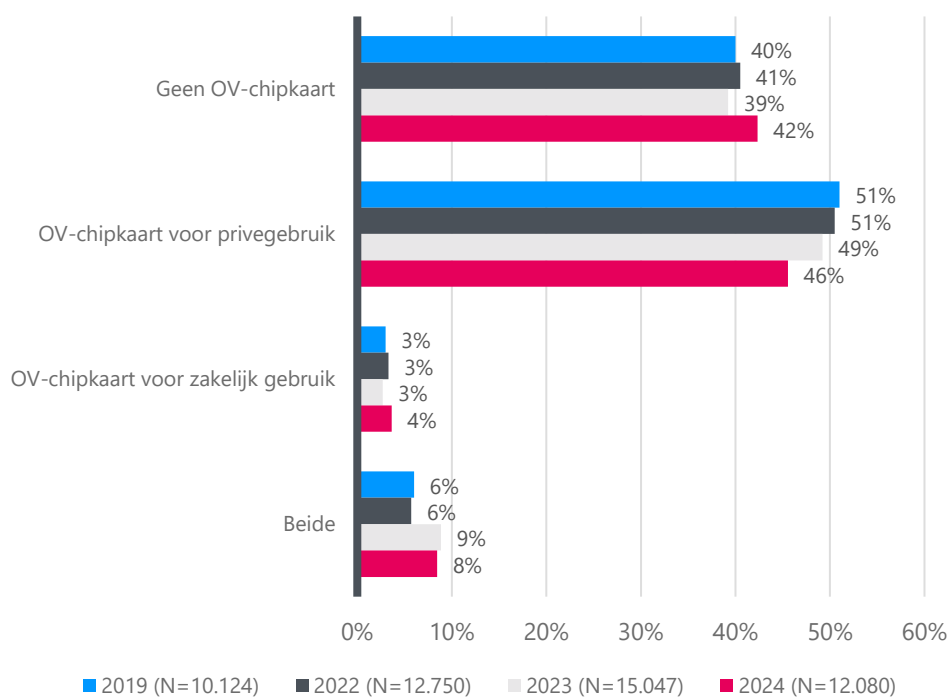
Het merendeel van de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder is in 2023 in het bezit van een autorijbewijs (90%) en daarmee ook in het bezit van een bromfietsrijbewijs. Het totale bezit van een bromfietsrijbewijs ligt op 92% (zie figuur 3.1). In 2023 was 92% in het bezit van een autorijbewijs en eveneens 92% in het bezit van een bromfietsrijbewijs.



Figuur 3.1: Rijbewijsbezit in 2019, 2022, 2023 en 2024

OV-chipkaart

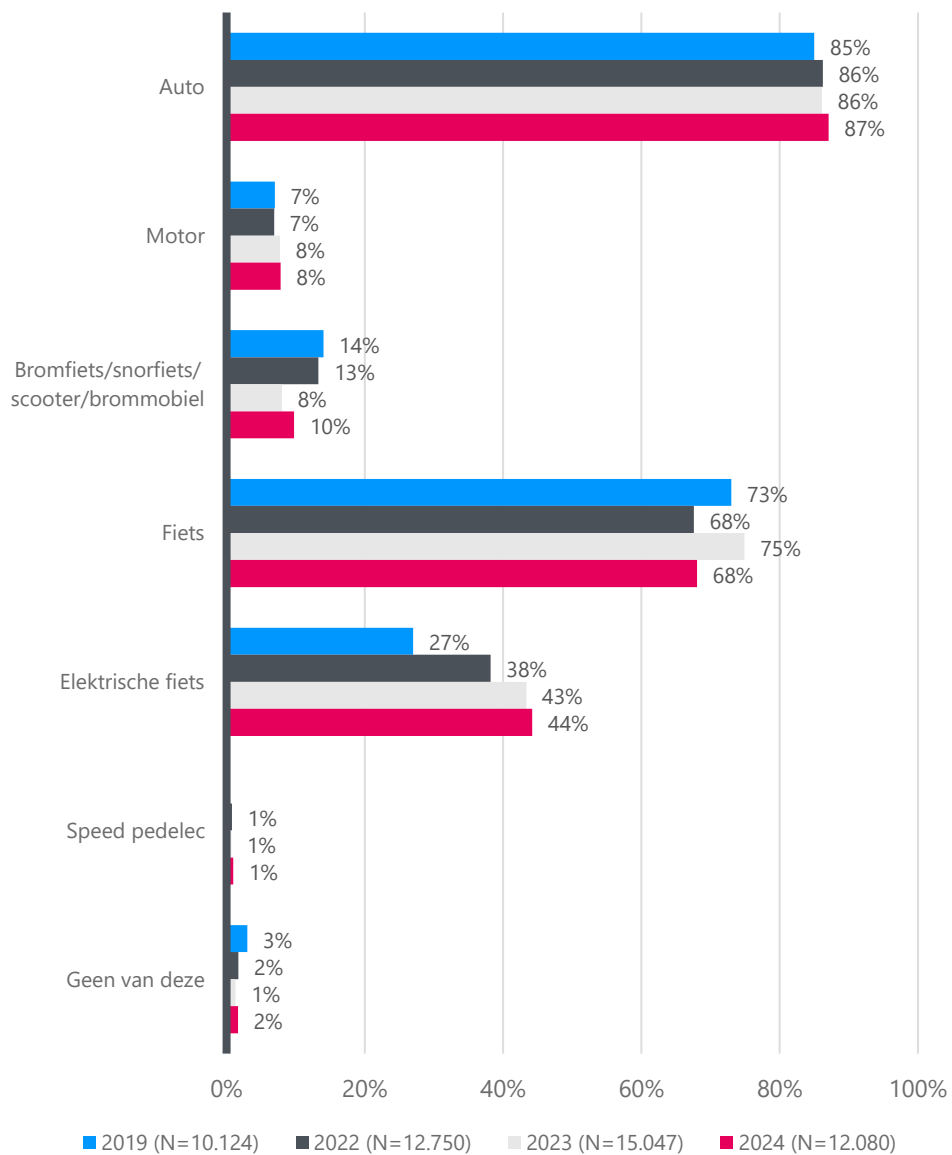
In 2024 is 58% van de Nederlandse bevolking in het bezit van een OV-chipkaart (zie figuur 3.2). Dit is lager dan in 2023. Deze daling is het gevolg van een verminderd bezit van een OV-chipkaart voor privégebruik. Dit is zeer waarschijnlijk het gevolg van de opkomst van de mogelijkheid om in- en uit te checken met een betaalpas of creditcard bij veel vervoerders.



Figuur 3.2: OV-chipkaartbezit in 2019, 2022, 2023 en 2024

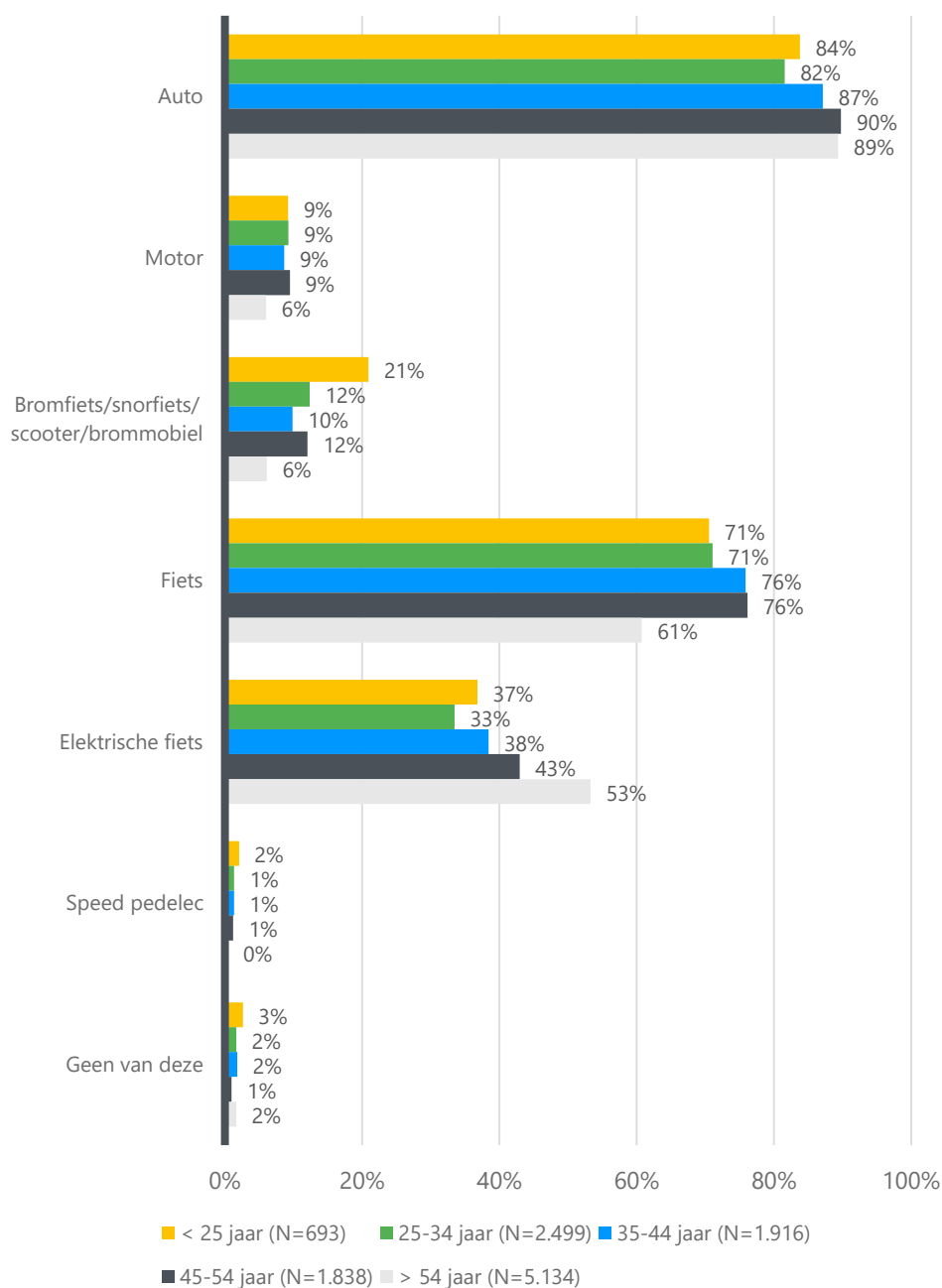
3.1.2 Vervoermiddelbezit

Figuur 3.3 toont het vervoermiddelbezit in Nederland in oktober 2024. Hierin is te zien dat 87% van de Nederlanders deel uitmaakt van een huishouden dat één of meerdere auto's bezit. Dit aandeel is 1%-punt hoger dan in 2023.



Figuur 3.3: Vervoermiddelenbezit in 2019, 2022, 2023 en 2024

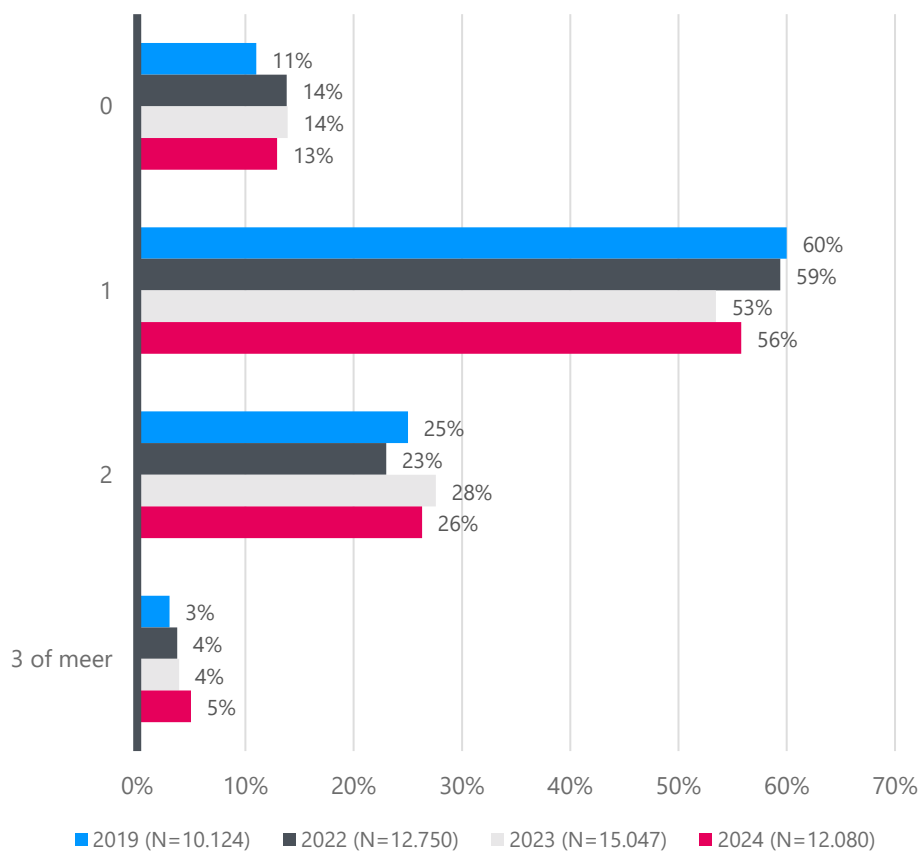
In figuur 3.4 is het vervoermiddelbezit uitgesplitst naar leeftijdscategorie. Het autobezit ligt het hoogste in de leeftijdsgroepen 45-54 jaar (90%; in 2023 was het autobezit in deze leeftijdsgroep 91%).



Figuur 3.4: Vervoermiddelenbezit naar leeftijdscategorie in 2024

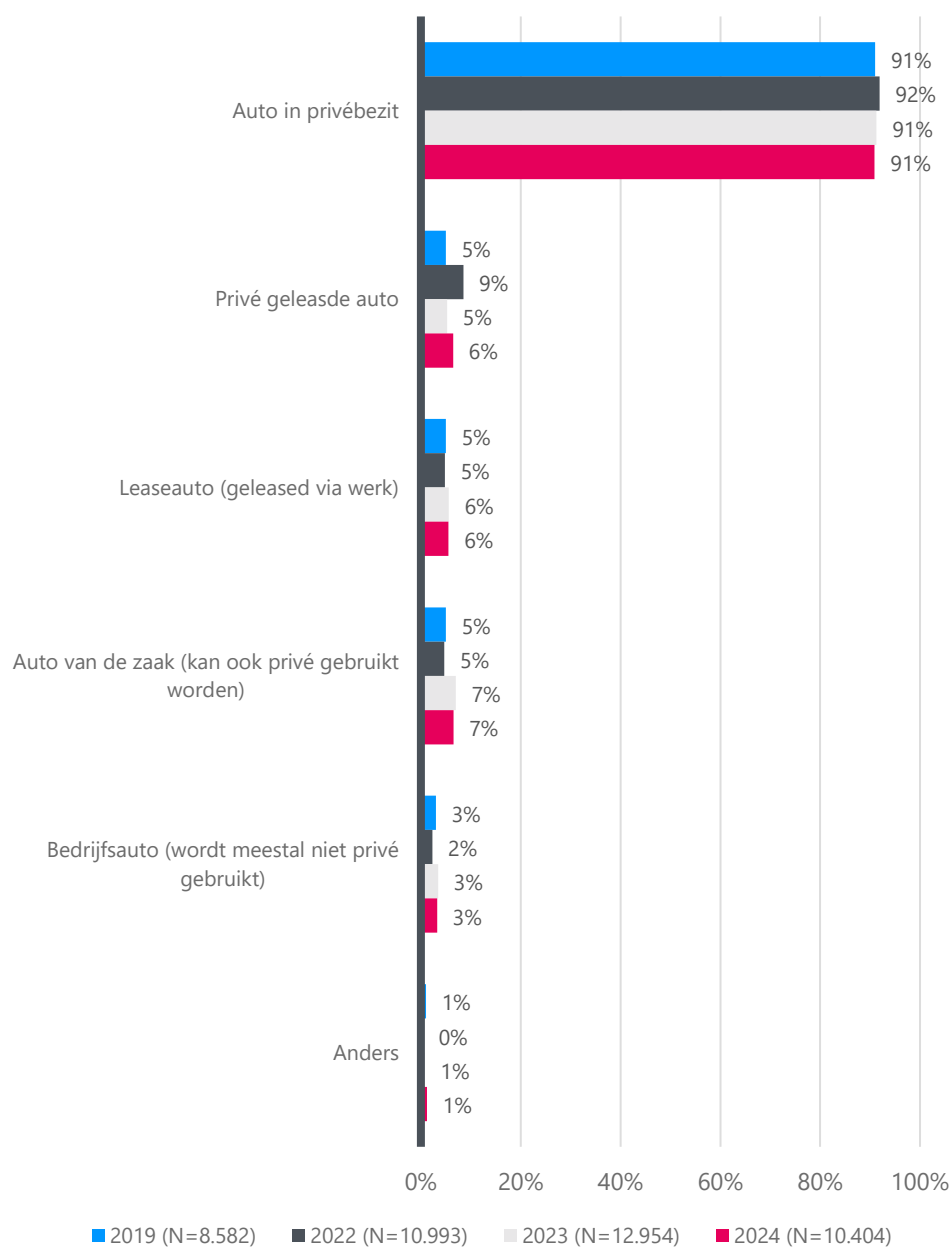
Auto

Het gemiddelde autobezit ligt in 2024 op 1,2 auto's per huishouden en is daarmee gelijk aan het gemiddelde autobezit in 2023. Het niet-autobezit is tamelijk stabiel (zie figuur 3.5). Daarentegen is het twee-of-meer-autobezit gestegen van 28% in 2019 naar 31% in 2024.



Figuur 3.5: Aantal auto's per huishouden in 2019, 2022, 2023 en 2024

De meeste mensen (91%) die in het bezit zijn van een auto hebben deze auto in privébezit (zie figuur 3.6). In 2023 was dit eveneens 91%. Het aandeel dat in het bezit is van een privé-geleasde auto is licht gestegen van 5% naar 6%. Het bezit van een auto die via werk is verkregen (leaseauto, auto van de zaak, bedrijfsauto) blijft ten opzichte van 2023 gelijk (16%).

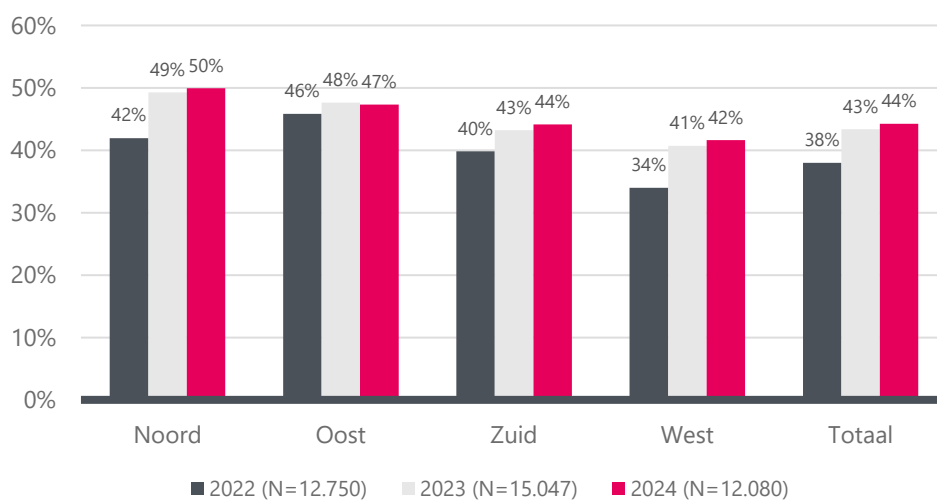


Figuur 3.6: Soort auto in bezit in 2019, 2022, 2023 en 2024

Tweewielers

Van de huishoudens in Nederland is 68% in het bezit van een niet-elektrische fiets, 44% in het bezit van een elektrische fiets en 1% van een speed pedelec. In totaal is 86% in het bezit van ten minste één van deze vervoermiddelen.

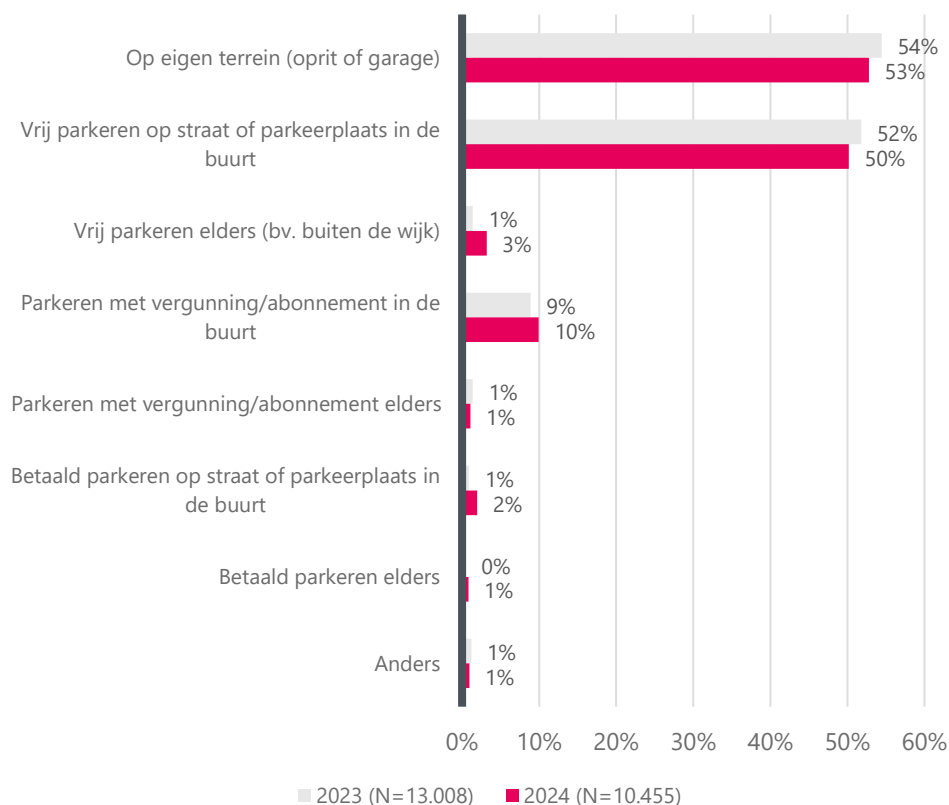
Het elektrische-fietsbezit is ten opzichte van 2023 ongeveer gelijk gebleven, met niet meer dan 1 procentpunt verschil. Idem na uitsplitsing naar verschillende landsdelen (zie figuur 3.7).



Figuur 3.7: Bezit elektrische fiets in 2022 , 2023 en 2024 naar landsdeel

Parkeren

Het parkeren van de auto of motor nabij huis gebeurt meestal op eigen terrein (53%; zie figuur 3.8⁴) of door vrij te parkeren op straat of parkeerplaats in de buurt (50%). Dit gebeurt echter wel minder dan in 2023. Daarentegen wordt er vaker buiten de wijk geparkeerd. Ook het parkeren met vergunning/abonnement en betaald parkeren op straat is toegenomen.



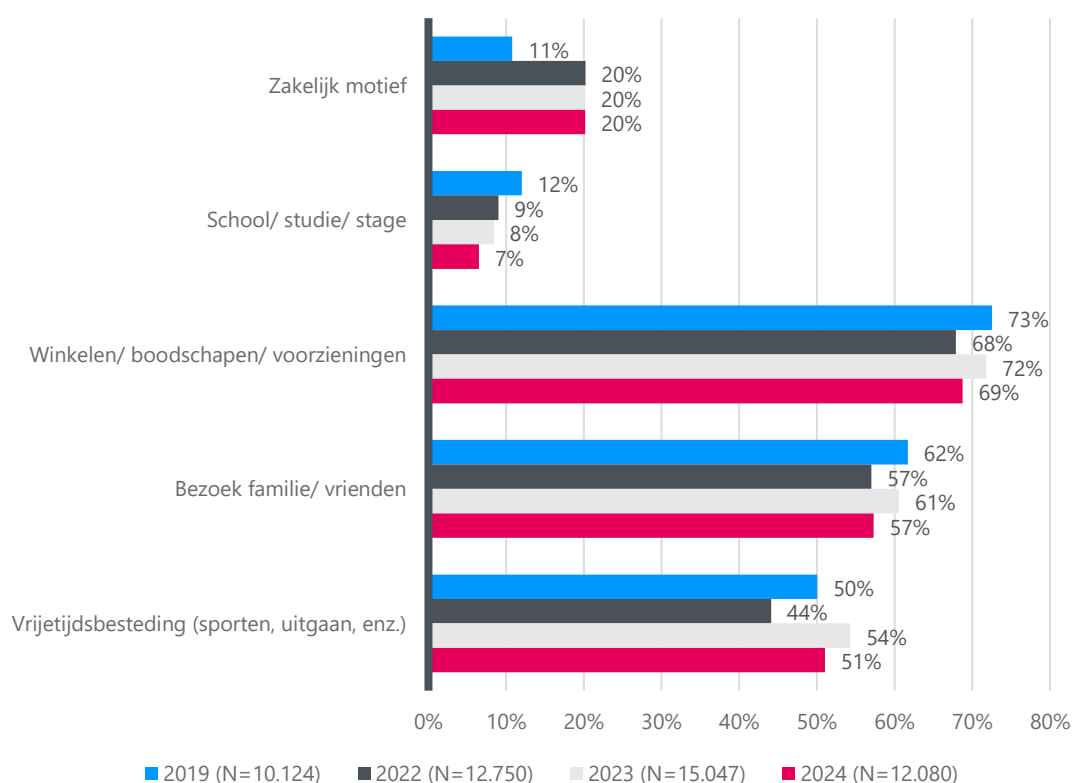
Figuur 3.8: Parkeren van auto of motor nabij huis in 2023 en 2024

⁴ De percentages tellen hier op tot meer dan 100%, omdat mensen van meerdere parkeergelegenheden gebruik kunnen maken.

3.1.3 Reisdoelen en vervoermiddelkeuze

Andere reisdoelen dan woon-werkverkeer

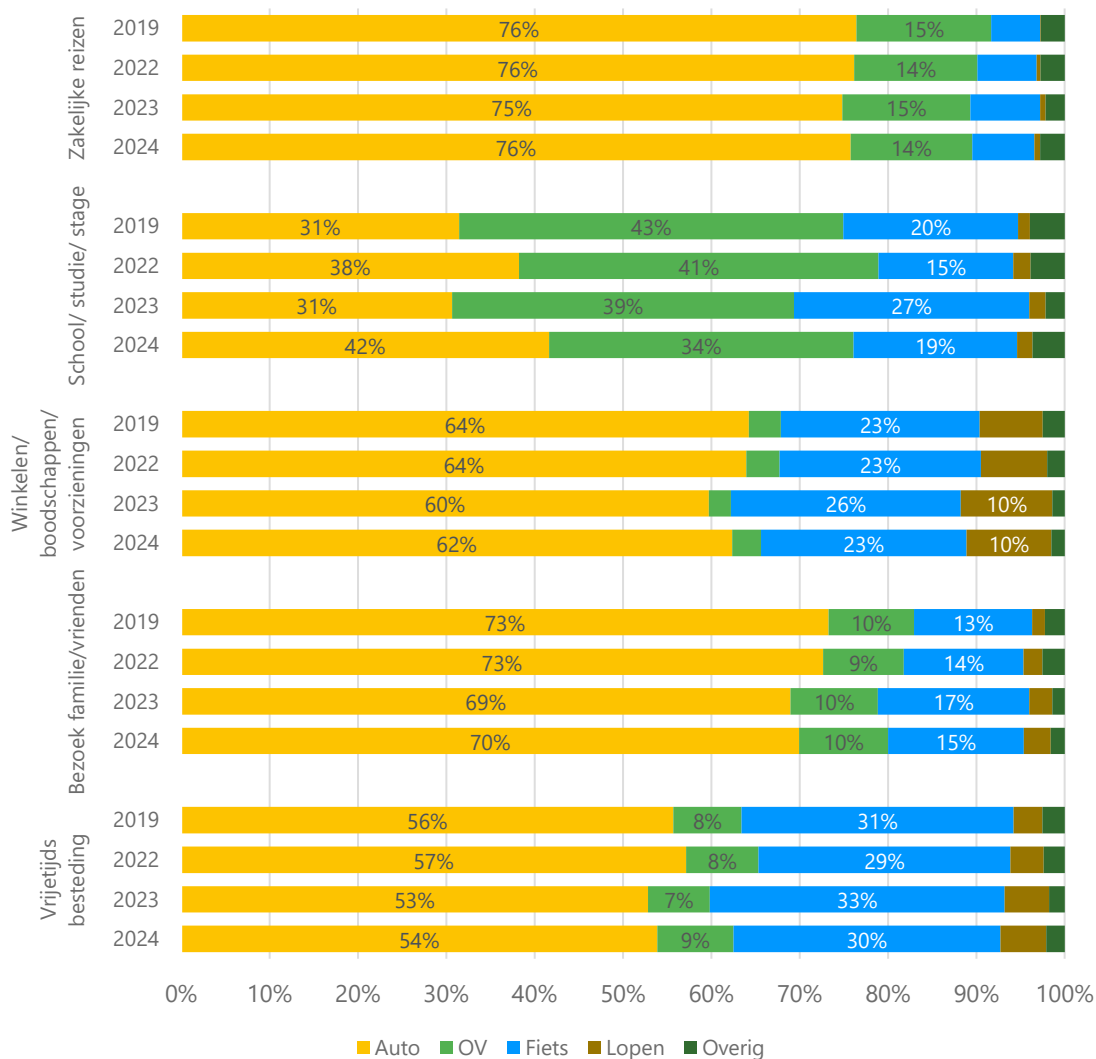
Bij vergelijking van reismotieven in de afgelopen jaren zien we fluctuerende cijfers (zie figuur 3.9), mogelijk verband houdend met de verschillen in representativiteit in de afgelopen jaren. De fluctuaties gelden voor alle motieven, behalve bij zakelijk.



Figuur 3.9: Aandeel reizigers voor reisdoelen anders dan woon-werkverkeer

Modal split

Figuur 3.10 toont de modal split voor de verschillende reismotieven anders dan woon-werk. Het autogebruik ligt het hoogste voor zakelijke reizen (76%) en bezoek aan familie/vrienden (70%). Voor vrijetijdsbesteding en winkelen/boodschappen/voorzieningen wordt relatief vaak de fiets gepakt (respectievelijk 30% en 23%).



Figuur 3.10: Hoofdvervoermiddelkeuze voor reisdoelen anders dan woon-werk voor 2019 (N=10.124), 2022 (N=12.750), 2023 (N=13.950) en 2024 (N=11.053)⁵

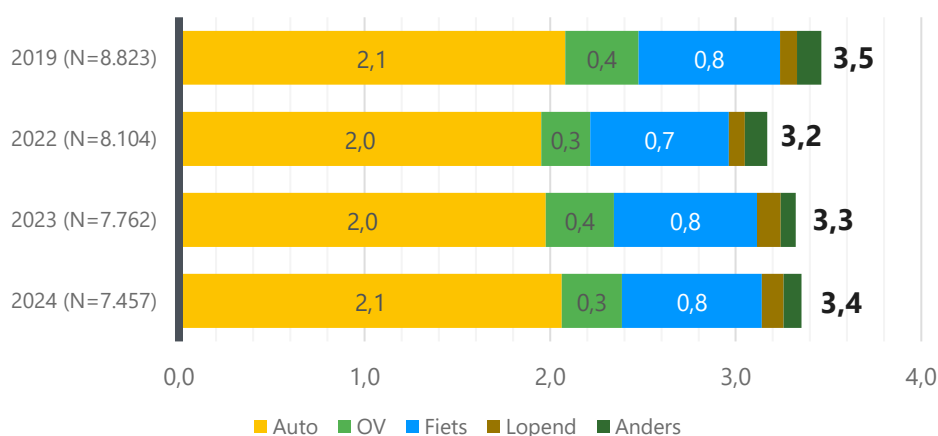
⁵ Ruim duizend respondenten hebben in de onderzoekswEEK niet gereisd voor een van deze doelen



3.2 Woon-werk reizen

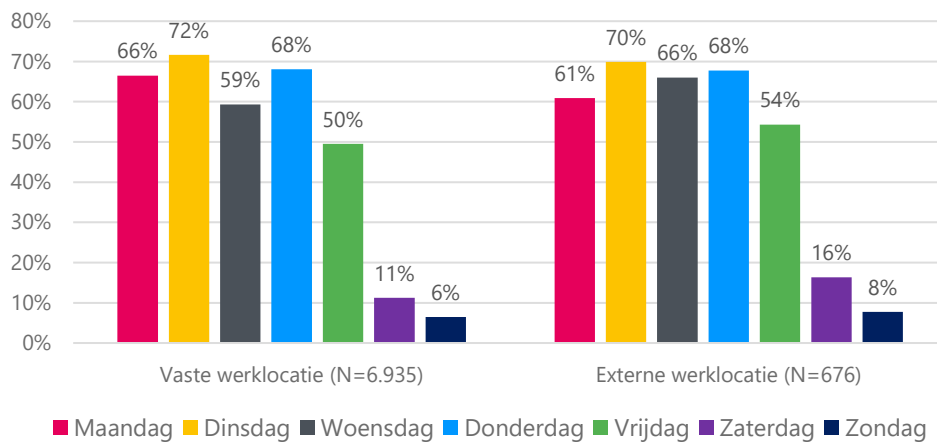
3.2.1 Reismoment naar het werk (dagen en tijden)

Figuur 3.11 toont het gemiddeld aantal reisdagen naar het werk per week per werknemer uitgesplitst naar hoofdvervoermiddel. In 2024 ligt het gemiddeld aantal reisdagen naar het werk op 3,4. Hiermee neemt het gemiddeld aantal reisdagen sinds 2022 licht toe, maar ligt het nog onder het niveau van 2019.



Figuur 3.11: Gemiddeld aantal reisdagen naar het werk per week per werknemer over alle modaliteiten in 2019, 2022, 2023 en 2024⁶

⁶ Het steekproefaantal voor 2024 is hier iets kleiner dan 7.611. Zie voor nadere uitleg Bijlage B.1.4.2 onder het kopje Correctie W6.



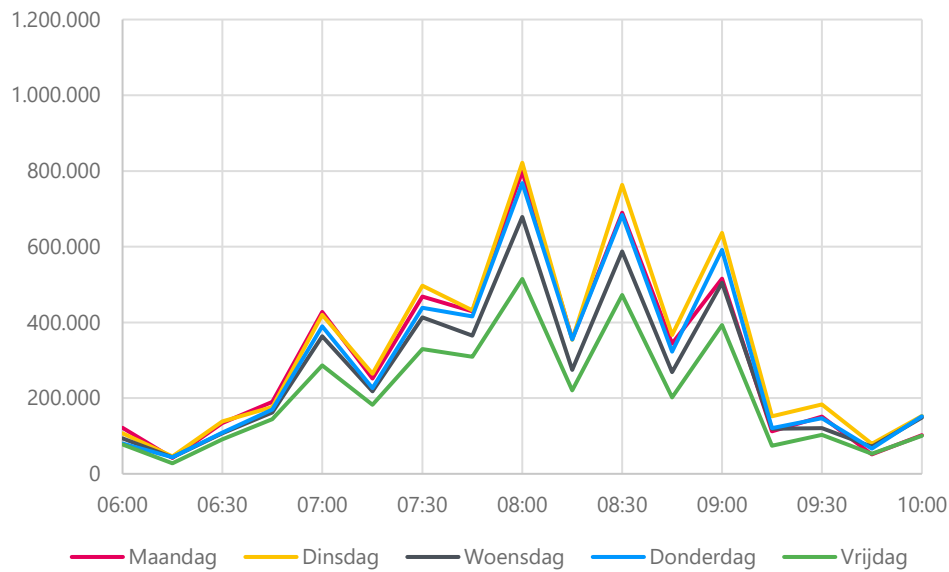
Figuur 3.12: Reizigers naar de vaste en externe werklocatie per dag van de week in 2024

Figuur 3.12 toont op welke dagen werknemers naar hun vaste of externe werklocatie reizen. Hierin is te zien dat werknemers het vaakst naar hun vaste werklocatie reizen op de dinsdag, gevolgd door de donderdag en maandag. Naar externe werklocaties wordt ook het vaakst gereisd op dinsdag, gevolgd door donderdag en woensdag. In vergelijking met 2023 zien we kleine verschillen:

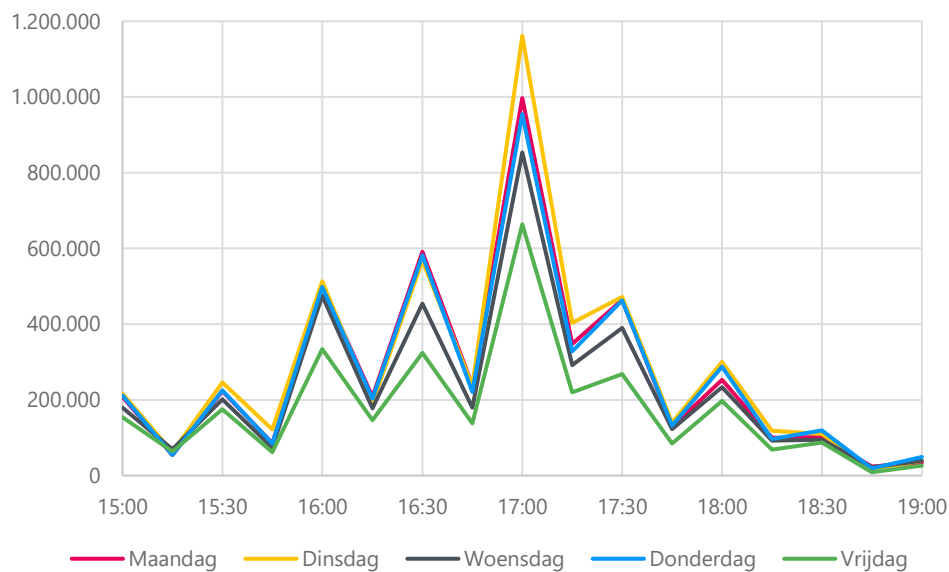
- Onder werknemers die naar een vaste werklocatie reizen is het aandeel dat in het weekend naar deze vaste werklocatie reist licht afgenomen (op zaterdag van 13% naar 11% en op zondag van 7% naar 6%). Doordeweeks zien we geen verschil met 2023, behalve een lichte toename van reizen naar de vaste werklocatie op maandag (van 65% naar 66%) en dinsdag (van 70% naar 72%).
- Onder werknemers die naar een externe werklocatie reizen (dit is een veel kleinere groep) zien we meer verschuivingen ten opzichte van 2023, vooral maandag (van 57% naar 61%), donderdag (van 64% naar 68%) en vrijdag (van 51% naar 54%). Op zaterdag neemt het aandeel juist af van 20% naar 16%.

Figuur 3.13 toont per dag van de week de aankomsttijden van werknemers op hun werklocatie. De cijfers zijn opgehoogd naar de totale Nederlandse bevolking. Over alle weekdays is hetzelfde spitspatroon waarneembaar: de meeste mensen komen aan op hun werklocatie tussen 8:00 en 9:00, waarbij meer werknemers voor 8:00 beginnen dan na 9:00. Dit beeld is vergelijkbaar met 2023.

Op eenzelfde wijze als voor de ochtendspits in Figuur 3.13 wordt in Figuur 3.14 het aantal reizigers in de avondspits weergegeven per werkdag op basis van de vertrektijd vanaf de werklocatie. Hierbij is te zien dat de meeste mensen rond 17:00 vertrekken, onafhankelijk van de dag van de week. Het beeld van de avondspits is vergelijkbaar met 2023.

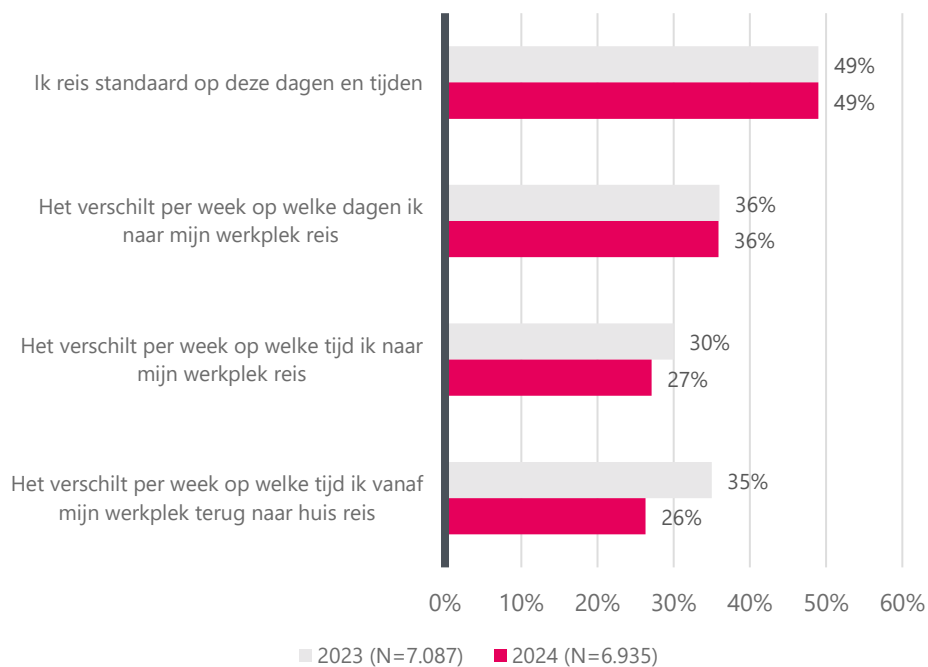


Figuur 3.13: Aantal reizigers in de ochtendspits richting de vaste en externe werklocatie (aankomsttijd) in 2024 (N=7.611)

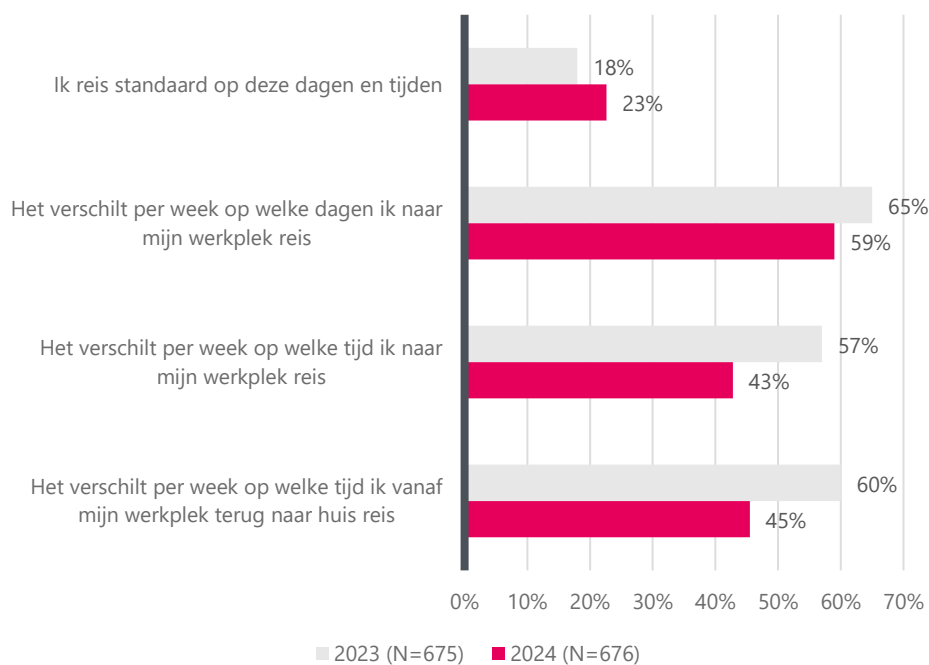


Figuur 3.14: Aantal reizigers in de avondspits vanuit de vaste en externe werklocatie (vertrektijd) in 2024 (N=7.611)

Bijna de helft (49%) van de werknemers die in 2024 naar de vaste werklocatie reizen doen dit standaard op dezelfde dagen en tijden (zie figuur 3.15). Dit is gelijk aan 2023. Reizen naar externe werklocaties zijn meer flexibel en meer gespreid (zie figuur 3.16). Hiervan vindt slechts 23% standaard op dezelfde dagen en tijden plaats. Dit is echter meer dan in 2023. Toen lag dit aandeel op 18%.



Figuur 3.15: Flexibiliteit in dagen en tijden naar de vaste werklocatie in 2023 en 2024



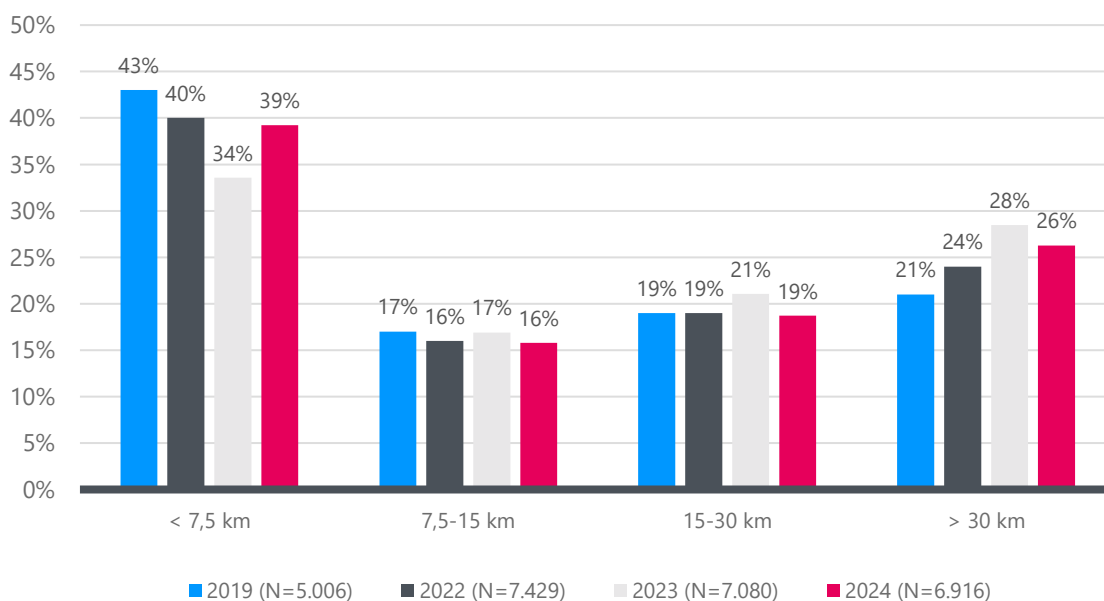
Figuur 3.16: Flexibiliteit in dagen en tijden naar de externe werklocatie in 2023 en 2024

3.2.2 Reisafstand

Tabel 3.1 toont de gemiddelde woon-werkafstand 2019, 2022, 2023 en 2024 naar de vaste werklocatie en figuur 3.17 toont de verdeling naar afstandsklassen. In 2024 ligt de gemiddelde woon-werkafstand op 23,1 km. Dit lijkt de opwaartse trend te volgen die in 2019 en 2022 zichtbaar is. In figuur 3.17 is te zien dat de toenemende reisafstand wordt veroorzaakt doordat het aandeel werknemers dat minder dan 7,5 km van de werklocatie woont afneemt en het aandeel dat meer dan 30 km van de werklocatie woont toeneemt.

	2019	2022	2023	2024
Woon-werkafstand naar vaste werklocatie [km] (excl. volledige thuiswerkers)	19,8	22,7	25,0 ⁷	23,1

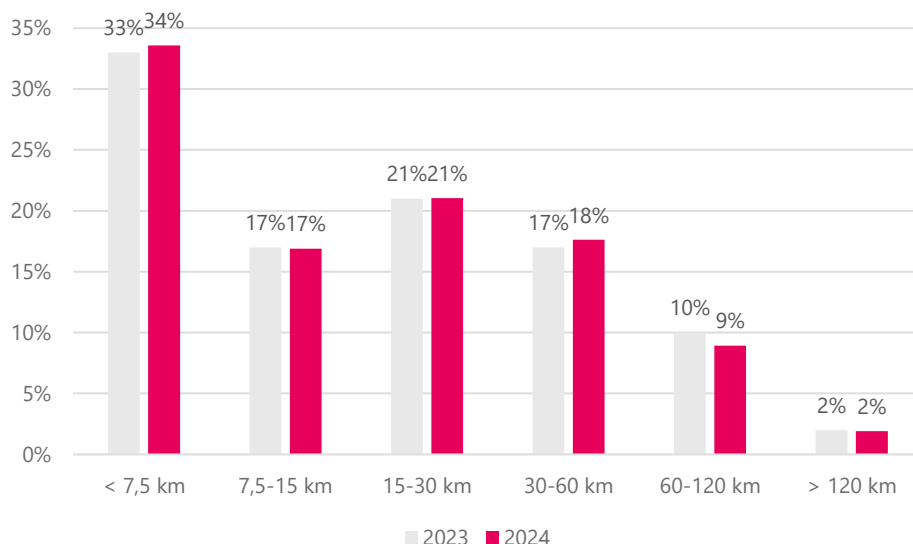
Tabel 3.1 Gemiddelde woon-werkafstand in 2019, 2022, 2023 en 2024



Figuur 3.17: Afstandsklassen van huis naar vaste werkadres (excl. volledige thuiswerkers) in 2019, 2022, 2023 en 2024

⁷ Het cijfer wijkt af van het cijfer in het rapport van 2023, in verband met een gewijzigde methode van berekening. Zie ook Bijlage B.1.8.2.

Figuur 3.18 toont de verdeling in afstandsklassen, waarbij de afstandsklasse > 30 km verder is uitgesplitst. Hierin is te zien dat 11% van de werknemers die naar een vaste werklocatie reist meer dan 60 km van deze werklocatie woont. Ten opzichte van 2023 is deze verdeling nauwelijks veranderd.



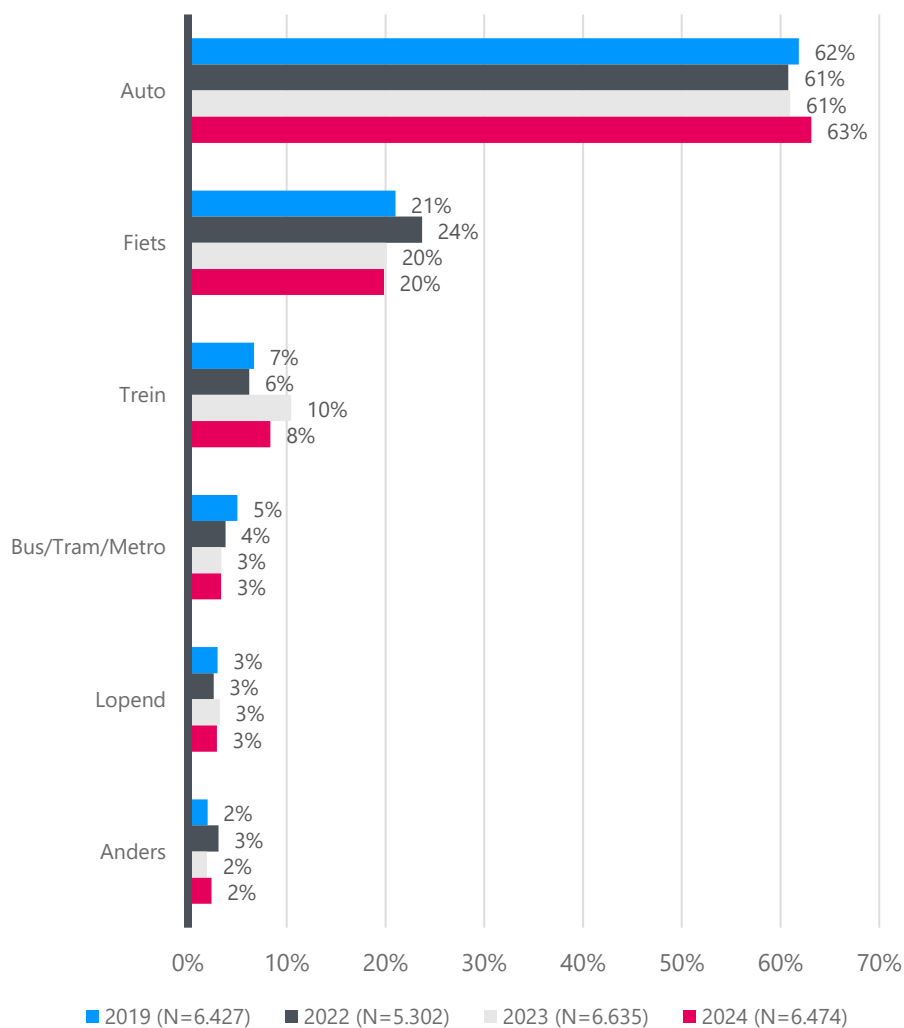
Figuur 3.18: Afstandsklassen van huis naar vaste werklocatie in 2023 (N=7.080) en 2024 (N=6.916)

3.2.3 Vervoermiddelkeuze woon-werk

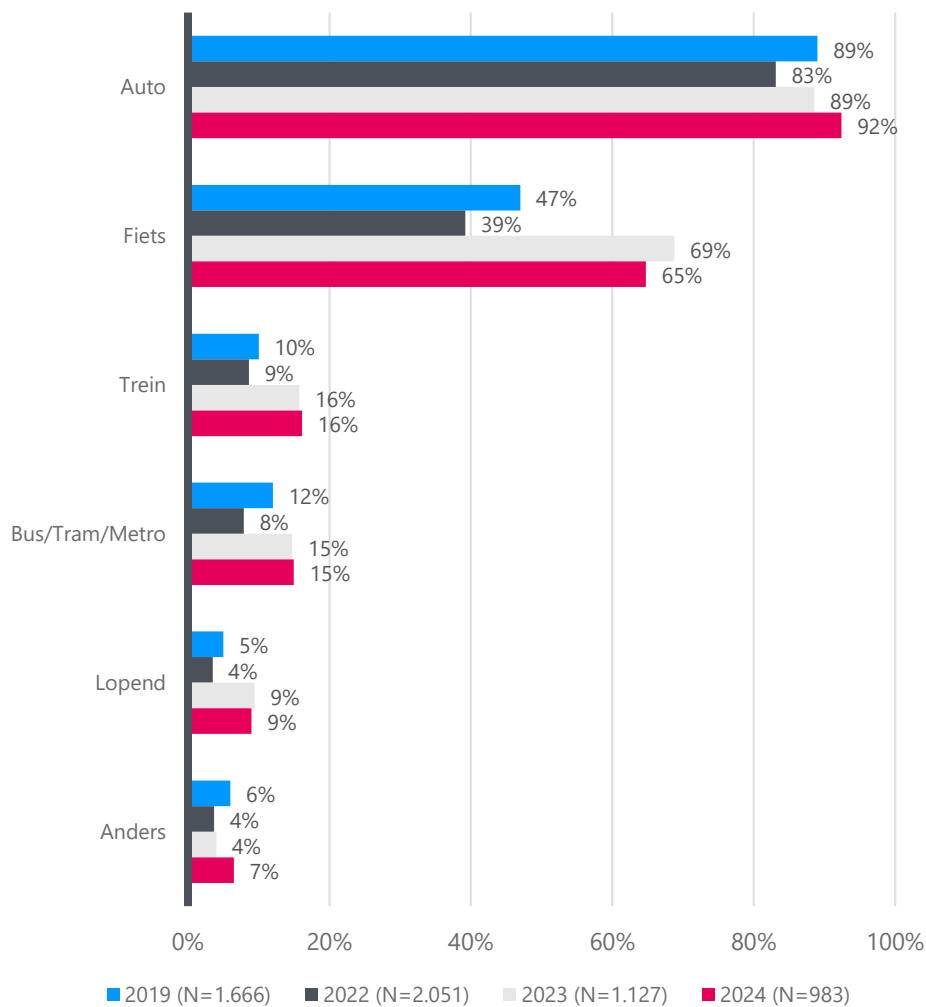
Persoonsniveau

Het grootste gedeelte van de werknemers reist altijd met hetzelfde hoofdvervoermiddel voor woon-werkverkeer. Deze reizigers noemen we unimodale reizigers. Reizigers die over verschillende dagen verschillende vervoermiddelen gebruiken noemen we multimodale reizigers. Het aandeel unimodale reizigers in het woon-werkverkeer was in 2024 92% en is daarmee gelijk aan het aandeel unimodale reizigers in 2023. In 2022 lag dit nog op 86%.

Figuur 3.19 en figuur 3.20 laten voor respectievelijk de unimodale en multimodale reizigers zien welke hoofdvervoermiddelen zij in 2019, 2022, 2023 en 2024 gebruikten voor de reis naar hun vaste of externe werklocatie. De auto wordt door beide typen reizigers voor beide typen het vaakst gebruikt als hoofdvervoermiddel; ten opzichte van voorgaande jaren is dit cijfer stabiel.



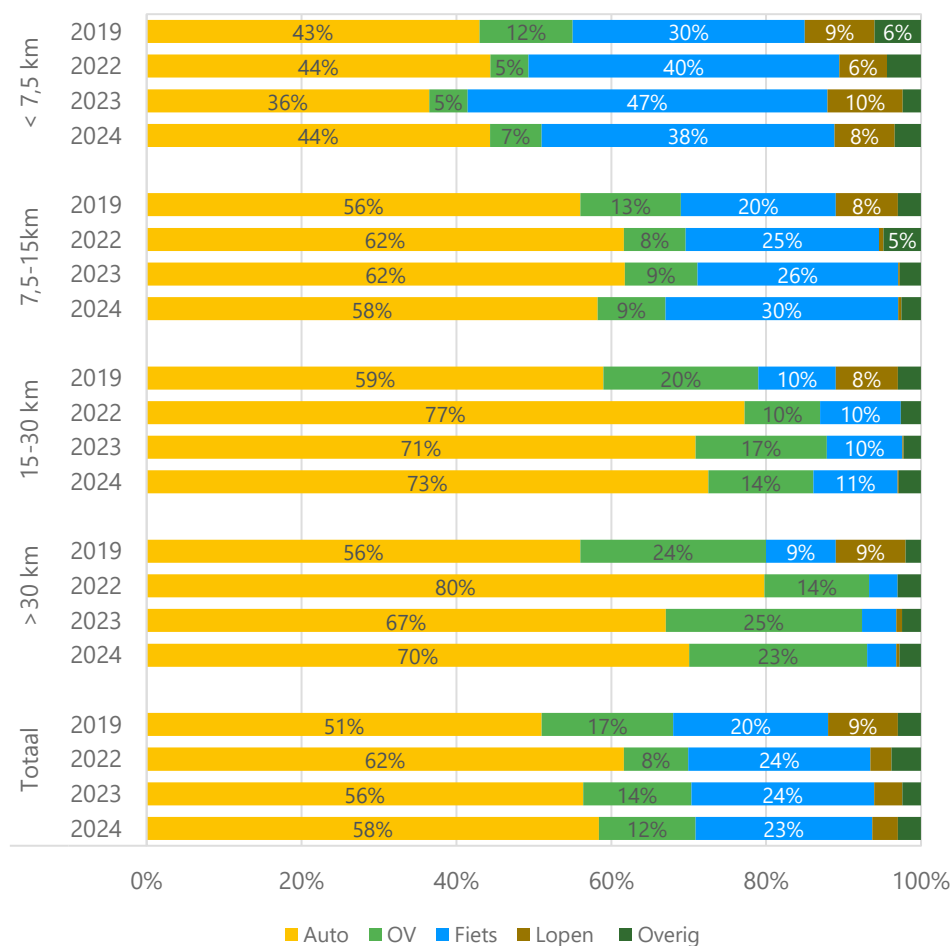
Figuur 3.19: Hoofdvervoermiddelkeuze unimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie



Figuur 3.20: Hoofdvervoermiddelkeuze multimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie (percentages tellen op tot boven de 100)

Ritniveau

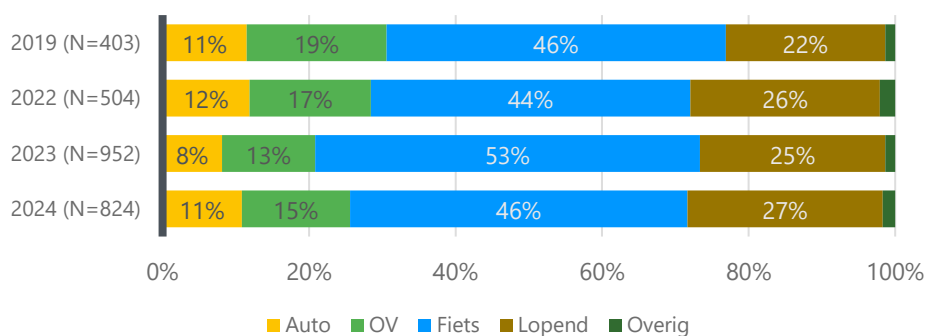
Figuur 3.21 toont de hoofdvervoermiddelkeuze naar afstandsklassen en totaal voor de periode 2019 tot 2024 op ritniveau. De auto blijft in 2024 het meest gebruikte vervoermiddel over alle woon-werkritten. Het autogebruik ligt in 2024 wat hoger dan in 2023.



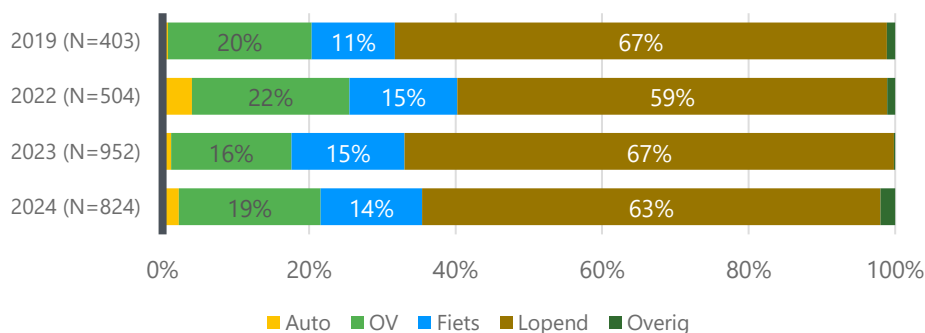
Figuur 3.21 Hoofdvervoermiddelkeuze ritniveau naar afstandsklasse woon-werk in 2019 (N=4.669), 2022 (N=7.346), 2023 (N=8.396) en 2024 (N=6.916)

Voor- en natransport in de ketenreis

Werknemers die met de trein naar het werk reizen is gevraagd naar het vervoermiddel tussen woning en treinstation (voortransport) en tussen treinstation en werklocatie (natransport). Figuur 3.22 toont de vervoermiddelkeuze voor het voortransport en figuur 3.23 de vervoermiddelkeuze voor het natransport. Voor beide delen van de reis is in 2024 een toename te zien in het auto- en OV-gebruik ten opzichte van 2023, maar is het aandeel lager dan in 2022.



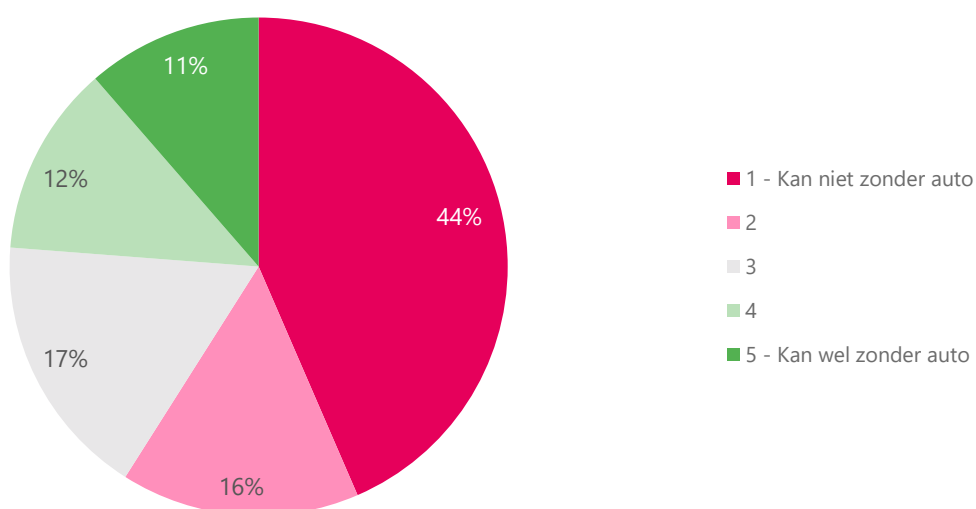
Figuur 3.22 Verandering in het voortransport van de treinreizigers



Figuur 3.23 Verandering in het natransport van de treinreizigers

Afhankelijkheid auto voor woon-werkverkeer

Figuur 3.24 toont de afhankelijkheid van de auto voor woon-werkverkeer in 2024. Hieruit blijkt dat een groot aandeel van de werknemers afhankelijk is van de auto voor woon-werkverkeer. 44% kan niet zonder auto. Daarentegen is 23% niet of nauwelijks auto-afhankelijk.

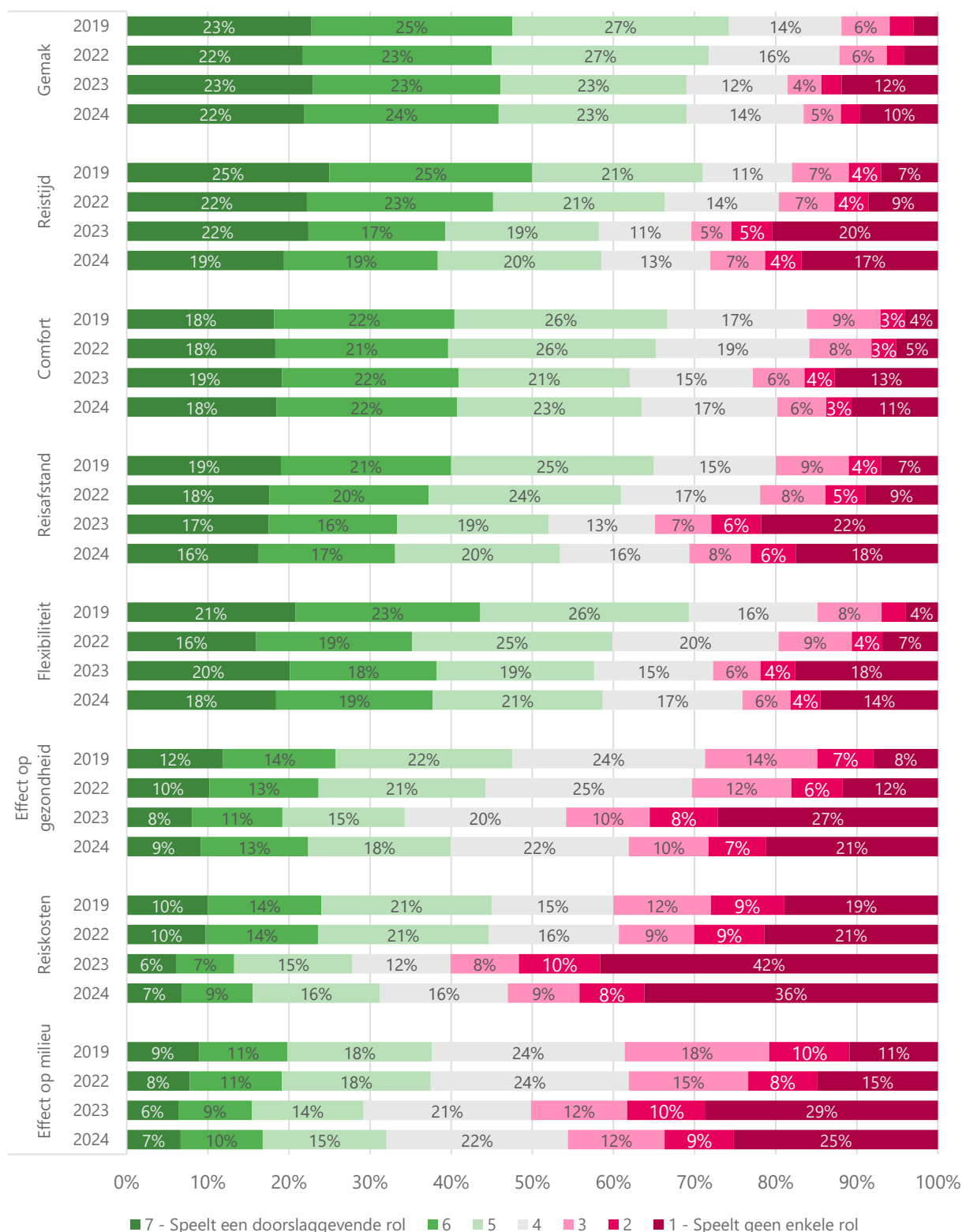


Figuur 3.24 Afhankelijkheid auto voor woon-werkverkeer in 2024 (N=4.603)

3.2.4 Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk

Hoofdredeenen vervoermiddelkeuze

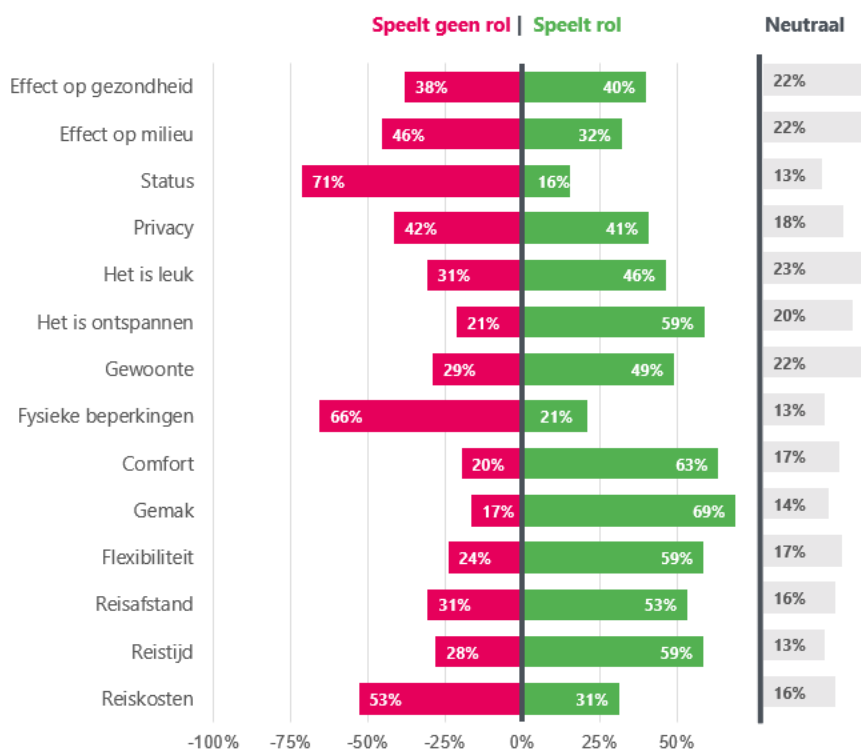
Voor het woon-werkverkeer in 2024 wordt voor gemak (22%) en reistijd (19%) het vaakst aangegeven dat deze aspecten een doorslaggevende rol spelen in de vervoermiddelkeuze (zie figuur 3.25). Deze aspecten waren in voorgaande jaren ook het meest doorslaggevend.



Figuur 3.25: Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk in 2019 (N=6.036), 2022 (N=7.353), 2023 (N=7.762) en 2024 (N=7.611)

Belang van beleevingsaspecten in de vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer

Figuur 3.26 toont het belang van beleevingsaspecten in de vervoermiddelkeuze voor woon-werkverkeer in 2024. Gemak, comfort en reistijd spelen het vaakst een rol in de vervoermiddelkeuze. Status, fysieke beperkingen en reiskosten spelen het vaakst geen rol. Ook in 2023 hadden deze aspecten respectievelijk de grootste en kleinste rol in de vervoermiddelkeuze voor woon-werkverkeer.

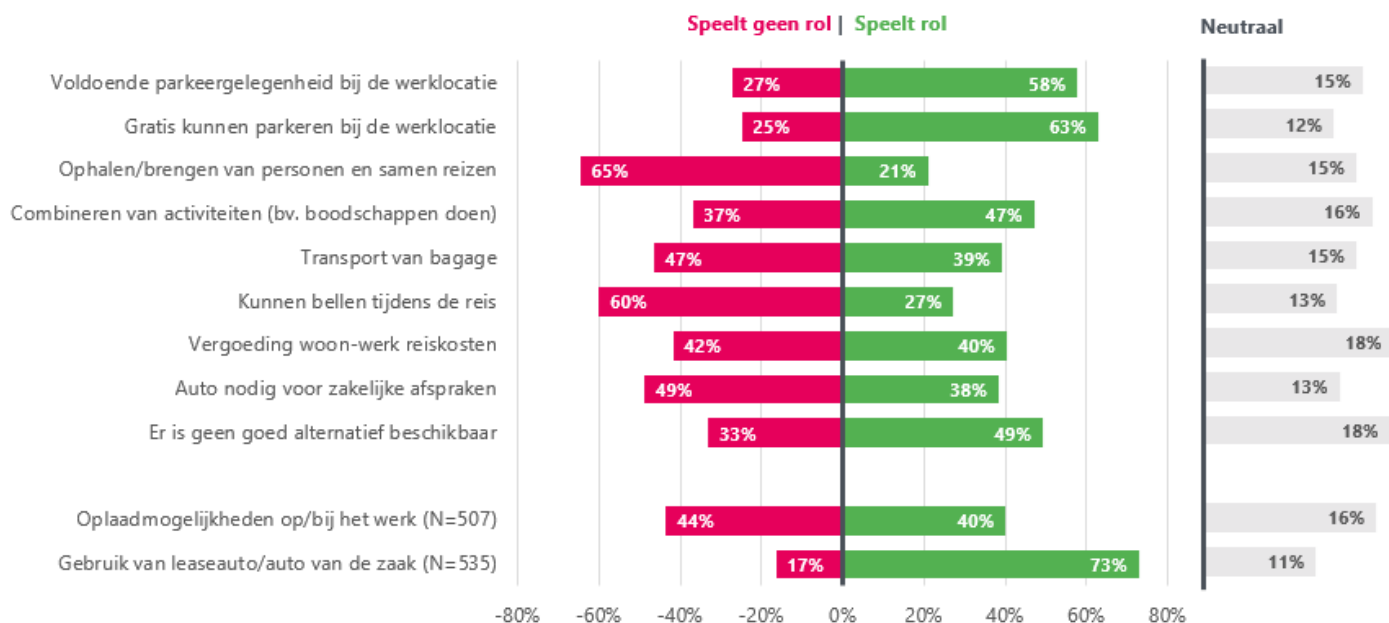


Figuur 3.26: Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk in 2024 (N=7.611)

Motivaties en belemmeringen auto

Figuur 3.27 toont de redenen voor het gebruik van de auto voor woon-werkreizen.

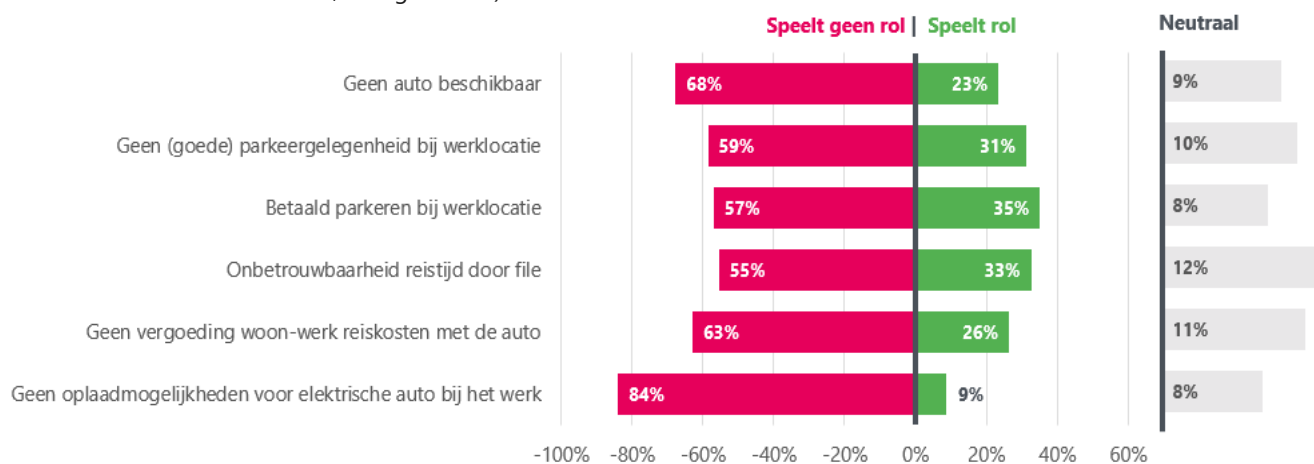
Voldoende parkeergelegenheid (58%) en gratis kunnen parkeren (63%) bij de werklocatie spelen voor de meeste mensen een rol in de keuze om met de auto naar werk te gaan. Ook een gebrek aan een goed alternatief is voor velen (49%) een belangrijke factor. Dit was ook het geval in 2023.



Figuur 3.27: Redenen autogebruik woon-werk in 2024 (N=4.603)

Voor 73% van de werknemers die in het bezit zijn van een leaseauto of auto van de zaak speelt het gebruik hiervan een belangrijke rol. Voor 40% van de werknemers die in het bezit zijn van een elektrische auto spelen oplaadmogelijkheden op/bij het werk een rol. Voor beide aspecten is dit aandeel wat lager dan in 2023. Toen speelde dit voor respectievelijk 80% en 44% een rol in de afweging om voor de auto te kiezen.

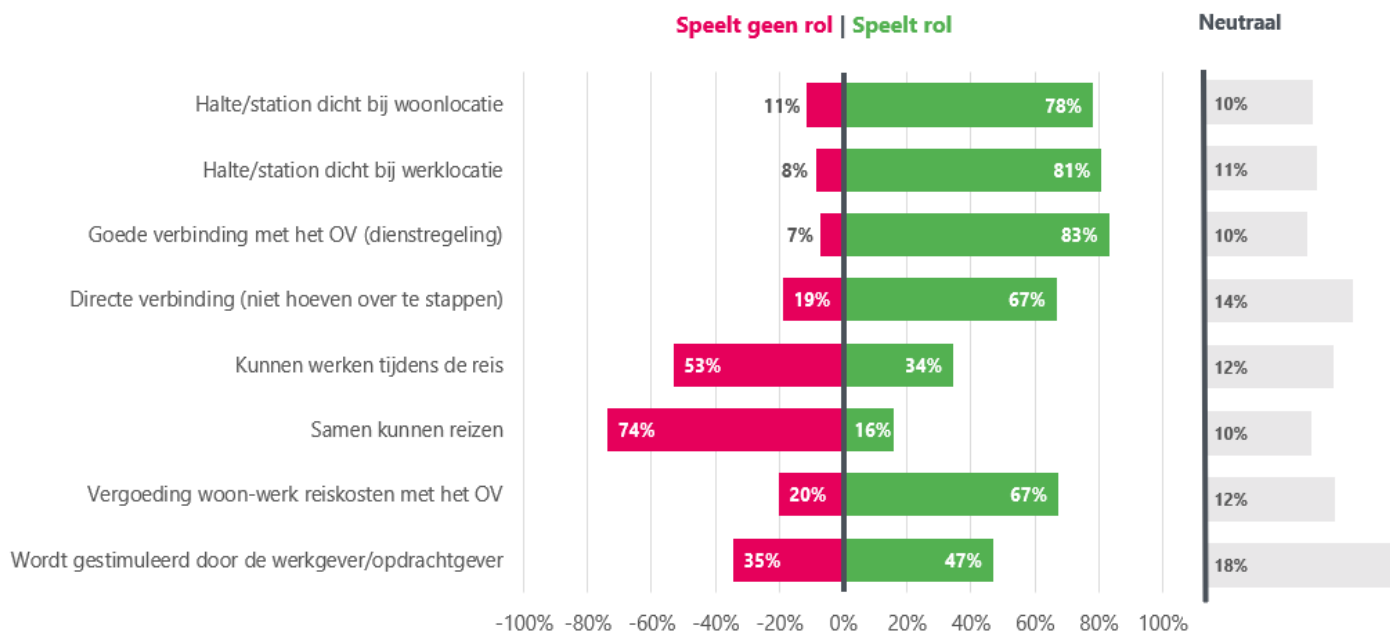
Een gebrek aan goede, gratis parkeergelegenheid bij de werklocatie en onbetrouwbaarheid van de reistijd door file de grootste rol in de keuze om niet de auto te gebruiken voor woon-werkreizen (de vraag is beantwoord door de groep die geen auto gebruikt voor woon-werkverkeer; zie figuur 3.28).



Figuur 3.28: Redenen geen autogebruik voor woon-werkreis in 2024 (N=1.930)

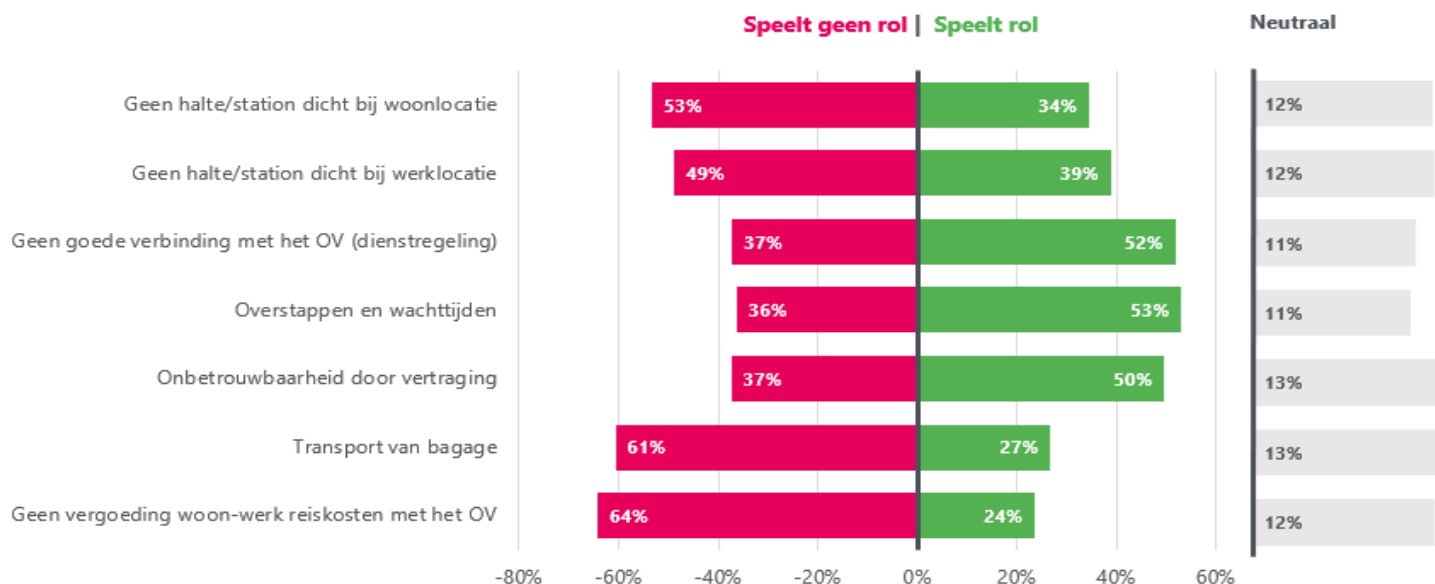
Motivaties en belemmeringen openbaar vervoer

Voor OV-reizigers speelt de aanwezigheid van een goede OV-verbinding het vaakst een rol in hun keuze om met het OV naar het werk te reizen (zie figuur 3.29). Ook de aanwezigheid van een halte/station dicht bij woon- en werklocatie spelen een grote rol.



Figuur 3.29: Redenen OV-gebruik voor woon-werk in 2024 (N=1.230)

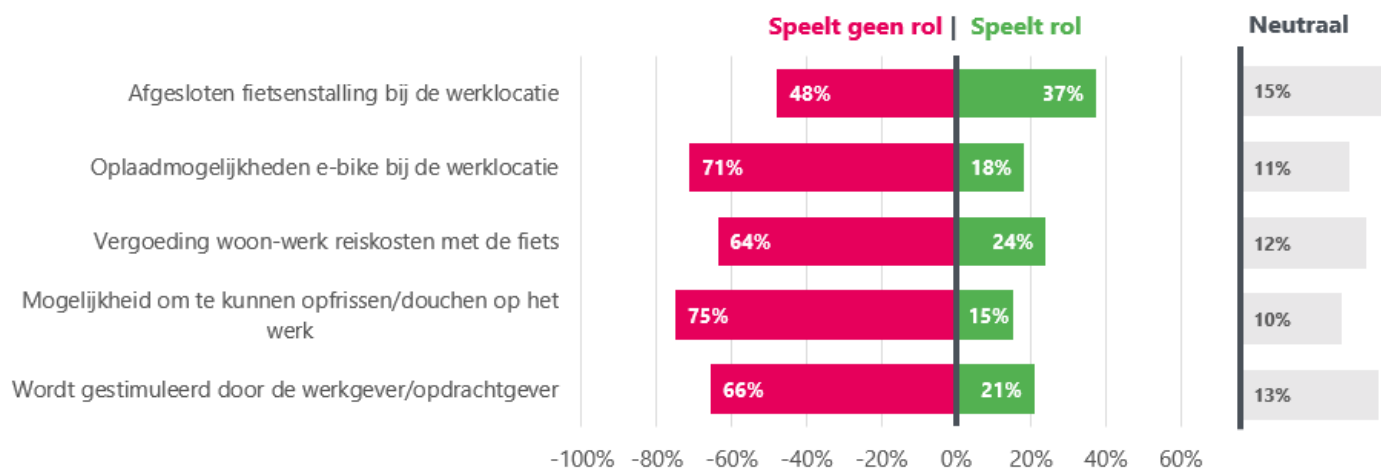
Voor de keuze om niet met het OV te reizen voor woon-werkverkeer spelen het ontbreken van een goede OV-verbinding, overstappen en wachttijden en onbetrouwbaarheid door vertraging het vaakst een rol (zie figuur 3.30). Transport van bagage en het ontbreken van een reiskosten vergoeding voor OV spelen het minst vaak een rol.



Figuur 3.30: Redenen geen OV-gebruik woon-werk in 2024 (N=6.408)

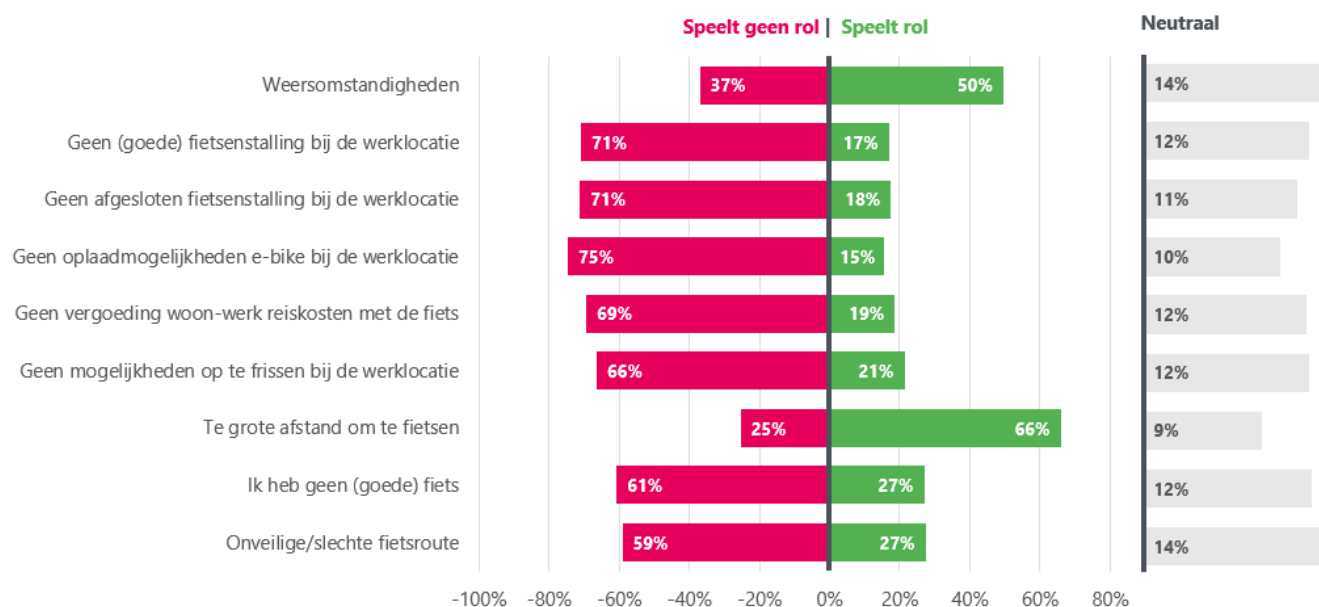
Motivaties en belemmeringen fiets

Figuur 3.31 toont voor vijf redenen om met de fiets naar de werklocatie te reizen in hoeverre deze een rol spelen in de vervoermiddelkeuze. De aanwezigheid van een afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie speelt het vaakst een rol en de mogelijkheid om te kunnen opfrissen/douchen op het werk het minst vaak.



Figuur 3.31: Redenen fietsgebruik voor woon-werk in 2024 (N=2.098)

Voor de meeste werknemers die niet met de fiets naar werk reizen speelt een te grote afstand hierin een rol (66%, t.o.v. 67% in 2023; zie figuur 3.32). Ook de weersomstandigheden spelen hierin voor 50% een rol.

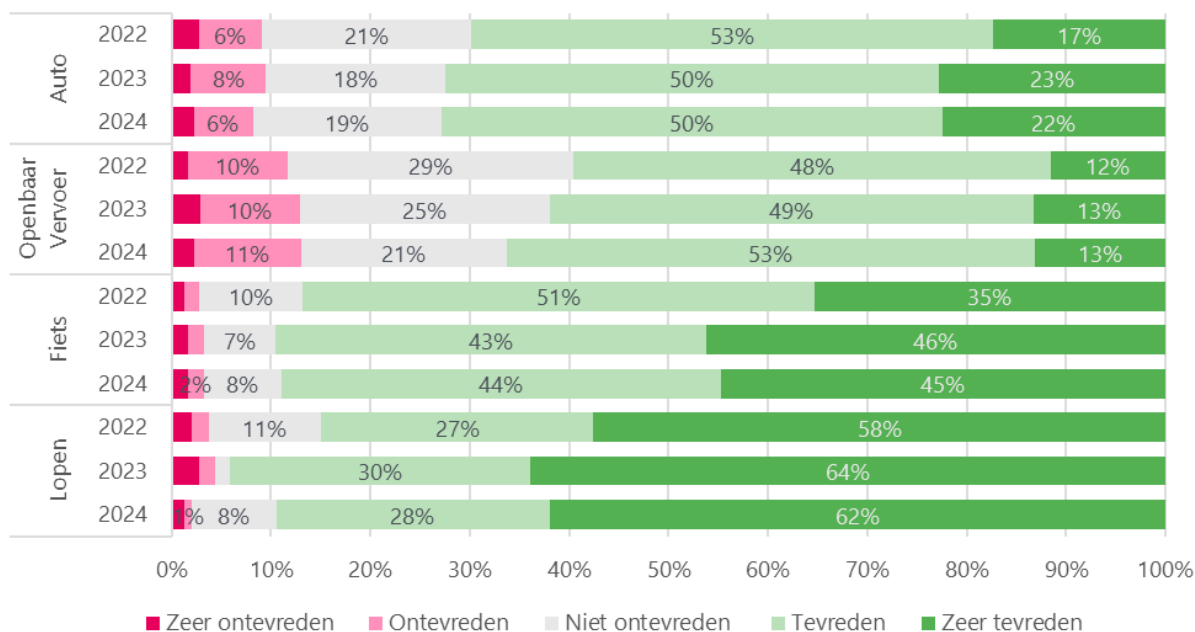


Figuur 3.32: Redenen geen fietsgebruik voor woon-werk in 2024 (N=5.513)

3.2.5 Beoordeling woon-werkreis

Figuur 3.33 toont in welke mate werknemers tevreden zijn over hun woon-werkreis in 2022, 2023 en 2024, uitgesplitst naar modaliteit. In 2024 zijn werknemers die naar het werk lopen (90%) of fietsen (89%) het meest tevreden over hun woon-werkreis. Werknemers die met het openbaar vervoer reizen zijn het minst tevreden.

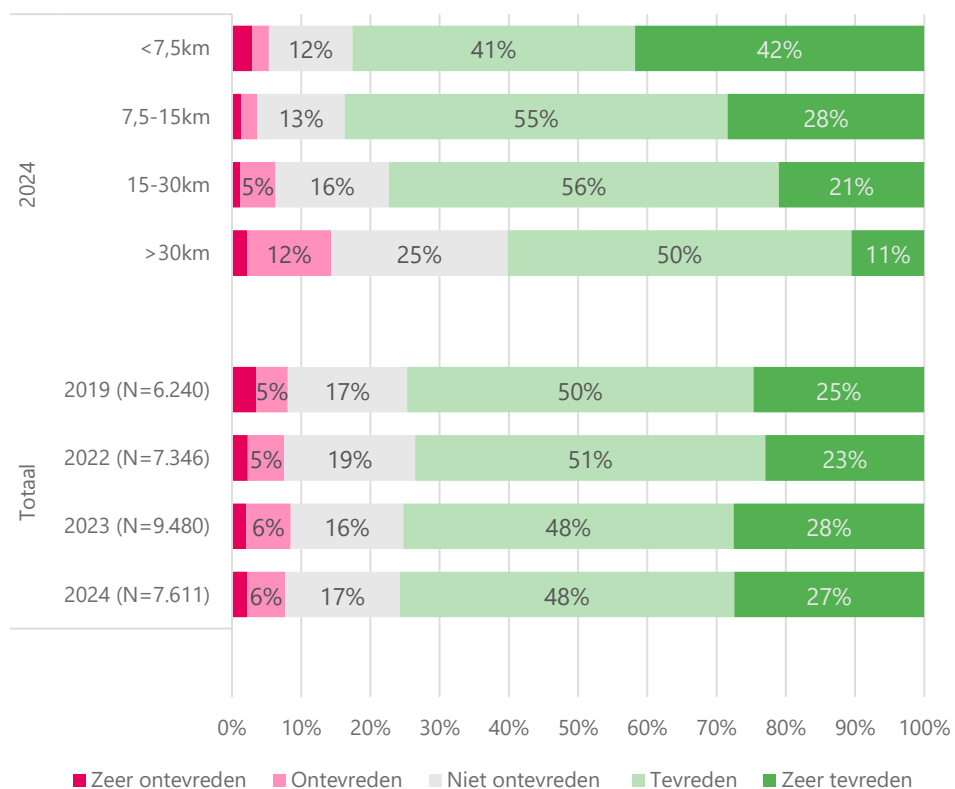
Ten opzichte van 2023 is de tevredenheid over de reis toegenomen onder OV-reizigers. Onder automobilisten en fietsers is deze nagenoeg gelijk gebleven. Daarentegen nam de tevredenheid onder degenen die lopend naar het werk gaan af van 94% naar 90%.



Figuur 3.33: Beoordeling woon-werkreis per hoofdvervoermiddel⁸ in 2022 (N=7.353), 2023 (N=7.762) en 2024 (N=7.611)

⁸ Zie voor definitie hoofdvervoermiddel paragraaf 2.2.1

Figuur 3.34 toont de tevredenheid over de woon-werkreis in 2024 uitgesplitst naar reisafstand. Hierbij geldt dat hoe langer de reisafstand, hoe minder tevreden werknemers zijn over hun woon-werkreis. De algemene tevredenheid met de woon-werkreis is vergelijkbaar met 2023.



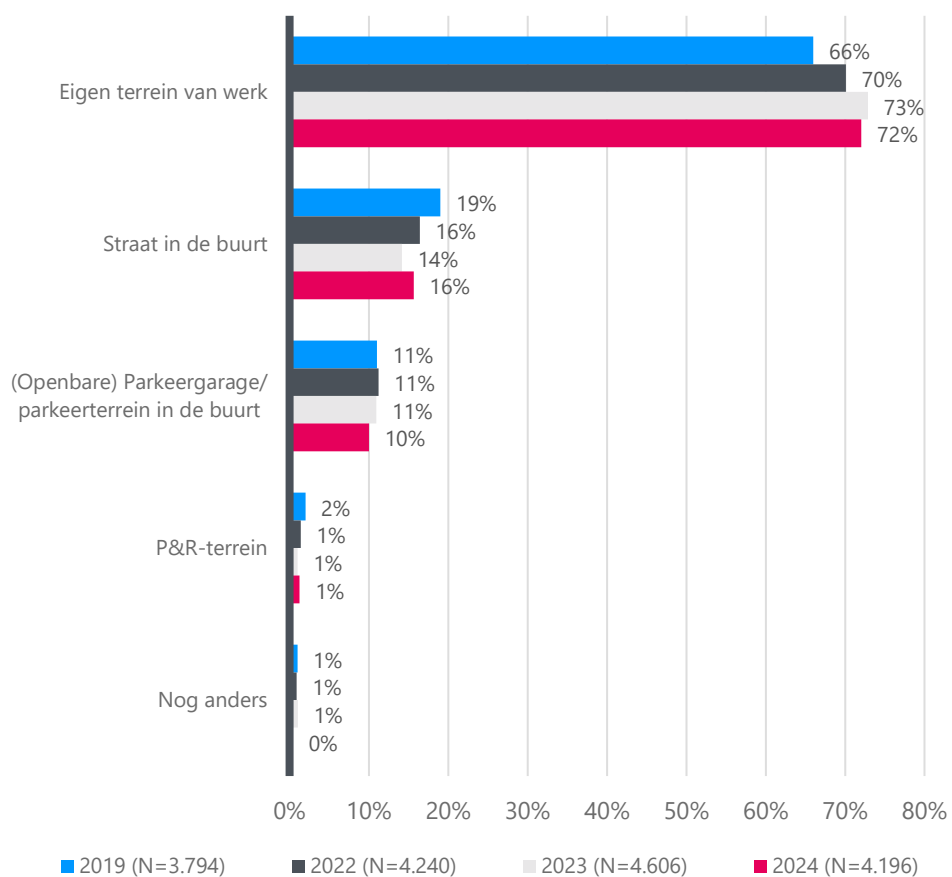
Figuur 3.34: Beoordeling woon-werkreis naar afstandsklassen in 2024 en totaal voor 2019, 2022, 2023 en 2024



3.2.6 Werkomgeving

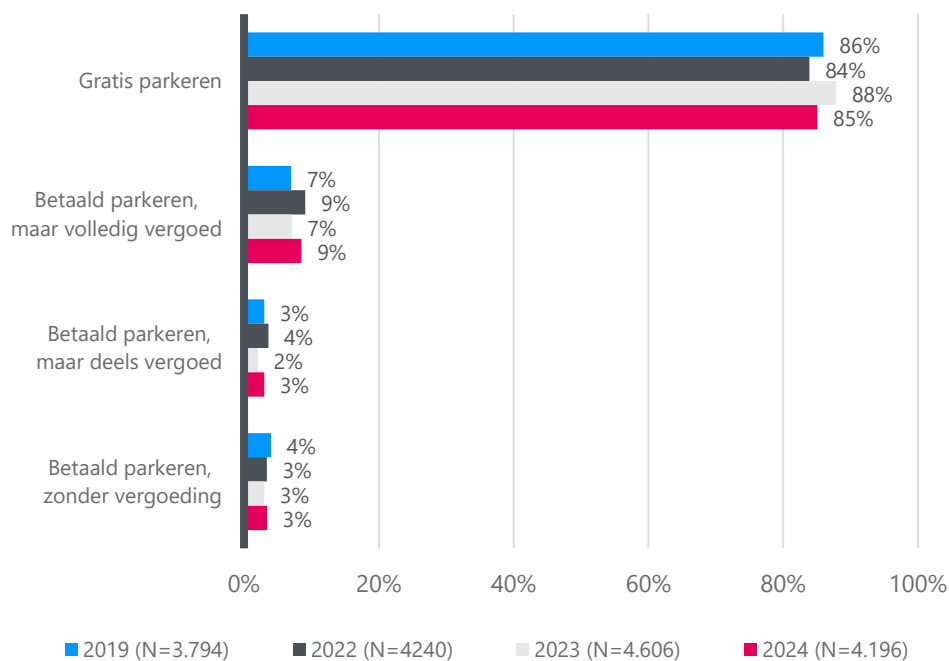
Parkeren

De meeste mensen die met de auto naar hun vaste werkadres reizen parkeren op het eigen terrein van hun werkgever (zie figuur 3.35). Ten opzichte van 2023 is dit aandeel nauwelijks veranderd.



Figuur 3.35: Parkeerlocaties nabij het vaste werkadres

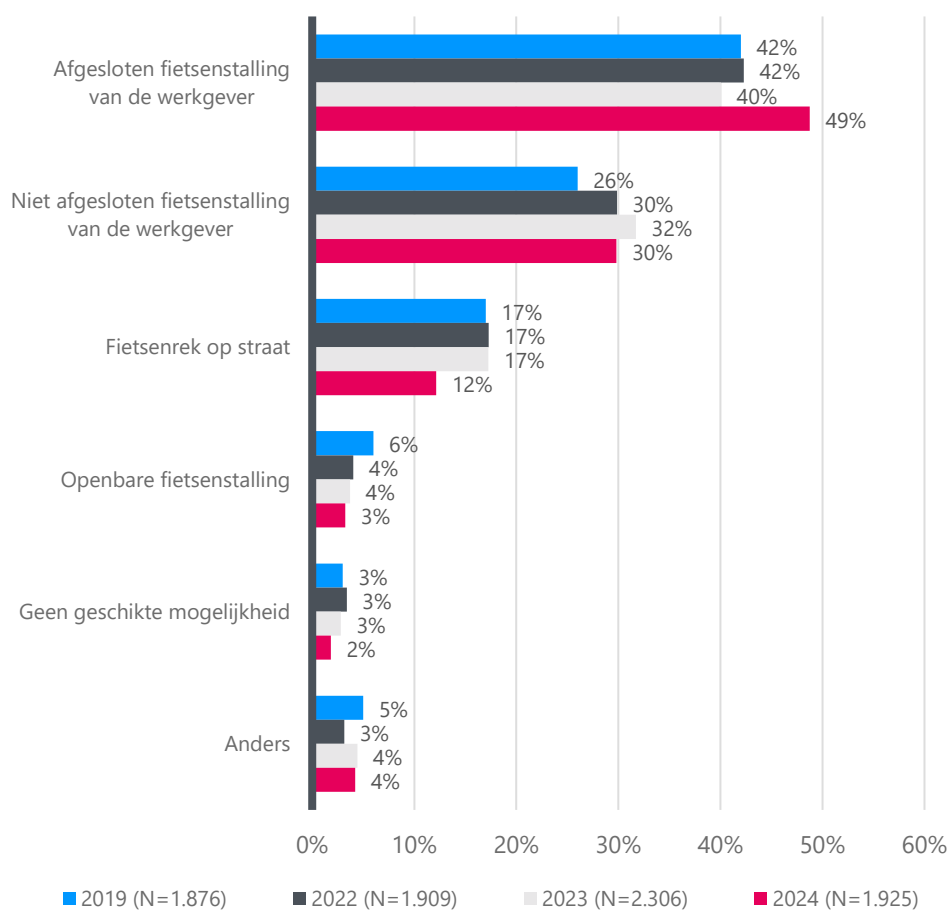
Figuur 3.36 toont de parkeerkosten die de werknemers betalen voor hun parkeerplaats. Het merendeel parkeert gratis (85%). Voor de rest betaalt 9% parkeerkosten, maar krijgt deze volledig vergoed, 3% krijgt deze deels vergoed en 3% betaalt parkeerkosten zonder daar een vergoeding voor te ontvangen.



Figuur 3.36: Parkeerkosten bij het vaste werkadres

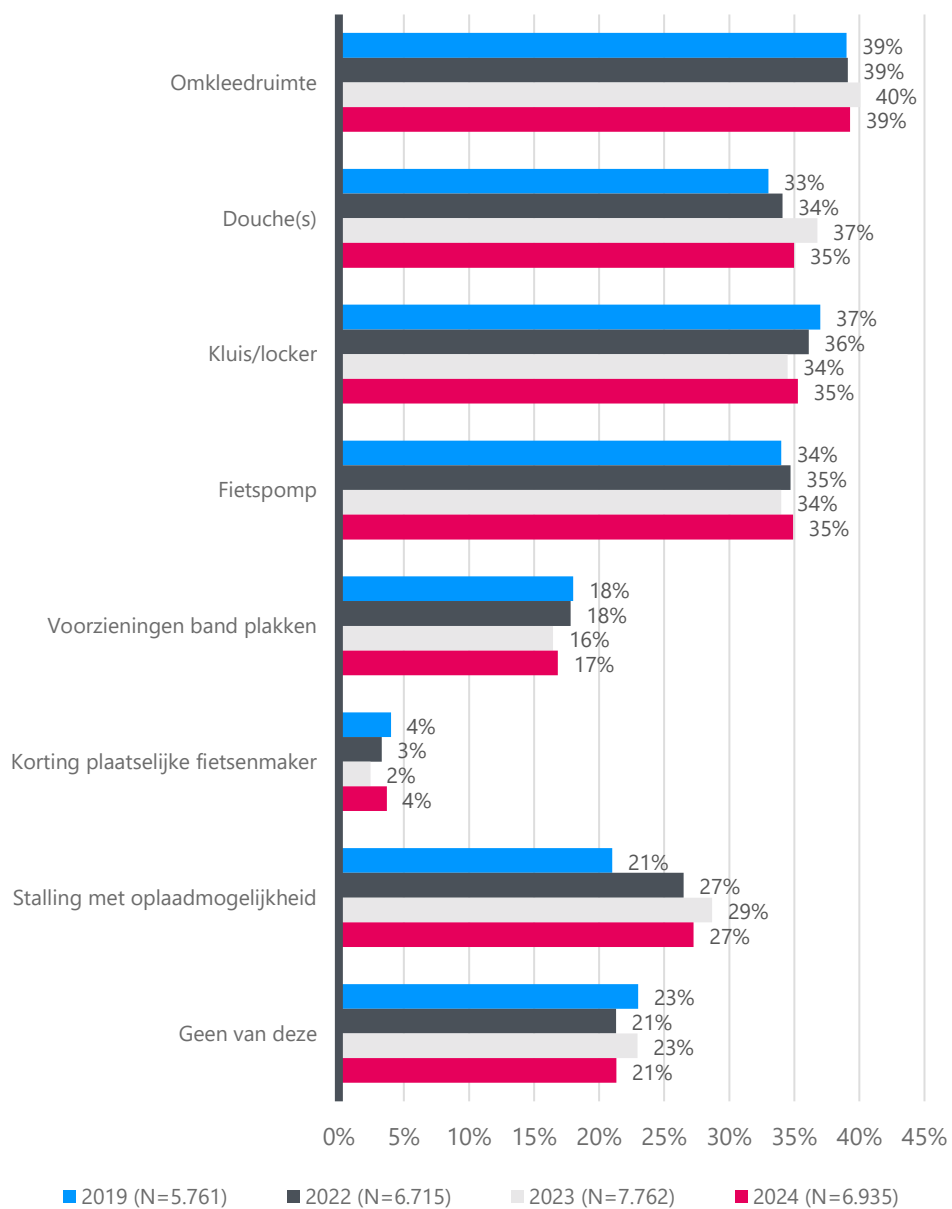
Voorzieningen voor fietsers

In figuur 3.37 worden de gebruikte fietsparkeervoorzieningen bij de werkgever weergegeven. In 2024 stalde 49% de fiets in een afgesloten fietsenstalling van de werkgever en 30% in een niet afgesloten fietsenstalling van de werkgever. Het aandeel dat in een afgesloten fietsenstalling parkeert is hoger dan eerdere jaren.



Figuur 3.37: Fietsparkeerlocaties nabij het vaste werkadres

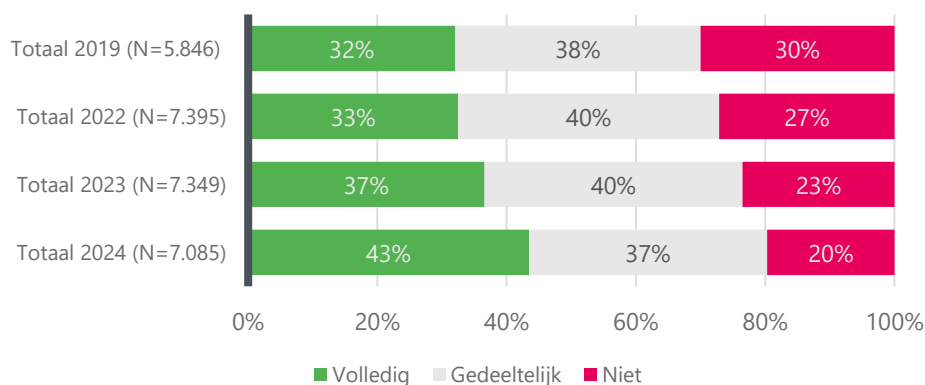
Figuur 3.38 toont de aanwezigheid van overige fietsvoorzieningen op het vaste werkadres. Het aanbod voorzieningen op de werklocatie was in 2024 vergelijkbaar met voorgaande jaren.



Figuur 3.38: Fietsvoorzieningen op het vaste werkadres

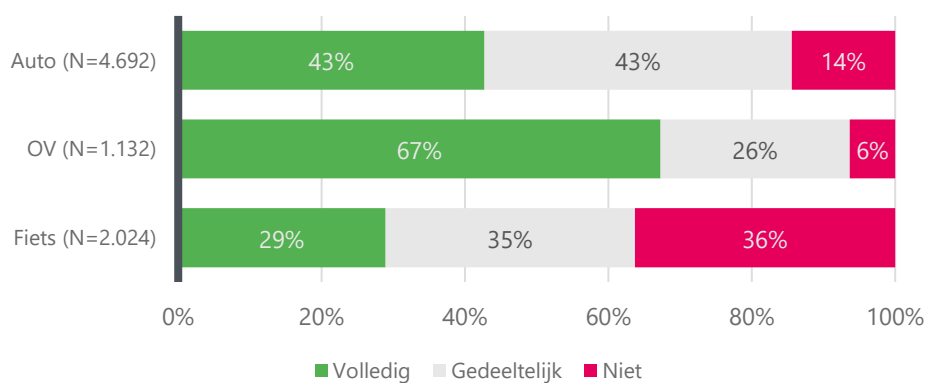
Reiskostenvergoedingen en regelingen

Figuur 3.39 toont het aandeel werknemers dat de reiskosten voor woon-werkverkeer volledig, gedeeltelijk of niet vergoed krijgt. In 2024 is het aandeel dat geen reiskosten vergoed krijgt kleiner dan in voorgaande jaren. Daarnaast is het aandeel dat de volledige reiskosten vergoed krijgt toegenomen ten opzichte van voorgaande jaren.



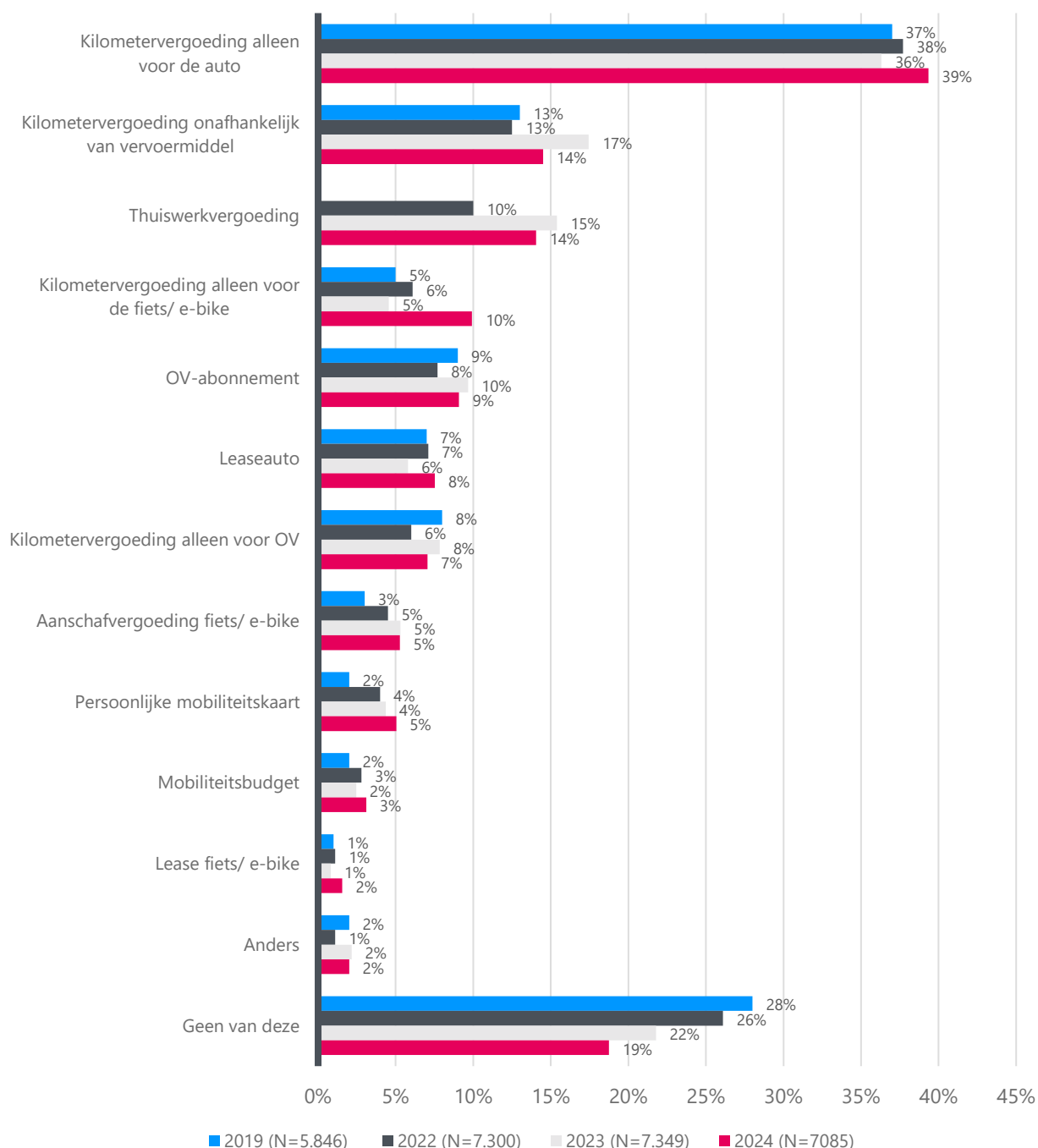
Figuur 3.39: Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer

De mate waarin werknemers hun reiskosten krijgen vergoed is in grote mate afhankelijk van het vervoermiddel dat zij gebruiken voor het woon-werkverkeer (zie figuur 3.40). OV-reizigers krijgen het vaakst de volledige reiskosten vergoed (67%), fietsers het minst vaak (29%). Voor alle vervoermiddelen is het aandeel dat de reiskosten volledig vergoed krijgt toegenomen ten opzichte van 2023.



Figuur 3.40: Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer naar vervoermiddel

In Figuur 3.41 wordt weergegeven van welke soort reiskostenvergoedingen gebruik gemaakt werd in 2024. De kilometervergoeding voor de auto is het meest gebruikelijk (39%), gevolgd door de thuiswerkvergoeding en de algemene kilometervergoeding (onafhankelijk van vervoermiddel). De thuiswerkvergoeding is licht afgenomen t.o.v. vorig jaar (van 15% naar 14%).

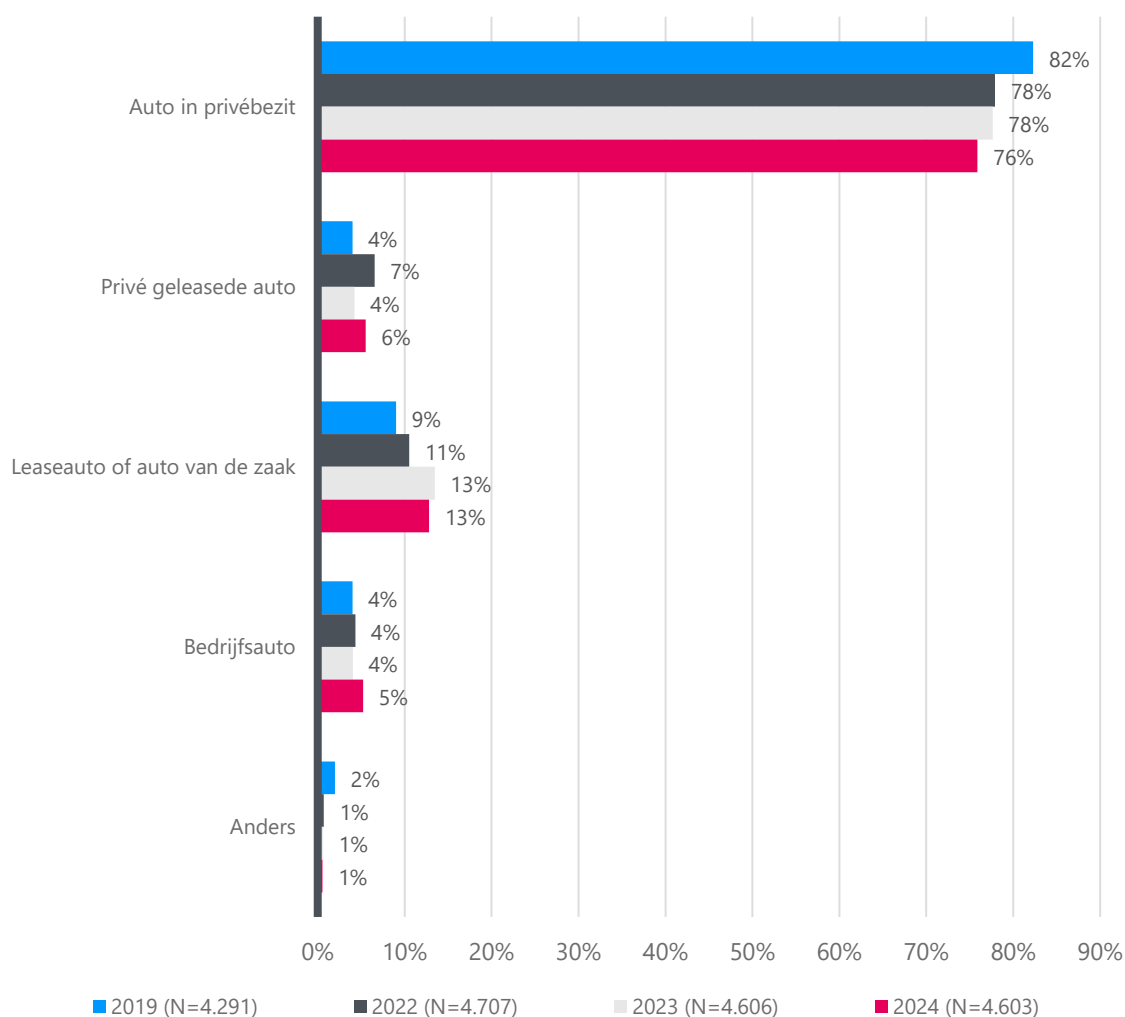


Figuur 3.41: Gebruik reiskostenvergoeding in 2019, 2022, 2023 en 2024

3.2.7 Het wagenpark

Type auto

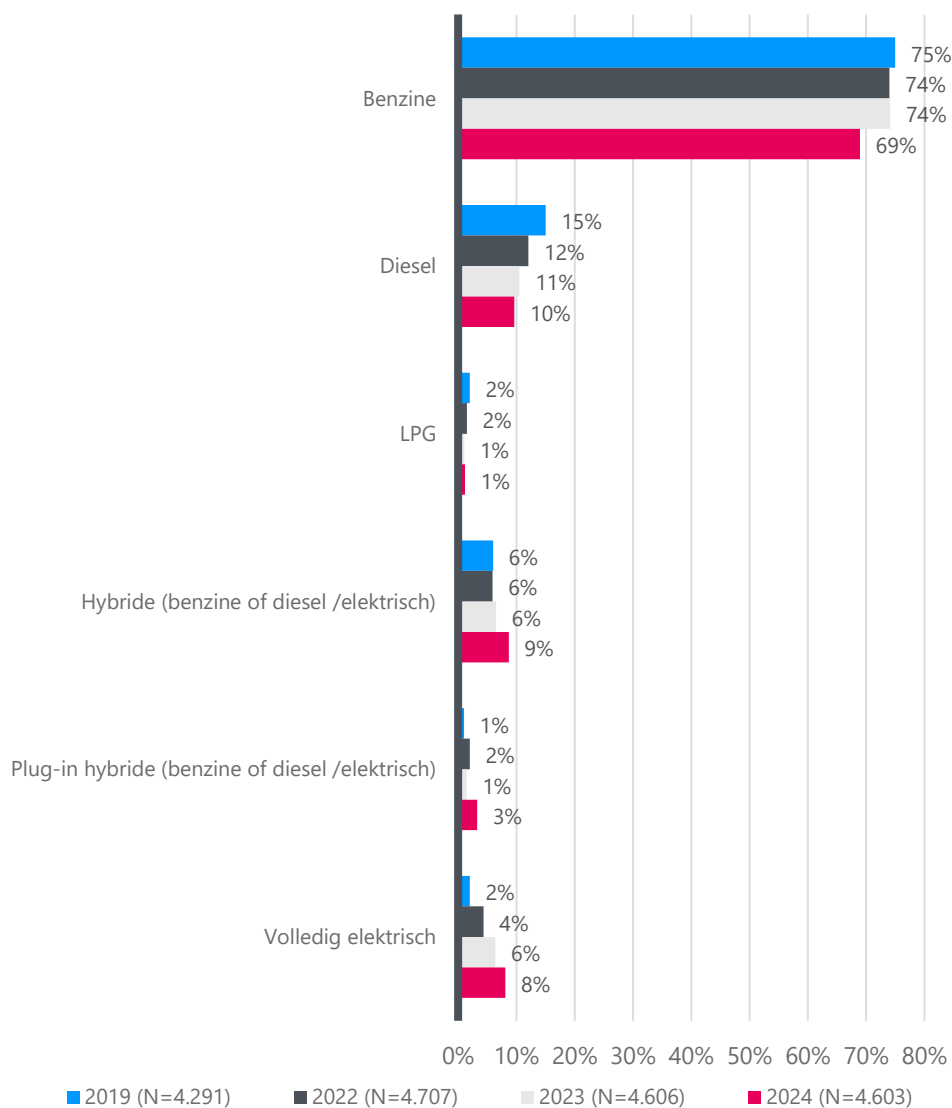
In 2024 maakt 76% van de autoreizigers in het woon-werkverkeer gebruik van een auto in privébezit (zie figuur 3.42). Sinds 2019 daalt dit aandeel. 13% gebruikt een leaseauto of auto van de zaak. Dit is gelijk aan 2023. Het gebruik van een privé geleasede auto is toegenomen van 4% naar 6%.



Figuur 3.42: Type auto voor woon-werk in 2019, 2022, 2023 en 2024

Brandstofsoort auto

De meeste auto's die worden gebruikt voor woon-werkverkeer rijden op benzine (zie figuur 3.43). Het aandeel benzineauto's (69%) is afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren. Ook het aandeel dieselauto's neemt af. Het aandeel volledig elektrische auto's is gestegen van 4% in 2022 naar 8% in 2024. Ook het aandeel hybride auto's is toegenomen.

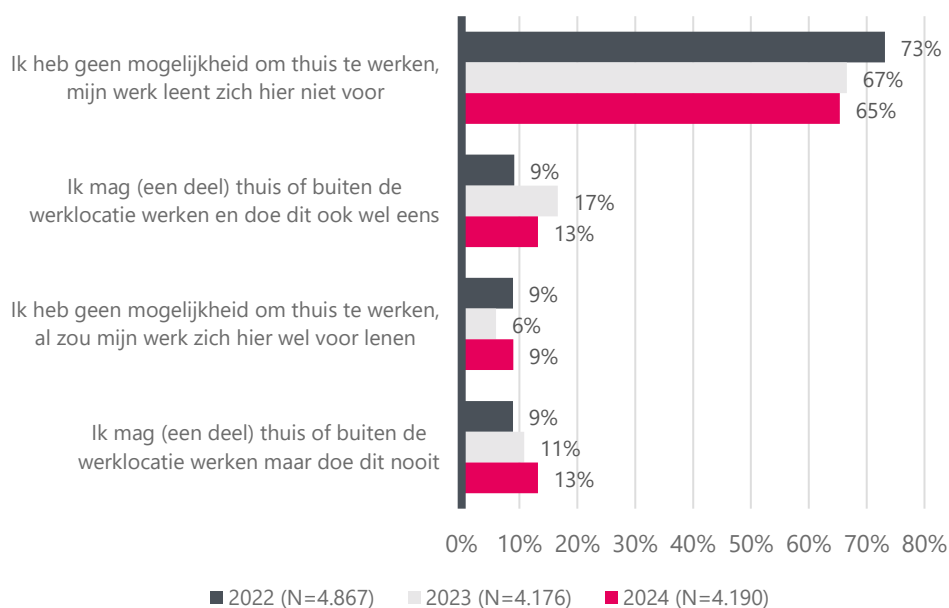


Figuur 3.43: Brandstofsoort auto's woon-werk in 2019, 2022, 2023 en 2024

3.3 Thuiswerken

3.3.1 Thuiswerkmogelijkheden

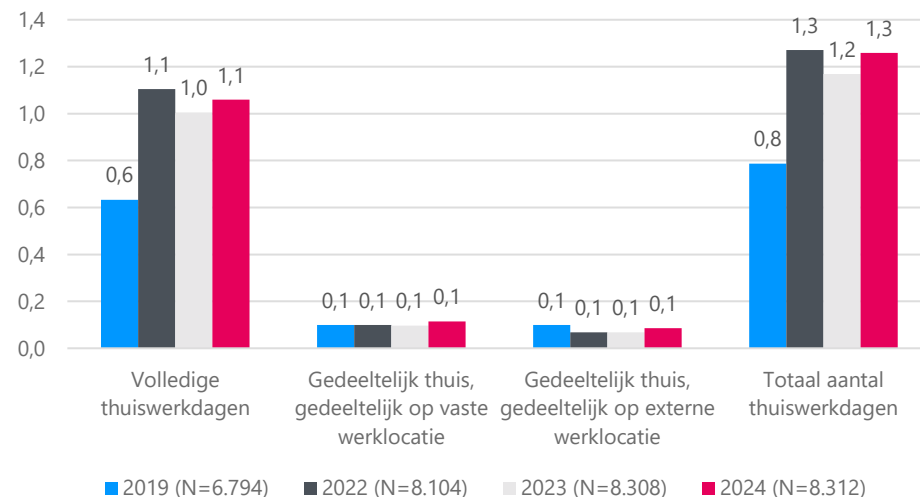
Figuur 3.44 toont voor de werknemers die niet op een regelmatige basis thuiswerken in hoeverre dit voor hun wel een mogelijkheid zou zijn (en of ze dit ook wel eens doen). We zien dat de onmogelijkheden aan de kant van het werk (*mijn werk leent zich hier niet voor*) afnemen van 73% in 2022 naar 65% in 2024, maar ook dat de groep die *wel kan, maar het toch niet doet* (de onderste in de grafiek) tegelijkertijd toeneemt van 9% naar 13%.



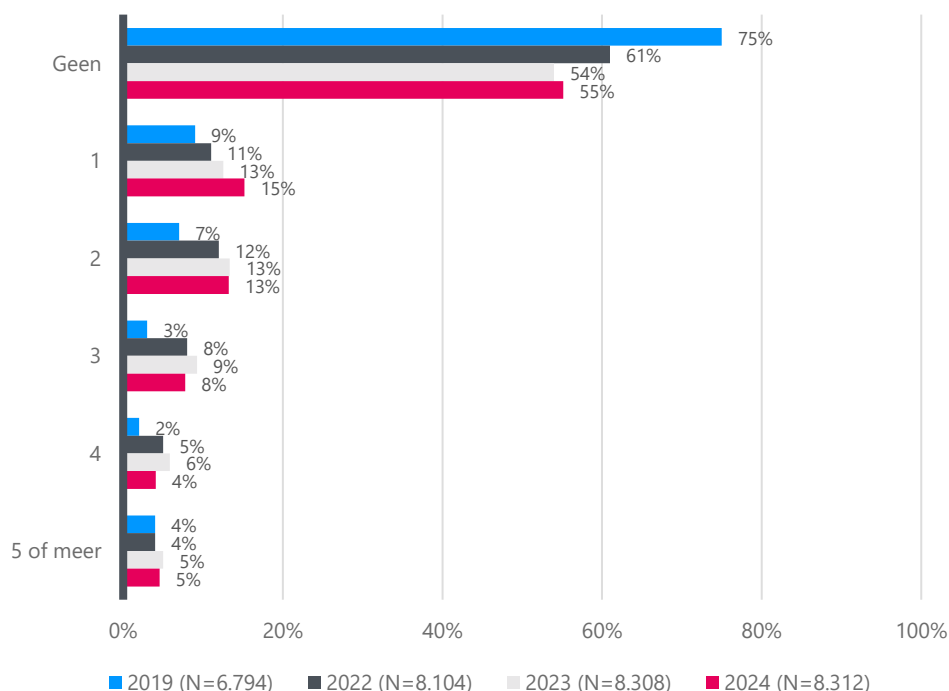
Figuur 3.44: Thuiswerkmogelijkheden van werknemers die niet regelmatig thuiswerken in 2022, 2023 en 2024

Veranderd aandeel thuiswerken

Figuur 3.45 en figuur 3.46 laten het thuiswerkgedrag van werknemers zien in 2019, 2022, 2023 en 2024 (in een representatieve week in oktober). Het gemiddeld aantal thuiswerkdagen is ten opzichte van 2023 iets toegenomen, en daarmee vergelijkbaar met 2022 (zie figuur 3.43). Het aandeel werknemers dat nooit thuiswerkt is in 2024 vergelijkbaar met 2023. Wel werken meer mensen 1 dag per week thuis, en minder vaak 3 dagen of meer dan in 2023.



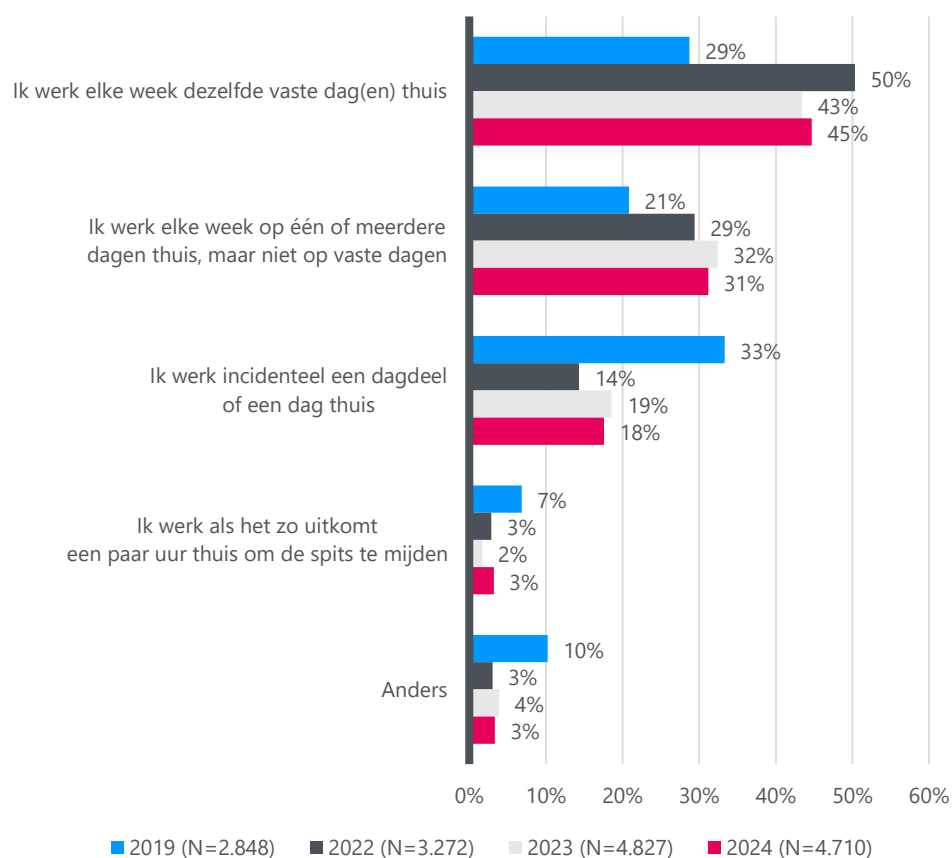
Figuur 3.45: Gemiddeld aantal thuiswerkdagen in 2019, 2022, 2023 en 2024



Figuur 3.46: Totaal aantal thuiswerkdagen per week in 2019, 2022, 2023 en 2024

Spreiding van thuiswerken

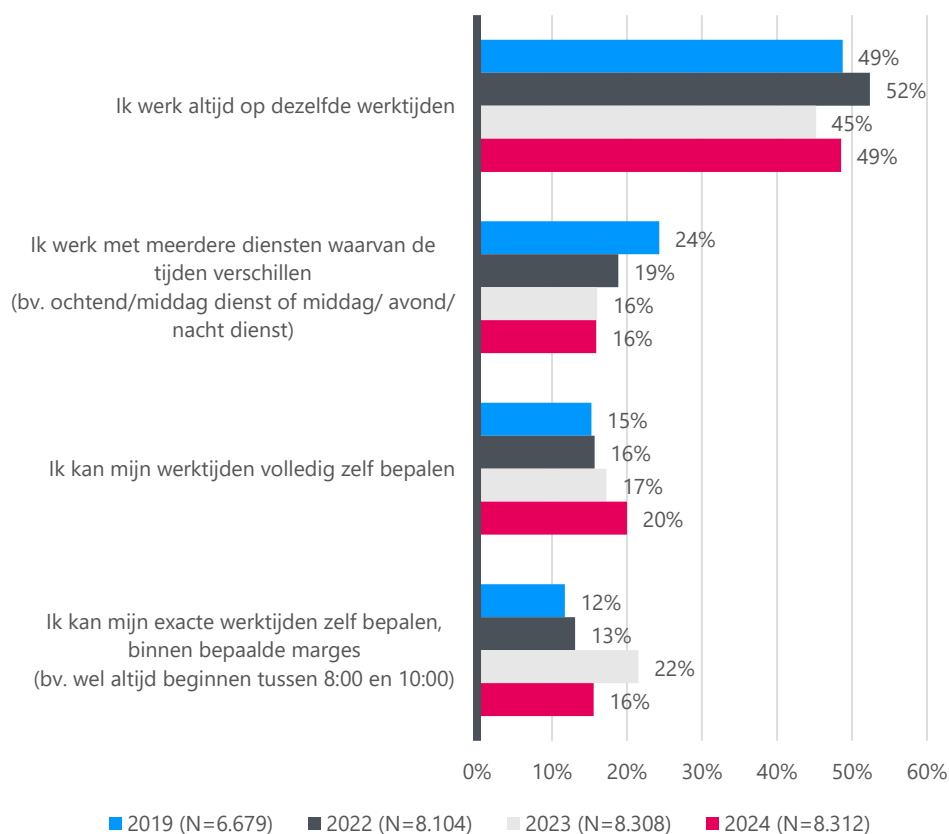
Figuur 3.47 toont wat betreft thuiswerken in 2024 een vergelijkbare flexibiliteit als in 2023. De meeste mensen die thuiswerken doen dit standaard op vaste dagen. Incidenteel thuiswerken en thuiswerken om de spits te mijden is na COVID-19 afgenomen. Het lijkt erop dat thuiswerken meer structureel van aard is geworden.



Figuur 3.47: Structuur thuiswerken in 2019, 2022, 2023 en 2024

Flexibele werktijden

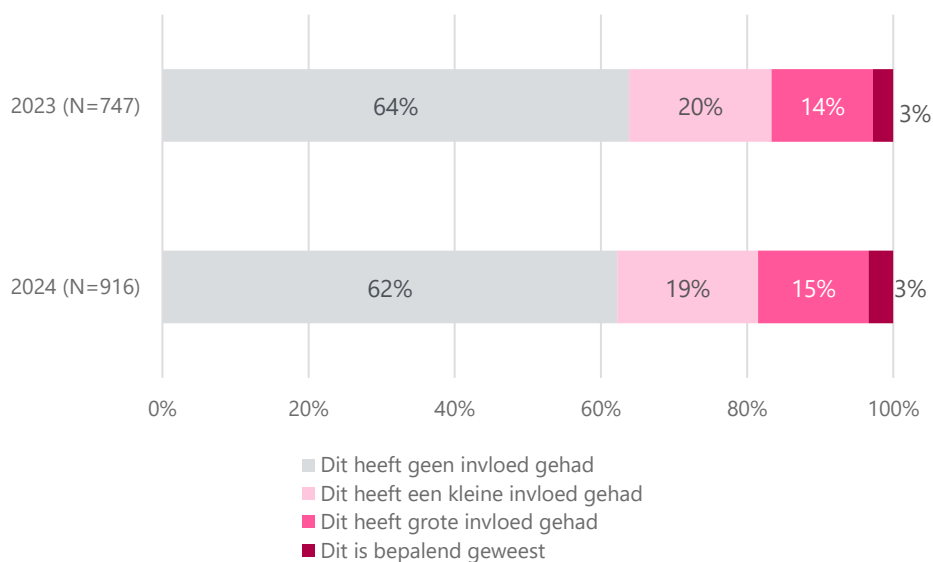
Figuur 3.48 toont de flexibiliteit in werktijden. De flexibiliteit in werktijden is in 2024 ten opzichte van 2023 zowel af- als toegenomen. Meer werknemers werken op dezelfde werktijden (49% t.o.v. 45% in 2023) , maar tegelijkertijd groeit ook de groep werkenden die hun werktijden volledig zelf kunnen bepalen.



Figuur 3.48: Flexibiliteit in werktijden in 2019, 2022, 2023 en 2024

Invloed mogelijkheid thuiswerken op verhuisgedrag

Figuur 3.49 toont in hoeverre de mogelijkheid om thuis te werken meespeelt in de keuze om te verhuizen. In 2024 heeft dit op de meeste mensen die zijn verhuist geen invloed gehad (64%). Dit aandeel is vergelijkbaar met 2023.



Figuur 3.49: Invloed mogelijkheid om thuis te werken in beslissing om te verhuizen in 2023 en 2024

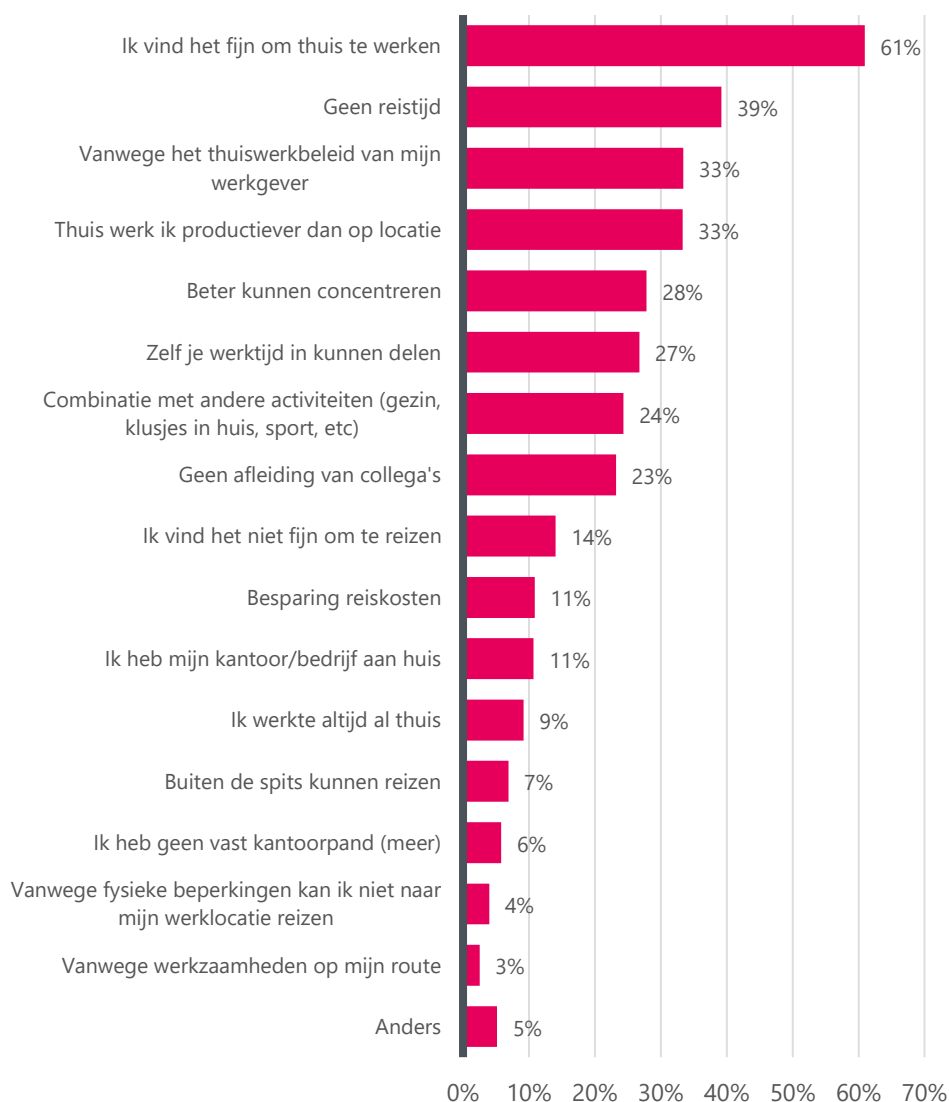


3.3.2 Ervaringen thuiswerken

Voor- en nadelen van thuiswerken

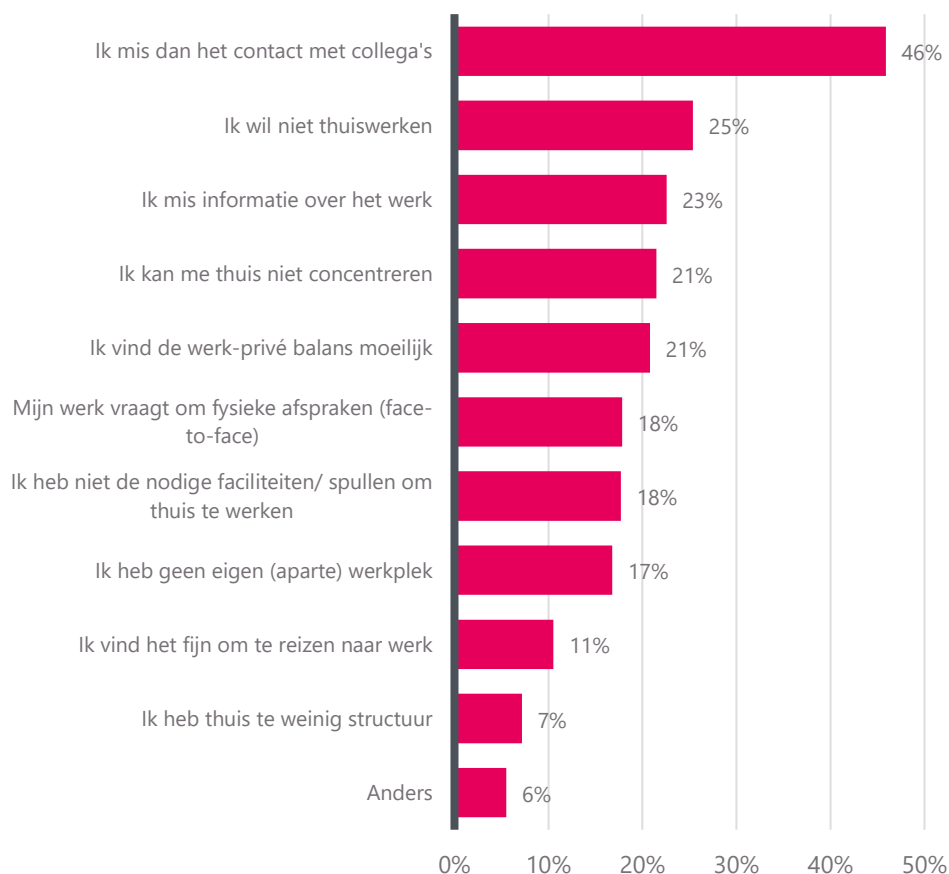
Figuur 3.50 toont de redenen om thuis werken en figuur 3.51 de redenen om niet thuis te werken. De meeste mensen die thuis werken doen dit omdat ze het fijn vinden om thuis te werken (61%) en doordat ze dan geen reistijd hebben (39%). In iets mindere mate spelen ook het kunnen combineren van werktijd met andere activiteiten, thuiswerkbeleid van werkgever, een verhoogde productiviteit, het zelf kunnen indelen van werktijd, een betere concentratie en geen afleiding van collega's een rol in de keuze voor thuiswerken.

Ten opzichte van 2023 zien we een aantal redenen die minder vaak een rol zijn gaan spelen. Dit gaat om geen reistijd (van 48% in 2023 naar 39% in 2024), combinatie met andere activiteiten (van 33% naar 24%) en zelf je werktijd kunnen indelen (van 32% naar 27%).



Figuur 3.50: Redenen om thuis te werken in 2024 (N=4.547)

Als belangrijkste reden om niet thuis te werken (figuur 3.51) wordt het gemis aan contact met collega's genoemd. Van de groep werknemers die nooit thuiswerkt, maar dit wel zou kunnen geeft 46% aan om deze reden niet thuis te werken. Ook in 2023 werd dit als belangrijkste reden genoemd, toen door 51% van deze groep.



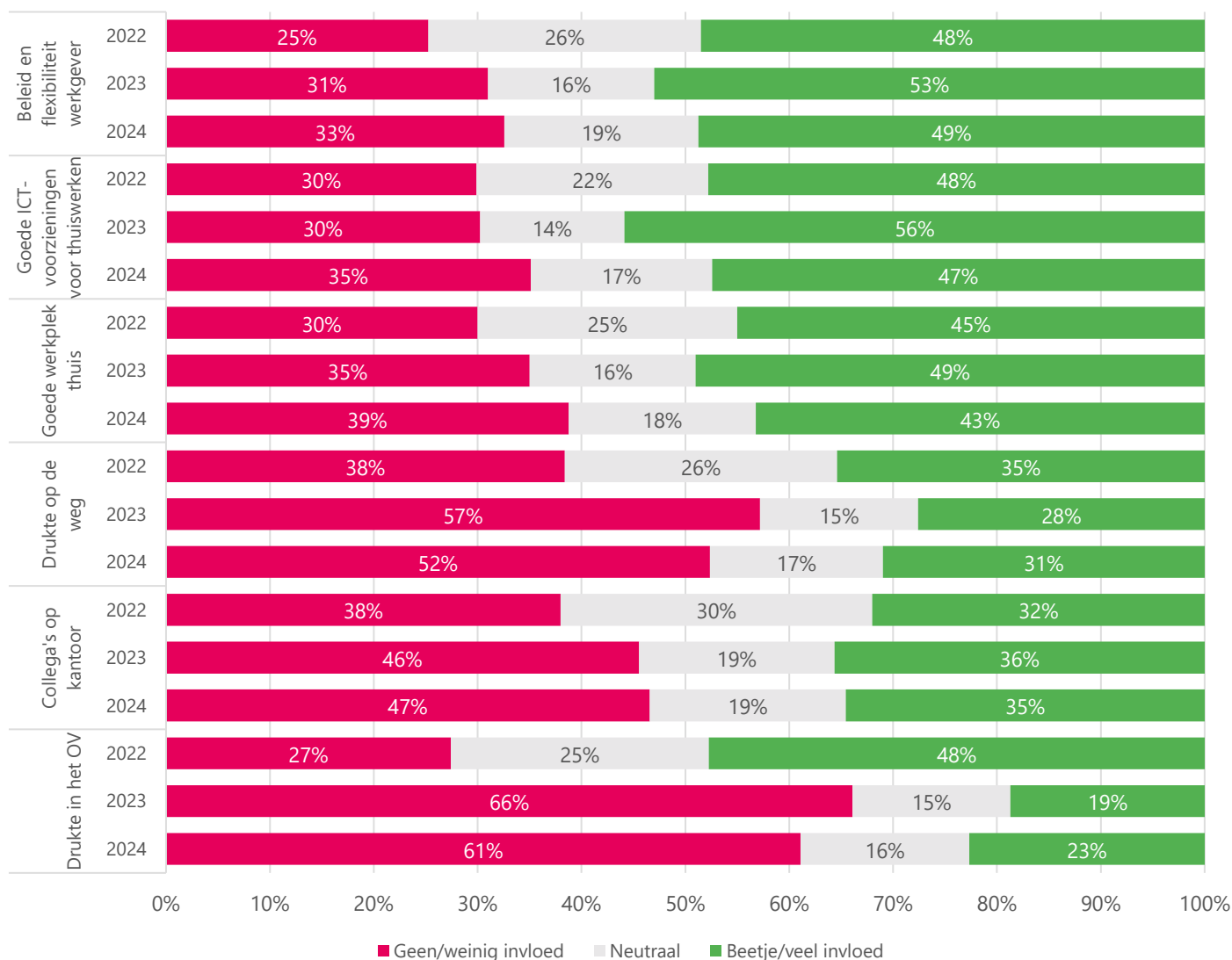
Figuur 3.51: Redenen om niet thuis te werken in 2024 (N=505)



3.3.3 Invloedsfactoren thuiswerkmogelijkheden

Invloed verschillende factoren op thuiswerken

Figuur 3.52 toont voor zes factoren in welke mate deze van invloed zijn op de keuze om thuis te werken in de periode 2022-2024. In 2024 speelden beleid en flexibiliteit van de werkgever, goede ICT-voorzieningen en een goede werkplek thuis de grootste rol. Ook in voorgaande jaren hadden deze aspecten de grootste invloed.

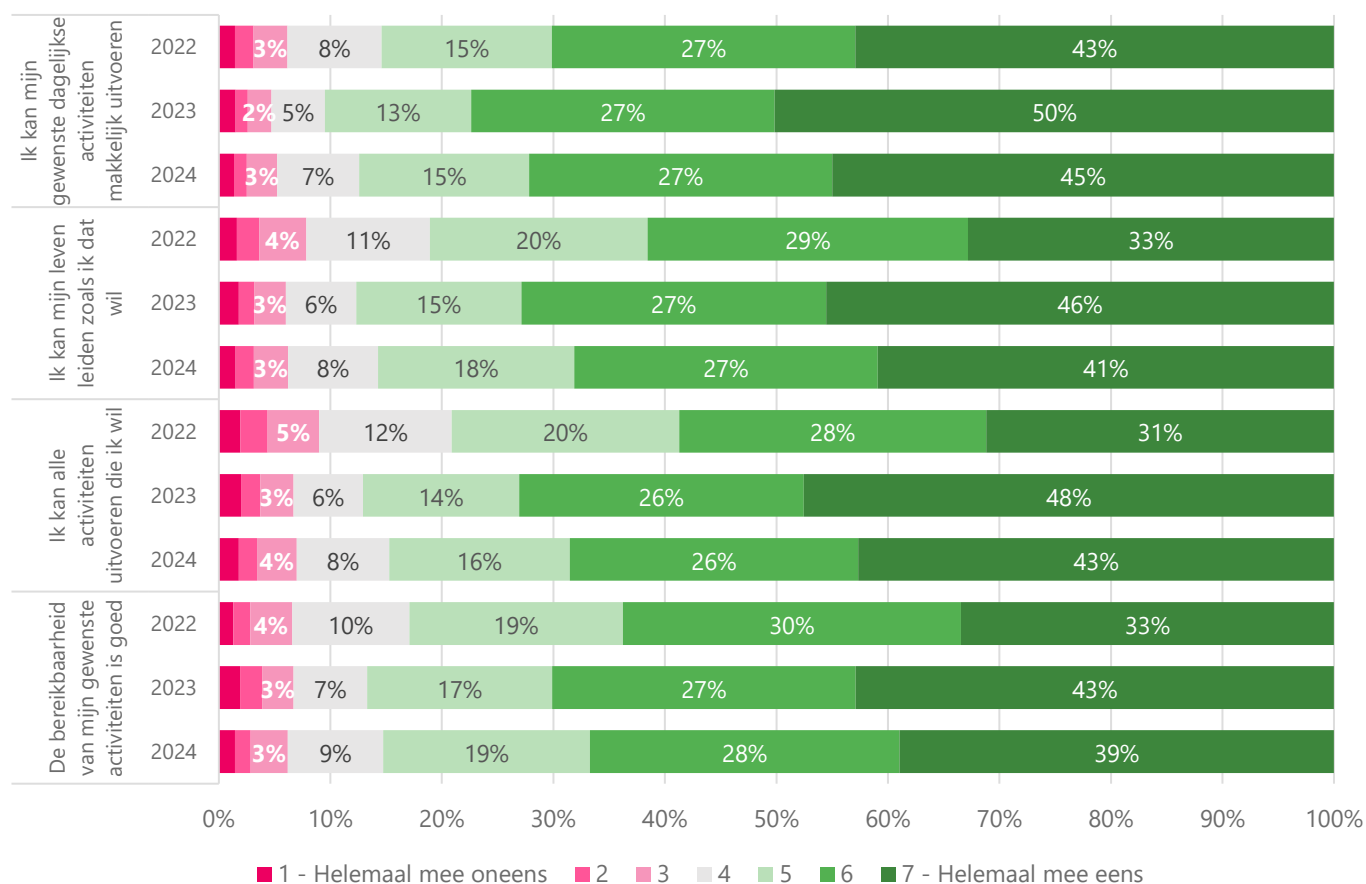


Figuur 3.52: Invloedsfactoren op reis- en thuiswerkgedrag in 2022 (N=8.104), 2023 (N=8.308) en 2024 (N=8.312)

3.4 Beleving van bereikbaarheid

Net als in 2022 en 2023 zijn aan alle respondenten vier stellingen voorgelegd over de beleving van de bereikbaarheid (zie figuur 3.53). Minimaal 80% is het (helemaal) eens met de stellingen en vindt dat zij hun dagelijkse gewenste activiteiten makkelijk uit kunnen voeren, een leven kunnen leiden zoals zij willen en alle activiteiten uit kunnen voeren die zij willen. Ook wordt de bereikbaarheid van de gewenste activiteiten als goed ervaren. Voor elke stelling is dit percentage lager dan in 2023, maar hoger dan in 2022.

Mannen zijn het vaker eens met de verschillende stellingen dan vrouwen. Het verschil is het grootste op de stelling 'Ik kan alle activiteiten uitvoeren die ik wil.' Hier is 87% van de mannen het helemaal mee eens, tegenover 83% van de vrouwen. Daarnaast speelt ook leeftijd een rol in de mate waarin de stellingen positief worden beoordeeld. Naarmate leeftijd toeneemt zijn meer inwoners het eens met de stellingen.



Figuur 3.53: Oordeel op stellingen over beleving van bereikbaarheid in 2022 (N=12.750), 2023 (N=15.047) en 2024 (N=12.080)

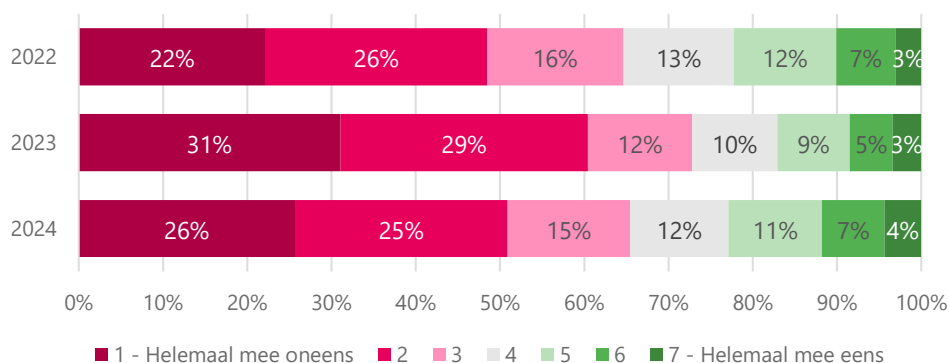
Verder zijn hoger opgeleiden en mensen die een auto bezitten het vaker eens met de stellingen en heeft ook de huidige werksituatie invloed op de ervaringen. Zelfstandig ondernemers en niet werkzoekenden (studerend/gepensioneerd/arbeidsongeschikt etc.) zijn

het het vaakst eens met de stellingen en werkzoekenden het minst vaak. Werknemers met een baan in loondienst oordelen daar tussen in.

Er is ook gevraagd welk cijfer Nederlanders aan de bereikbaarheid van voorzieningen in de woonomgeving geven. De bereikbaarheid wordt gemiddeld met een 7,9 beoordeeld. Dit is gelijk aan de beoordeling die in 2022 en 2023 werd gegeven. Hierin is grofweg hetzelfde te zien als bij de stellingen. Mannen oordelen positiever dan vrouwen (7,9 t.o.v. 7,8) en de oordelen nemen toe naarmate leeftijd toeneemt (van een 7,7 bij 18-34 jaar tot 8,1 bij 65+). Daarnaast oordelen hoger opgeleiden hoger (8,0 t.o.v. 7,8 bij midden en laag opgeleid). Hetzelfde geldt voor mensen die een auto bezitten (7,9 t.o.v. 7,7).

Werkzoekenden ervaren de bereikbaarheid van voorzieningen het slechtste (7,6 t.o.v. 7,9 bij mensen in loondienst. Het grootste verschil is te zien bij stedelijkheidsgraad. In (zeer) sterk stedelijk en matig stedelijke gemeenten ligt het gemiddelde oordeel op een 8,0 terwijl dit in weinig/niet stedelijke gemeenten een 7,5 is.

Ten slotte is de stelling 'Waar ik woon zijn de afstanden tot de meeste voorzieningen te groot' voorgelegd (figuur 3.54). 66% van de Nederlanders vindt dat de afstanden tot de meeste voorzieningen niet te groot zijn waar zij wonen. Vorig jaar was dit 72% en in 2022 64%.



Figuur 3.54: Oordeel op de stelling 'Waar ik woon zijn de afstanden tot de meeste voorzieningen te groot' bereikbaarheid in 2022 (N=12.750), 2023 (N=15.047) en 2024 (N=12.080)

Ook hier oordelen mannen iets positiever (meer inwoners zijn het oneens met de stelling) dan vrouwen. Naarmate leeftijd toeneemt zijn er minder inwoners die de afstanden als te groot ervaren en ook hoger opgeleiden vinden de afstanden minder vaak te groot. In tegenstelling tot eerdere stellingen zijn autobezitters hierop negatiever: 23% vindt de afstanden te groot t.o.v. 21% onder de niet autobezitters.

Er zijn grotere verschillen naar stedelijkheidsgraad. In weinig/niet stedelijke gemeenten ervaart 33% de afstanden als te groot. In matig stedelijke en (zeer) sterk stedelijke gemeenten is dit respectievelijk 21% en 18%.



4. Inzicht in verandering

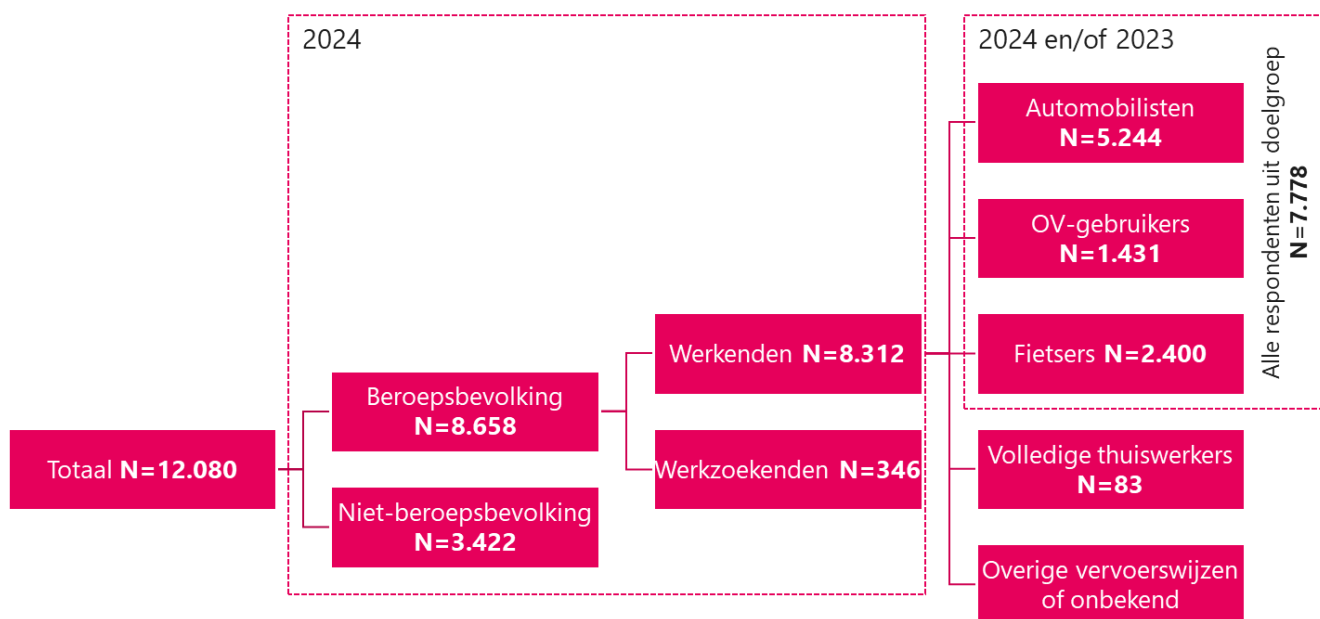
Dit hoofdstuk geeft inzicht in veranderingen in het reisgedrag van de Nederlandse bevolking in het woon-werkverkeer. Paragraaf 4.1 gaat in op ontwikkelingen in wonen en werken (autonome ontwikkelingen), paragraaf 4.2 gaat in op ontwikkelingen in werkgeversregelingen en paragraaf 4.3 behandelt ontwikkelingen op en rond de woon-werkroute. Paragraaf 4.4 sluit af met ontwikkelingen in woon-werk mobiliteit.

We kijken in dit hoofdstuk voornamelijk naar mensen die in 2024 en/of 2023 minstens één dag in de week van respectievelijk de auto, het OV of de fiets/e-bike als hoofdvervoermiddel gebruik maken om naar het werk te reizen. Iemand die van meerdere hoofdvervoerwijzen gebruik maakte tijdens de onderzoekswEEK valt in meerdere groepen. Respondenten die zowel in 2024 als 2023 volledig thuiswerkten (in de onderzoekswEEK), vallen buiten deze analyse. Hetzelfde geldt voor respondenten die zowel in 2024 als 2023 geen auto, fiets of OV gebruikten (overige vervoerwijzen).

Analyses met betrekking tot veranderingen in werkgeversregelingen en woon-werkroute betreffen echter alle werkenden in 2024, omdat deze stellingen alleen aan hen zijn voorgelegd. Respondenten die in 2023 wel werkten, maar in 2024 niet meer, vallen hierdoor buiten de analyse.

In dit hoofdstuk zijn de resultaten voor 2023 gebaseerd op de retrospectieve waarnemingen van de deelnemers aan het onderzoek in 2024. Het gaat hierbij dus steeds om wat deze respondenten zeggen een jaar geleden gedaan te hebben.

Een overzicht van de ongewogen steekproefgrootte per relevante doelgroep in dit hoofdstuk is gegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Ongewogen steekproefgrootte per relevante doelgroep

4.1 Ontwikkeling wonen en werken

4.1.1 Veranderingen in wonen en werken in het afgelopen jaar

Veranderingen in de leef- en werksituatie van werkenden kunnen een rol spelen bij veranderingen in de woon-werkmobiliteit van automobilisten, OV-gebruikers en fietsers⁹. Tabel 4.1 en 4.2 brengen deze 'autonome' veranderingen in beeld (hoe groter het aandeel, hoe donkerder de kleurschakering).

Veranderingen in afgelopen jaar	% veranderd Totaal			# veranderd Totaal		
	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets
Verhuizing	11.3%	17.8%	10.2%	610	236	229
Geboorte van een kind	5.6%	6.4%	3.7%	301	85	83
Begonnen met een nieuwe baan	20.4%	30.6%	19.9%	1099	406	446
Geen werk meer in 2024	3.5%	4.0%	4.5%	190	53	101
Ander werkadres	17.6%	20.6%	13.9%	948	273	313
Meer dagen gaan werken	7.3%	10.2%	10.7%	396	135	240
Minder dagen gaan werken	9.8%	12.5%	12.1%	528	166	271
Meer dagen thuis gaan werken	9.4%	15.9%	7.7%	508	211	173
Minder dagen thuis gaan werken	13.4%	19.4%	10.7%	720	258	241
Meer auto's in 2024	6.6%	6.6%	4.7%	356	87	106
Minder auto's in 2024	5.9%	7.1%	5.7%	319	94	127
Geen verandering	41.9%	31.1%	46.3%	2258	412	1039

Tabel 4.1: Veranderingen (relatief en absoluut) in wonen en werken in 2024 vs. 2023 (retrospectief) onder automobilisten, OV-reizigers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)¹⁰

⁹ Onder 'fiets' vallen ook e-bike en speed-pedelec.

¹⁰ De getoonde steekproefaantallen zijn de ongewogen cijfers, de percentages in de tabel hebben betrekking op de gewogen cijfers. Zie voor nadere uitleg van de weging Bijlage B.1.4.2.



Veranderingen in afgelopen jaar	% veranderd en aantal woon-werkritten gewijzigd			% veranderd en aantal woon-werkritten ongewijzigd			% veranderd Totaal		
	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets	Auto	OV	Fiets
Verhuizing	4.0%	8.7%	5.6%	7.3%	9.0%	4.6%	11.3%	17.8%	10.2%
Geboorte van een kind	1.6%	2.6%	1.6%	4.0%	3.8%	2.0%	5.6%	6.4%	3.7%
Begonnen met een nieuwe baan	8.4%	18.5%	12.6%	12.0%	12.1%	7.3%	20.4%	30.6%	19.9%
Geen werk meer in 2024	3.5%	4.0%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	3.5%	4.0%	4.5%
Ander werkadres	6.5%	12.5%	8.2%	11.1%	8.1%	5.7%	17.6%	20.6%	13.9%
Meer dagen gaan werken	4.3%	8.2%	7.5%	3.1%	2.0%	3.2%	7.3%	10.2%	10.7%
Minder dagen gaan werken	6.2%	9.3%	8.6%	3.6%	3.2%	3.4%	9.8%	12.5%	12.1%
Meer dagen thuis gaan werken	4.2%	10.1%	4.2%	5.2%	5.8%	3.5%	9.4%	15.9%	7.7%
Minder dagen thuis gaan werken	7.8%	10.9%	6.1%	5.6%	8.6%	4.7%	13.4%	19.4%	10.7%
Meer auto's in 2024	2.7%	3.3%	2.8%	3.9%	3.2%	2.0%	6.6%	6.6%	4.7%
Minder auto's in 2024	2.3%	3.7%	2.8%	3.6%	3.4%	2.9%	5.9%	7.1%	5.7%
Geen verandering	2.2%	2.4%	4.4%	39.7%	28.6%	41.9%	41.9%	31.1%	46.3%

Tabel 4.2: Veranderingen in wonen en werken in 2024 vs. 2023 (retrospectief) onder automobilisten, OV-reizigers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

In 2024 heeft een grote groep het afgelopen jaar geen veranderingen in de leef- en werksituatie meegemaakt; bij de meesten zijn hun woon-werkritten onveranderd gebleven. Met name OV-gebruikers¹¹ zijn het afgelopen jaar verhuisd (18%) of op een ander werkadres gaan werken (21%). Deze trends waren ook in 2023 al zichtbaar¹². Daarnaast is bijna een derde van de OV-gebruikers begonnen met een nieuwe baan (31%). Deze veranderingen leiden vaak tot een verandering in OV-ritten (resp. 9%, 13% en 19%). Verder is een groot aandeel minder dagen gaan thuiswerken; ook hier zien we de grootste verandering in woon-werkritten onder OV-gebruikers (9%).

¹¹ OV-gebruikers: zie de definitie daarvan in paragraaf 2.2: *personen die minimaal 1 dag per week OV (trein/bus/tram/metro) gebruiken voor het woon-werkverkeer in 2023 en/of 2024.*

¹² zie tabel 4.1 op pag. 58 in de rapportage van LRO 2023



De aandelen voor verhuisd, nieuwe baan en andere werklocatie vallen op. We leggen deze naast landelijke cijfers:

- In 2023 zijn 1,74 miljoen mensen verhuisd (ongeveer 10% van de totale Nederlandse bevolking) (bron: CBS¹³). Onze resultaten voor automobilisten en fietsers zijn hiermee vergelijkbaar, alleen bij OV-gebruikers zien we een grotere afwijking. Merk op dat onze doelgroepen betrekking hebben op de werkzame bevolking, en niet de totale Nederlandse bevolking.
- Steeds meer mensen wisselen van baan. Deze trend speelt al jaren, maar sinds de toename van flexibele contracten en de COVID19-pandemie (waarin personeelstekorten sterk opliepen) stijgt het aandeel overstappers hard. In 2022 wisselde één op de vijf werknemers (ongeveer 20%) (bron: UWV/NOS¹⁴). Ook hier zijn onze resultaten voor automobilisten en fietsers vergelijkbaar, maar zien we een grotere afwijking bij OV-gebruikers.
- Een ander werkadres is sterk gecorreleerd met het wisselen van baan, hoewel een nieuwe baan niet altijd een ander werkadres betekent en vice versa.
- De doelgroep OV-gebruikers (gemiddeld 41 jaar, 68% is hoger opgeleid) zijn gemiddeld genomen jonger en hoger opgeleid dan de doelgroepen automobilisten (gemiddeld 44 jaar, 49% is hoger opgeleid) en fietsers (gemiddeld 44 jaar, 51% is hoger opgeleid). Jonge hoger opgeleiden zijn doorgaans flexibel in wonen en werken. Zo verhuizen twintigers en dertigers het meest; ze gaan uit huis, verhuizen voor opleiding of werk, gaan samenwonen of naar een grotere woning (bron: CBS¹⁵). Uit CBS-cijfers blijkt dat jonge hoogopgeleiden vaker van baan veranderen; ze hebben een betere uitgangspositie, er is meer variatie in het soort werkzaamheden dat ze kunnen doen en aan het begin van je loopbaan maak je de meeste kans op promotie (bron: CBS/Intermediar¹⁶). Dit is in lijn met de hogere aandelen die we onder OV-gebruikers zien.

¹³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/levensloop/verhuizen>

¹⁴ <https://nos.nl/artikel/2460908-uwv-een-op-de-vijf-werknemers-wisselde-vorig-jaar-van-baan>

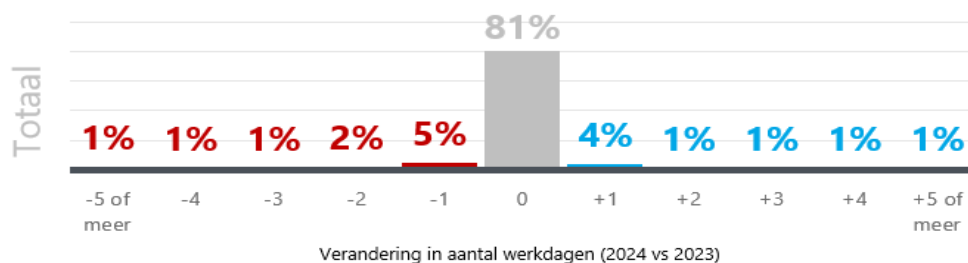
¹⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/levensloop/verhuizen>

¹⁶ <https://www.intermediar.nl/werk-en-carriere/loopbaanontwikkeling/meeste-baanwisselaars-zijn-jong-of-hoogopgeleid>

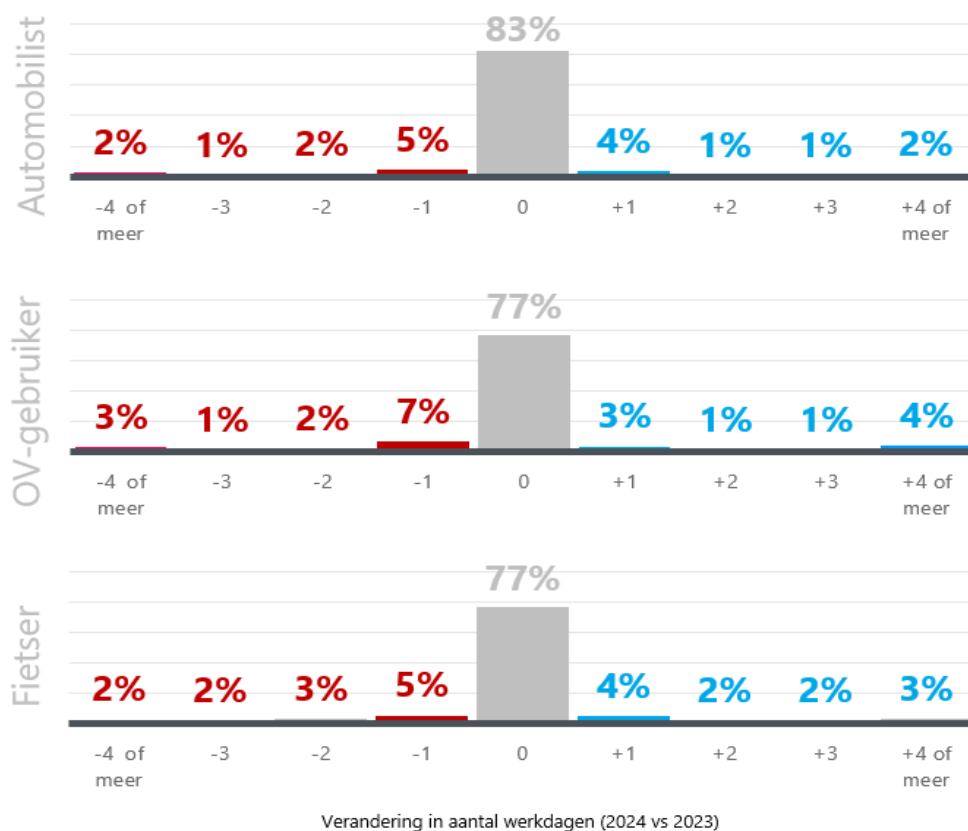


4.1.2 Verandering in werkdagen

Figuur 4.2 laat zien hoeveel dagen men meer of minder is gaan werken in 2024 ten opzichte van 2023 (retrospectief). De meerderheid (81%) werkt in 2024 een gelijk aantal dagen per week als in 2023. Ongeveer 10% is één of meer dagen minder gaan werken, en ongeveer 8% is één of meer dagen extra gaan werken.



Figuur 4.2: Veranderingen in werkdagen 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief, alle werkenden binnen doelgroep automobilist, OV-gebruiker en/of fietser, N=7.778)



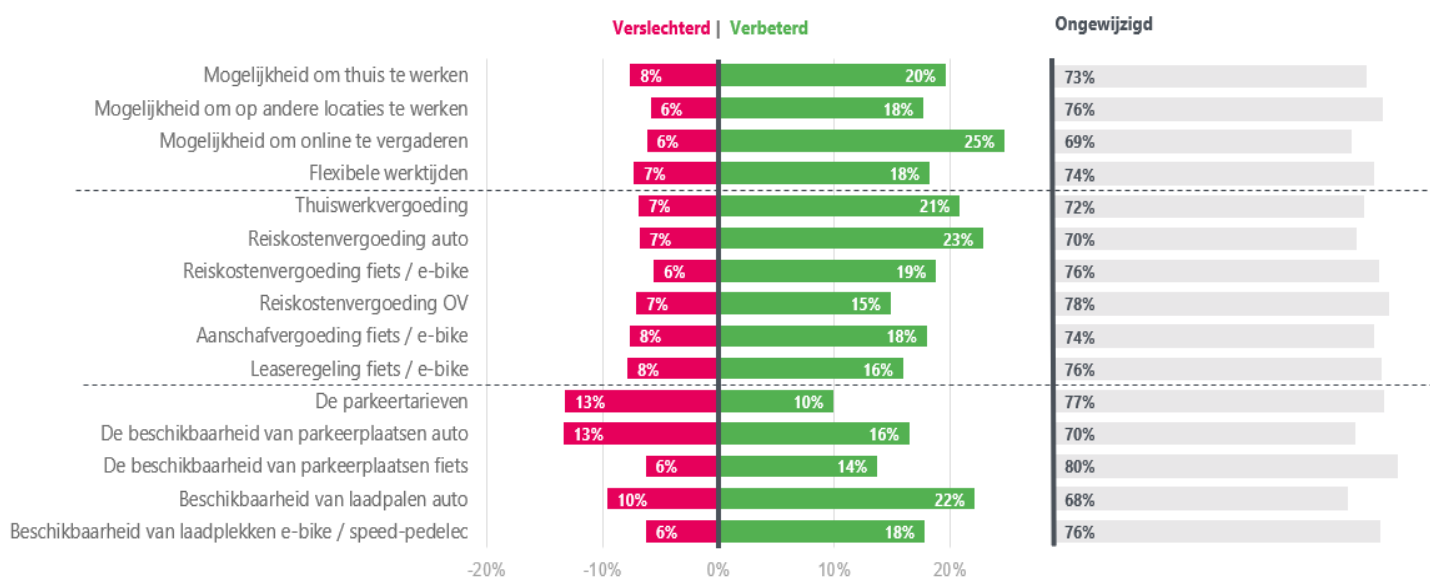
Figuur 4.3: Veranderingen in werkdagen 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief) voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

Figuur 4.3 geeft uitsplitsingen van de verandering in werkdagen voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers weer. De veranderingen onder automobilisten zijn vergelijkbaar met het totaal, onder OV-gebruikers en fietsers is een grotere verandering zichtbaar (77% heeft geen verandering in aantal werkdagen voor fiets en OV).

4.2 Ontwikkeling werkgever

4.2.1 Veranderingen in regelingen

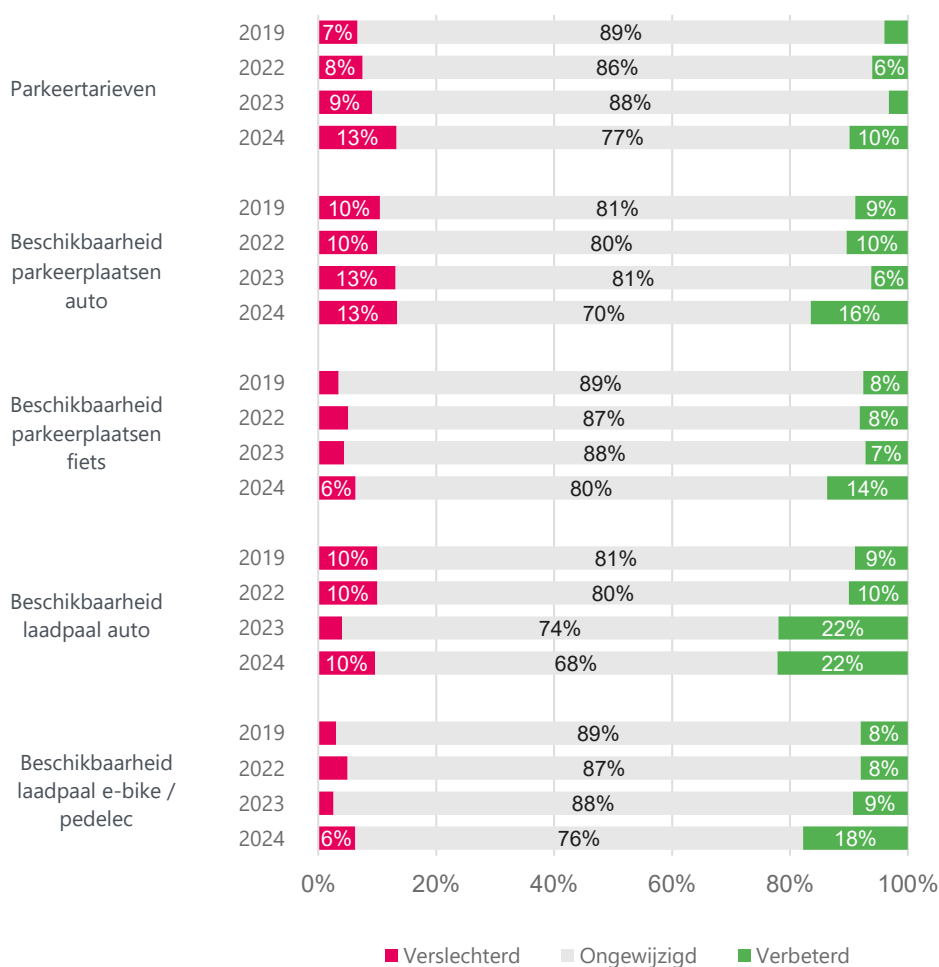
Het aandeel werkenden dat stelt dat bepaalde werkgeversregelingen (verder) zijn verslechterd of verbeterd in 2024 ten opzichte van 2023 ligt tussen de 20% en 32% (zie figuur 4.4). De meeste verbeteringen vinden plaats bij de mogelijkheden tot online vergaderen (25%), maar ook bij de reiskostenvergoeding voor auto (23%), beschikbaarheid van laadpalen voor elektrische auto's (22%), thuiswerkvergoeding (21%) en de mogelijkheid tot thuiswerken (20%) is het aandeel verbeteringen hoog. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de auto (13%) en de parkeertarieven (13%) zijn het vaakst verslechterd. Dit past bij het beeld dat werkgevers bezig zijn met duurzaam reizen.



Figuur 4.4: Veranderingen in werkgeversregelingen 2024 vs. 2023 (retrospectief, alle werkenden, N=8.312)

4.2.2 Ontwikkelingen parkeren en laden

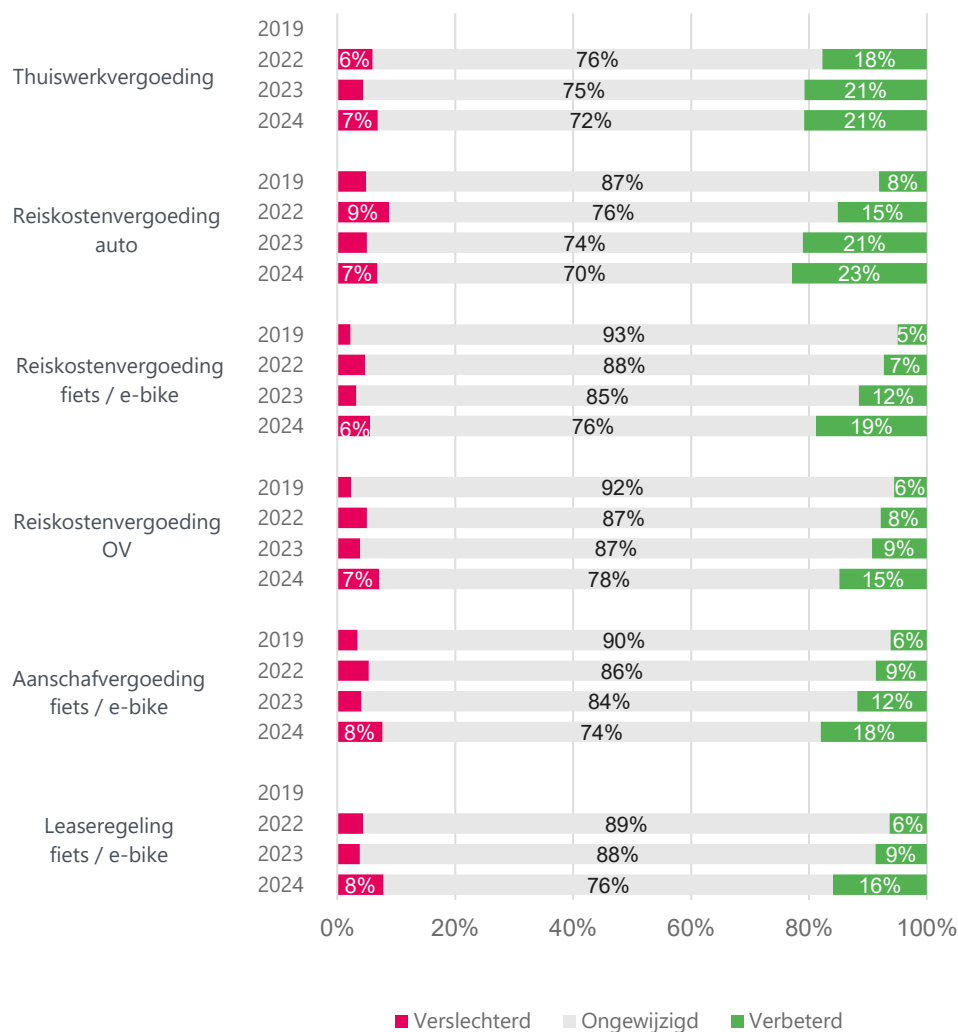
Figuur 4.5 laat de ontwikkelingen in werkgeversregelingen met betrekking tot parkeren en laden zien. Met name bij de parkeertarieven en de beschikbaarheid van autoparkeerplaatsen ligt het aandeel verslechtingen relatief hoog en is er een toename van verslechtingen zichtbaar over de jaren heen. Toch stelt ook een relatief groot aandeel dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen (zowel auto als fiets) is verbeterd het afgelopen jaar (resp. 16% en 14%). Verder zien we dat de beschikbaarheid van laadpalen voor de auto flink verbetert (22%); de beschikbaarheid van laadpalen voor e-bikes en speed pedelecs (18%) gaat hierin mee (vorig jaar bleef deze nog enigszins achter).



Figuur 4.5: Veranderingen in werkgeversregelingen | parkeren en laden 2019/2022/2023/2024 (alle werkenden, N = 6.679 / 8.104 / 8.308 / 8.312)

4.2.3 Ontwikkelingen mobiliteitsregelingen en vergoedingen

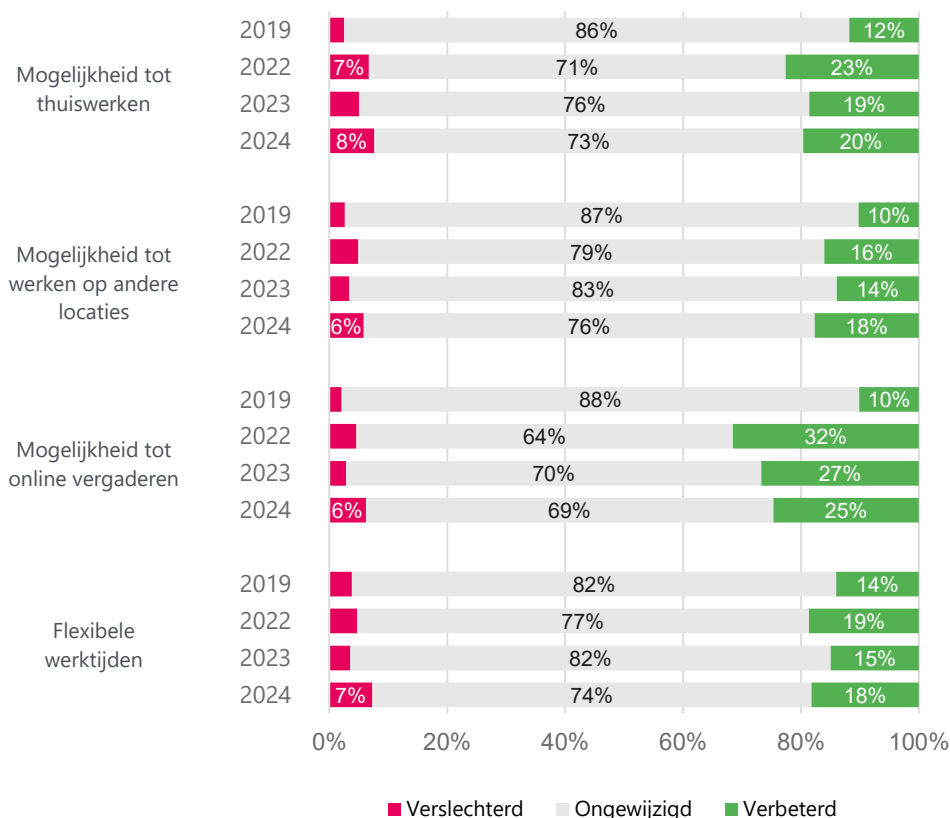
Figuur 4.6 laat de ontwikkelingen in werkgeversregelingen met betrekking tot mobiliteitsregelingen en vergoedingen zien. Het aandeel verbeteringen is toenemend over de jaren voor vrijwel iedere maatregel (uitgezonderd thuiswerkvergoeding). Met name bij de reiskostenvergoeding voor de auto zien we een relatief hoog aandeel verbeteringen (23% in 2024).



Figuur 4.6: Veranderingen in werkgeversregelingen | mobiliteitsregelingen en vergoedingen 2019/2022/2023/2024 (alle werkenden, N = 6.679 / 8.104 / 8.308 / 8.312)

4.2.4 Ontwikkelingen hybride werken

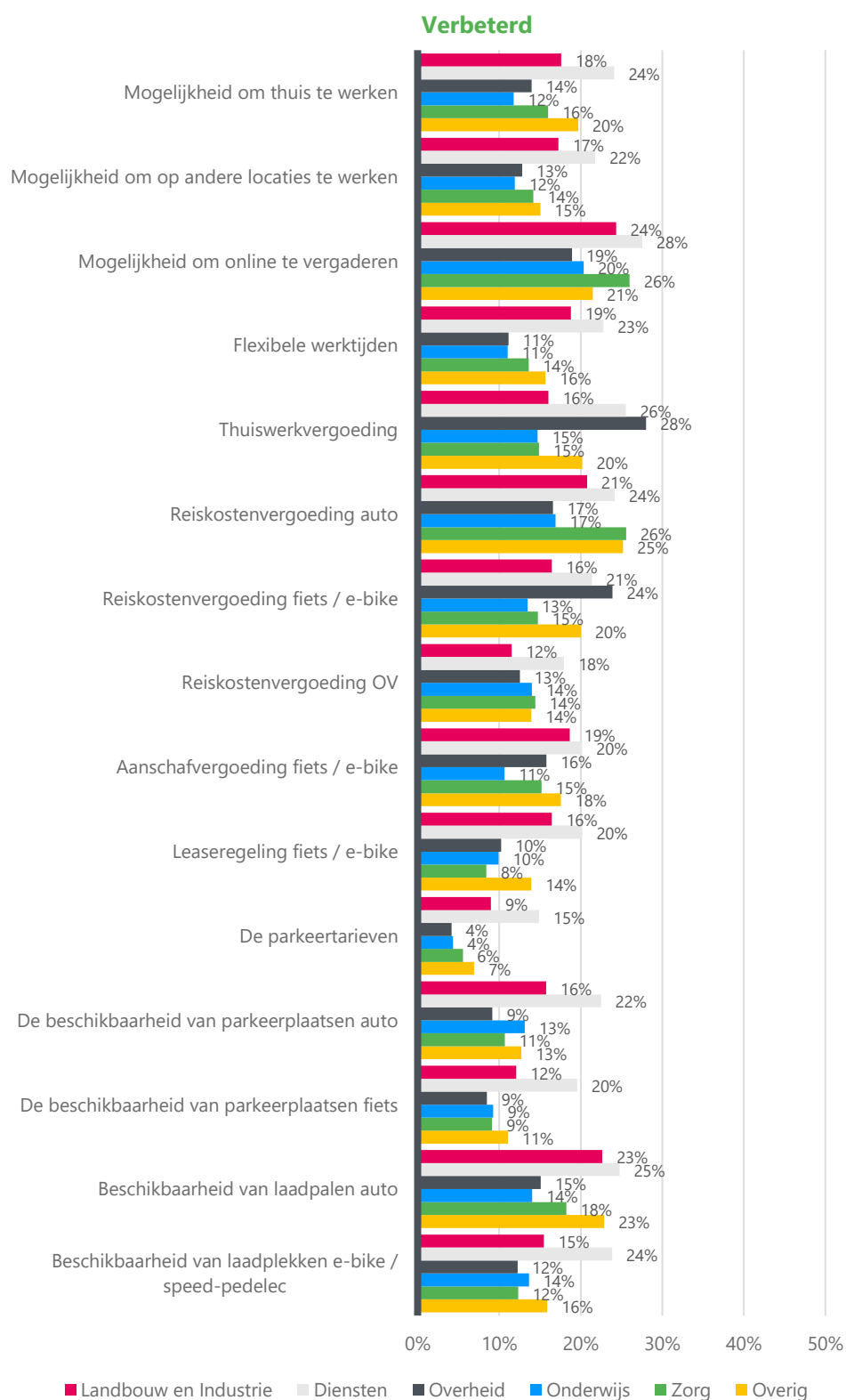
Figuur 4.7 laat de ontwikkelingen in werkgeversregelingen met betrekking tot de mogelijkheden tot hybride werken zien. Het aandeel werkgevers waarbij deze regelingen verbeteren ligt hoog. Wel zien we de laatste jaren dat dit aandeel vergelijkbaar blijft of weer wat afneemt. Steeds meer werkgevers hebben de mogelijkheden tot hybride werken goed geregeld. Het aandeel werkgevers waarbij verslechtingen zijn ervaren ligt relatief laag.



Figuur 4.7: Veranderingen in werkgeversregelingen | hybride werken 2019/2022/2023/2024 (alle werkenden, N = 6.679 / 8.104 / 8.308 / 8.312)

4.2.5 Verbeteringen per sector

Figuur 4.8 op de volgende pagina geeft het aandeel verbeteringen in werkgeversregelingen per sector weer. Hierbij zijn enkele grote uitschieters zichtbaar. Verbeteringen van de mogelijkheid tot online vergaderen worden veel genoemd binnen de sectoren Diensten, Zorg en Landbouw & industrie (resp. 28%, 26% en 24%). Verbeteringen in de thuiswerkvergoeding noemt men het vaakst in de sectoren Overheid en Diensten (resp. 28% en 26%). De sector Diensten laat over het algemeen het grootste aandeel verbeteringen zien (15%-28%), met uitschieters t.o.v. de andere sectoren op het gebied van parkeren en laden.



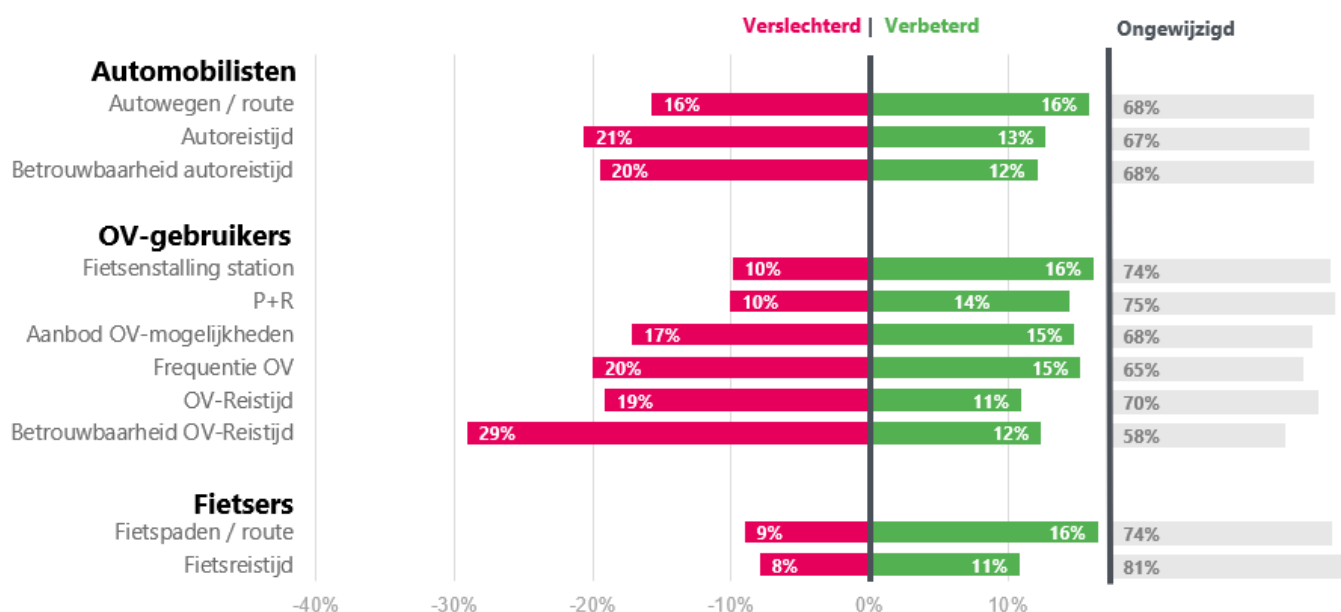
Figuur 4.8: Verbeteringen in werkgeversregelingen in 2024 naar sector (alle werkenden, N=8.312)

4.3 Ontwikkeling woon-werkroute

4.3.1 Veranderingen op of rond woon-werkroute

Figuur 4.9 geeft de veranderingen op of rond de woon-werkroute in 2024 ten opzichte van 2023 voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers weer. Voor automobilisten en OV-gebruikers is het aandeel verslechtingen groter dan het aandeel verbeteringen, met name met betrekking tot (betrouwbare) reistijden en frequentie van auto en OV. Dit lijkt erop te wijzen dat de ervaren bereikbaarheid in Nederland afneemt. Vorig jaar was eenzelfde trend zichtbaar.

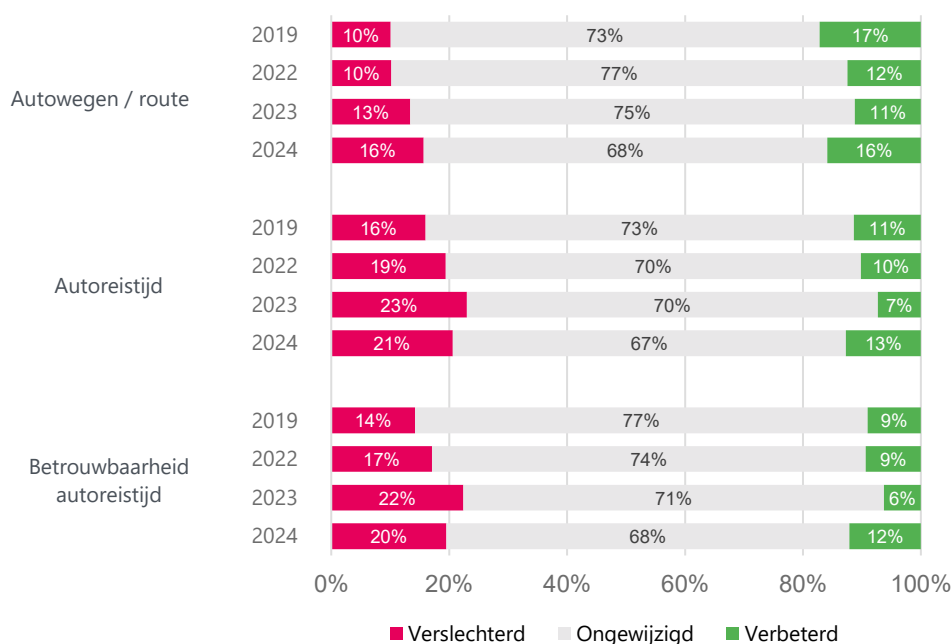
Bij fietsers is het aandeel verbeteringen juist groter dan het aandeel verslechtingen.



Figuur 4.9: Veranderingen op of rond de woon-werkroute in 2024 vs. 2023 (retrospectief) voor alle werkende automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.050 / 1.377 / 2.297)

4.3.2 Ontwikkelingen autoroute

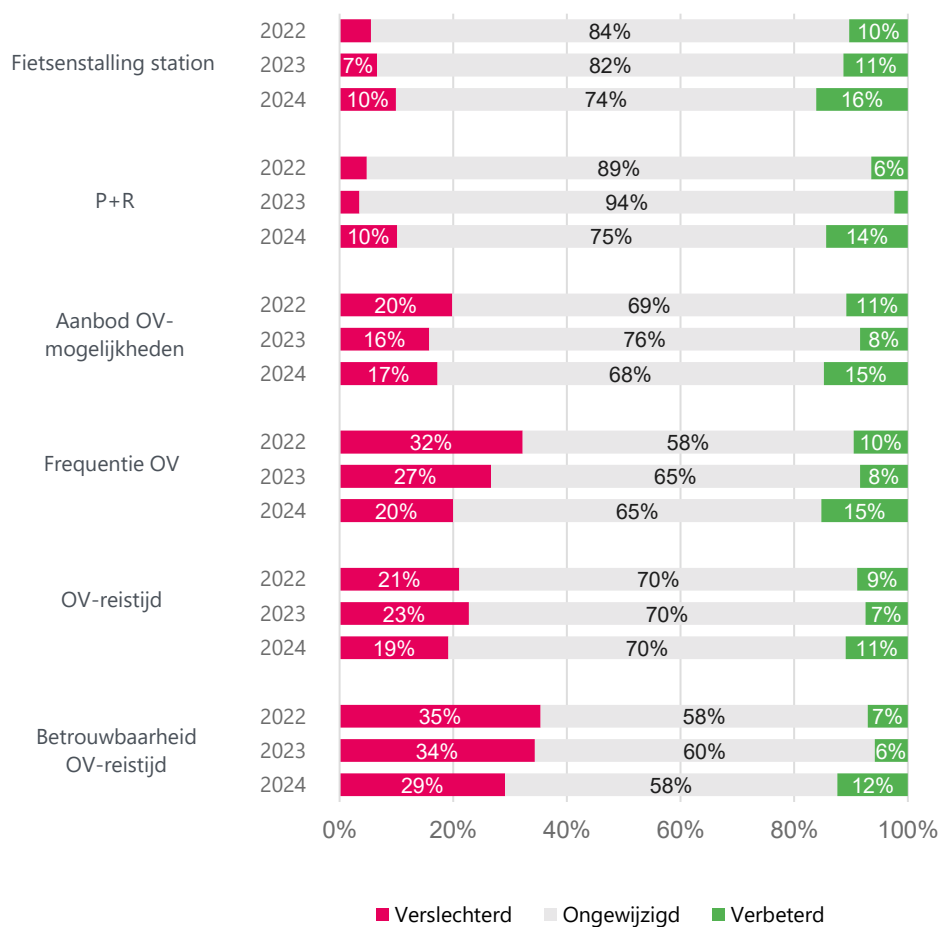
Figuur 4.10 geeft de ontwikkelingen op of rond de woon-werkroute van automobilisten weer. We zien dat over de jaren het aandeel verslechtingen volgens automobilisten over het algemeen toeneemt, hoewel in 2024 het aandeel verslechtingen voor autoreistijd en betrouwbaarheid van autoreistijd net onder het aandeel van vorig jaar blijft. Het kantelpunt lijkt in 2020 te liggen; midden in de COVID-19 pandemie. In die periode was het ook het rustigst op de autowegen. Nu de drukte weer toeneemt, ervaart men de ‘verslechtingen’ weer meer. Het aandeel verbeteringen nam over de jaren juist af, maar in 2024 zien we weer een lichte toename.



Figuur 4.10: Veranderingen op of rond de woon-werkroute voor automobilisten 2019/2022/2023/2024 (N = 4.000 / 5.006 / 5.084 / 5.050)

4.3.3 Ontwikkelingen OV-route

Figuur 4.11 geeft de ontwikkelingen op of rond de woon-werkroute van OV-gebruikers weer. Het aandeel verslechtingen in aanbod, frequentie, reistijd en betrouwbaarheid is aanzienlijk (net als in voorgaande jaren, toch lijkt er wel sprake van een afnemende trend t.o.v. 2022). Mogelijk is dit een gevolg van de problemen in het OV met uitval van ritten door personeelstekorten en drukke(re) treinen. Die problemen ontstonden in 2022 en bestaan in 2024 nog steeds, zij het in iets mindere mate.



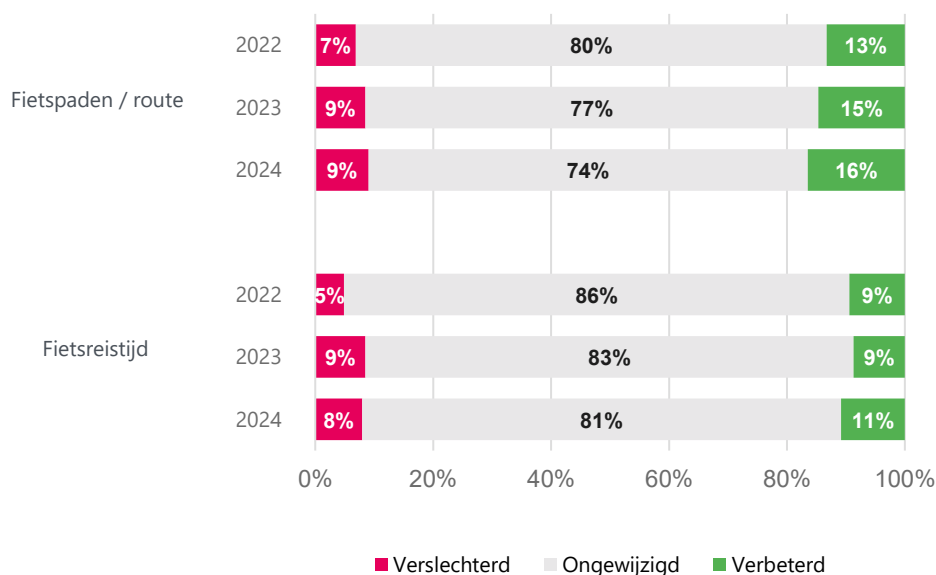
Figuur 4.11: Veranderingen op of rond de woon-werkroute voor OV-gebruikers 2022/2023/2024 (N = 956 / 1.441 / 1.377)

4.3.4 Ontwikkelingen fietsroute

Figuur 4.12 geeft de ontwikkelingen op of rond de woon-werkroute van fietsers weer. Het aandeel verbeterde fietspaden lijkt licht toe te nemen over de jaren; dit sluit aan bij de inspanningen rondom het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF).

Wanneer we figuur 4.12 (fietsers) vergelijken op soortgelijke aspecten in figuur 4.10 (automobilisten) en 4.11 (OV-gebruikers) zien we het volgende:

- *Reistijd:*
 - Bij meer fietsers verbeterd dan verslechterd (+3%).
 - Bij meer OV-gebruikers verslechterd dan verbeterd (-8%).
 - Bij meer automobilisten verslechterd dan verbeterd.
- *Route /fietspaden in vergelijking met Route /autowegen en Aanbod OV-mogelijkheden:*
 - Voor meer fietsers verbeterd dan verslechterd (+7%).
 - Voor meer OV-gebruikers verslechterd dan verbeterd (-8%).
 - Bij evenveel automobilisten verslechterd als verbeterd (0%).

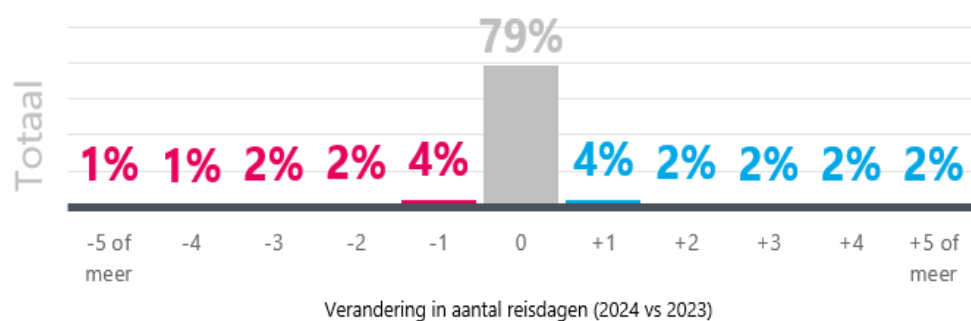


Figuur 4.12: Veranderingen op of rond de woon-werkroute voor fietsers 2022/2023/2024 (N = 2.392 / 2.676 / 2.287)

4.4 Ontwikkeling woon-werk mobiliteit

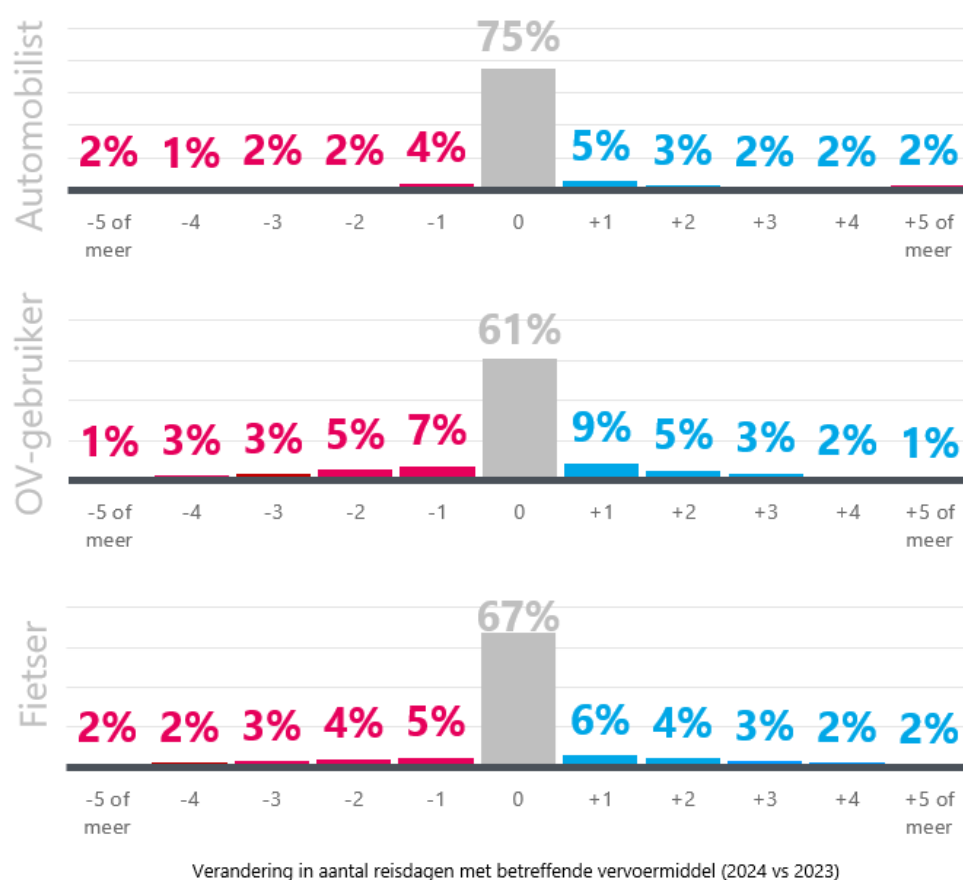
4.4.1 Verandering in aantal reisdagen naar het werk

Figuur 4.13 geeft de verandering in aantal reisdagen naar het werk voor werkenden weer. De grote meerderheid heeft zijn/haar aantal reisdagen naar het werk per week het afgelopen jaar niet aangepast (79%). Ongeveer 10% is één of meer dagen minder naar het werk gaan reizen, terwijl rond de 12% juist één of meer dagen extra naar kantoor gaat.



Figuur 4.13: Veranderingen in aantal reisdagen naar het werk 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief, alle respondenten binnen doelgroep automobilisten, OV-gebruikers en/of fietsers, N=7.778)

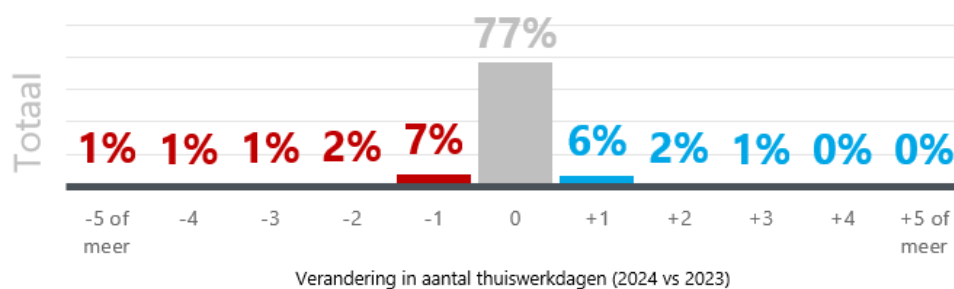
Figuur 4.14 geeft de verandering in aantal reisdagen naar het werk uitgesplitst voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers weer. Het aandeel ongewijzigd ligt dit jaar voor OV-gebruikers en fietsers hoger dan in 2023 (OV-gebruikers: +5%-punt, fietsers: +3%-punt, zie figuur 4.14 (pag. 69) in rapportage LRO 2023). Onder OV-gebruikers lijkt vooral het aandeel werkenden dat één of meer dagen extra naar het werk reist afgenomen ten opzichte van 2023, terwijl onder fietsers juist het aantal werkenden dat één of meer dagen minder naar het werk reist lijkt te zijn afgenomen. Onder automobilisten is het aandeel ongewijzigd in 2024 nagenoeg gelijk gebleven (75% in beide jaren).



Figuur 4.14: Veranderingen in aantal reisdagen naar het werk in 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief) voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

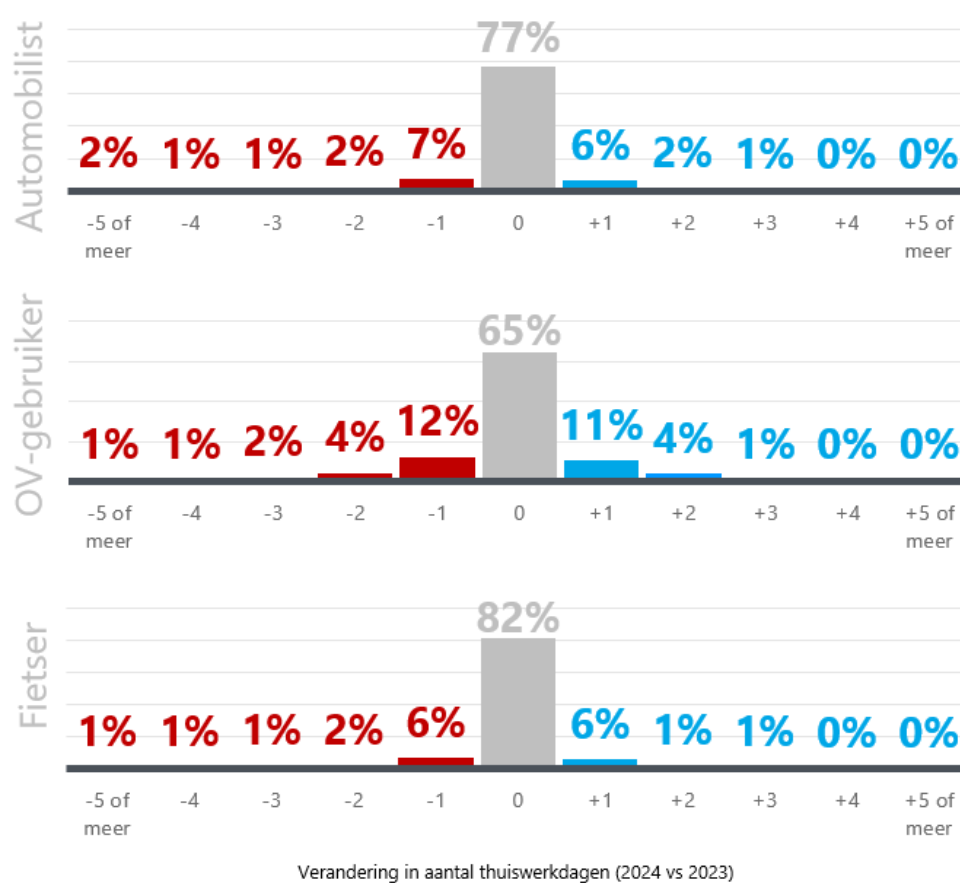
4.4.2 Verandering in aantal thuiswerkdagen

Figuur 4.15 laat zien hoeveel dagen men meer of minder is gaan thuiswerken in 2024 ten opzichte van 2023. De meerderheid (77%) werkt in 2024 een gelijk aantal dagen per week als in 2023. Ongeveer 12% is één of meer dagen minder gaan thuiswerken, terwijl ongeveer 8% juist één of meer dagen extra is gaan thuiswerken.



Figuur 4.15: Veranderingen in thuiswerkdagen 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief, alle respondenten in de doelgroep automobilist, OV-gebruiker en fietser, N=7.778)

Figuur 4.16 geeft uitsplitsingen van de verandering in thuiswerkdagen voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers weer. De grootste veranderingen zijn zichtbaar onder OV-gebruikers; een derde van de OV-gebruikers heeft het aantal thuiswerkdagen aangepast. De meesten hiervan zijn één of meer dagen minder gaan thuiswerken (ongeveer 20%), hoewel 16% juist één of meer dagen extra zijn gaan thuiswerken. Ook vorig jaar was de verandering onder OV-gebruikers het grootst (zie figuur 4.16 op pag. 70 in rapportage LRO 2023).



Figuur 4.16: Veranderingen in thuiswerkdagen 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief) voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

4.4.3 Verandering ritten en kilometers in woon-werkverkeer

Tabel 4.3 geeft de totale verandering in het aantal ritten en kilometers in het woon-werkverkeer voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers. Hiervoor kijken we naar de ontwikkeling gegeven dat men een vervoerwijze gebruikt in het betreffende jaar; de niet-gebruikers tellen niet mee in de cijfers, respondenten die in beide jaren gebruik maakten van de betreffende vervoerwijze tellen in beide jaren mee. Dit leidt tot een andere ontwikkeling dan wanneer degenen die in één van beide jaren een vervoerwijze in het geheel niet hebben gebruikt wel worden meegeteld, zoals bij de overige analyses van dit hoofdstuk.

	Automobilisten			OV-gebruikers			Fietsers		
	2023	2024	Ontw.	2023	2024	Ontw.	2023	2024	Ontw.
Totaal aantal*	5.775	6.014	+4,1%	1.324	1.337	+1,0%	2.305	2.368	+2,7%
Gem. aantal ritten/ week	6,2	6,2	-1,0%	4,8	4,6	-4,0%	6,0	5,8	-2,3%
Totaal aantal ritten/ week*	36.016	37.147	+3,1%	6.330	6.138	-3,0%	13.719	13.770	+0,4%
Totaal aantal ritten/ jaar**	1.621	1.672	+3,1%	285	276	-3,0%	617	620	+0,4%
Gem. woon-werkafstand	25,8	25,3	-2,1%	39,5	39,0	-1,2%	6,4	6,3	-2,4%
Gem. aantal km/ week	161,1	156,2	-3,0%	188,9	189,2	+5,1%	38,2	36,5	-4,6%
Totaal aantal kilometers/ week**	930	940	+1,0%	250	240	-4,2%	88	86	-2,0%
Totaal aantal kilometers/ jaar**	41.864	42.284	+1,0%	11.257	10.785	-4,2%	3.967	3.887	-2,0%

*x 1.000 **x 1.000.000

Tabel 4.3: Totale verandering in het aantal woon-werkritten en kilometers in het woon-werkverkeer in 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief) voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

Ontwikkeling ritten

We zien een toename in het totaal aantal automobilisten (+4,1%) en het totaal aantal ritten (+3,1%). Per automobilist zien we echter een lichte afname van het gemiddeld aantal ritten per week (-1,0%). In voorgaande jaren (zie rapportage LRO 2023 (en 2022 en 2021), tabel 4.2, p.71) zagen we dezelfde patronen, maar dan een stuk sterker. Dit wijst erop dat het reisgedrag na de COVID-19 pandemie begint te stabiliseren. In 2019 maakte de gemiddelde automobilist 7,0 woon-werkritten per week; op dat niveau zijn we (nog) niet terug, want er wordt meer thuisgewerkt.

Ook zien we een toename in het totaal aantal OV-reizigers (+1,0%). Echter neemt het aantal ritten per reiziger af (-4,0%), waardoor ook het totaal aantal ritten afneemt (-3,0%). Vorig jaar zagen we een veel grotere stijging in het aantal OV-reizigers (+17%) en ook het totaal aantal ritten nam flink toe (+16%), zie rapportage LRO 2023, tabel 4.2, p.71. Het reisgedrag is na de COVID-19-periode nog niet gestabiliseerd.

Het totaal aantal fietsers neemt toe (+2,7%), maar zij maken gemiddeld per persoon minder ritten per week (-2,3%), waardoor het totaal aantal fietsritten nauwelijks stijgt (+0,4%). Vorig jaar was er nog een afname zichtbaar op alle indicatoren (zie rapportage LRO 2023, tabel 4.2, p.71).



Ontwikkeling kilometers

We zien een daling in woonwerk-afstand onder automobilisten (-2.1%), ook het gemiddeld aantal kilometers per week neemt af (-3.0%). Door de groei in totaal aantal automobilisten neemt het totaal aantal kilometers per week en per jaar toch toe (+1.0%). Vorig jaar was een vergelijkbare trend zichtbaar (zie rapportage LRO 2023, tabel 4.3, p.71).

Onder OV-gebruikers nemen zowel de gemiddelde woon-werkafstand (-1.2%) als het gemiddeld aantal kilometers per week (-5.1%) af. Ook de totale woon-werk mobiliteit neemt af (-4.2%). Vorig jaar was hier nog een toenemende trend zichtbaar op alle indicatoren (zie rapportage LRO 2023, tabel 4.3, p.71).

Onder fietsers is een daling op alle indicatoren zichtbaar (uiteenlopend van -2.0% tot -4.6%). Vorig jaar was een vergelijkbare trend zichtbaar (zie rapportage LRO 2023, tabel 4.3, p.71), hoewel toen de totalen meer afnamen dan de gemiddelden.

4.5 Verklaarde verandering woon-werk mobiliteit

Met regressieanalyses is onderzocht welke factoren de verandering in reisgedrag (i.e. verandering in aantal reisdagen naar het werk) voor woon-werkreizen met auto, OV en fiets verklaren. Alle werkenden die respectievelijk de auto, het OV of de fiets minstens één dag per week gebruiken in het woon-werkverkeer in 2024 en/of 2023 zijn in de analyse opgenomen.

Variabelen in de volgende categorieën zijn meegenomen:

- 1) autonome ontwikkelingen (veranderingen in wonen en werken),
- 2) werkgeversregelingen,
- 3) veranderingen op de woon-werkroute,
- 4) persoonlijke motivaties,
- 5) thuiswerken,
- 6) kenmerken van alternatieve vervoerswijzen.

Meer details, een uitleg van de methode en een volledig overzicht van de regressieresultaten, is te vinden in bijlage B.1.8.3.

4.5.1 Verklarende waarde deelmodellen

Allereerst is per bovengenoemde variabele-categorie voor iedere vervoerwijze een model opgesteld. Tabel 4.4 geeft een overzicht van de verklarende waarde van deze modellen. Een verklarende waarde van 0.286 betekent dat de items die tot de betreffende categorie behoren, tezamen 28,6% van de variatie in de waargenomen verandering (in aantal reisdagen naar het werk) verklaren.

We zien dat autonome ontwikkelingen het grootste deel van veranderingen in autodagen en (in mindere mate) in OV-dagen en fietsdagen verklaren. Merk op dat alleen de verklarende

waarde van autonome ontwikkelingen op de veranderingen redelijk is, de rest van de waarden zijn relatief laag. Toch kunnen we zien bij welke veranderingen (autodagen, OV-dagen of fietsdagen) deze categorieën in vergelijking de hoogste bijdrage leveren.

Items onder thuiswerken lijken weinig verandering te verklaren (merk op dat de verandering van thuiswerkdagen en de thuiswerkvergoeding onder autonome ontwikkelingen en werkgeversregelingen vallen, de categorie 'thuiswerken' bevat items die betrekking hebben op het thuiswerken zelf). Hetzelfde geldt voor auto- en fietskenmerken. OV-kenmerken lijkt wel van belang te zijn voor de verandering in OV-dagen, maar niet voor fiets- of autodagen. Werkgeversregelingen lijken het meest van belang te zijn in de verandering in OV-dagen en het minst bij fietsdagen. Veranderingen in woon-werkroute lijkt dan weer het meest te verklaren in de verandering van fietsdagen, maar dragen weinig bij in de verandering van autodagen. Persoonlijke motivaties verklaren het meest bij de verandering in OV-dagen.

Verklarende waarden (Adjusted R ²)	Auto	OV	Fiets
Autonome ontwikkelingen	0.545	0.324	0.397
Werkgeversregelingen	0.009	0.010	0.003
Woon-werkroute	-0.001	0.011	0.033
Persoonlijke motivaties	0.008	0.011	0.001
Thuiswerken	0.004	0.002	0.002
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen			
Auto	-0.035	-0.007	0.009
OV	0.004	0.014	0.004
Fiets	0.003	0.000	-0.001
Totaalmodel	0.554	0.152	0.430

Tabel 4.4: Verklarende waarde per variabele-categorie voor de verandering in aantal reisdagen met de betreffende vervoerwijze (N=5.244 / 1.431 / 2.400)



4.5.2 Modelresultaten volledige modellen

De modelresultaten van de uiteindelijke modellen zijn samengevat in onderstaand schema (tabel 4.5). De volledige resultaten zijn te vinden in tabel B.8 in bijlage B.1.8.3.

Ontwikkeling	autodagen	OV-dagen	fietsdagen	Nadere uitleg
<i>Constance</i>			-	Initiële trend: fietsdagen nemen af
Autonoom				
Δ werkdagen	+	+	+	Toename werkdagen leidt tot toename voertuigdagen
Δ thuiswerkdagen	-	-	-	toename thuiswerkdagen leidt tot afname voertuigdagen
Δ autobezit	+	-	-	Toename in autobezit leidt tot meer autodagen en minder dagen met andere voertuigen
Werkgeversregelingen				
Δ regeling thuiswerk-vergoeding			-	Alleen effect op fiets
Δ reiskostenvergoeding auto	+	-		Reiskostenvergoeding auto trekt reizigers weg uit het OV. Reiskostenvergoeding fiets trekt reizigers weg van de auto, maar niet van OV.
Δ reiskostenvergoeding fiets / e-bike	-			
Δ aanschafvergoeding fiets / e-bike			+	Aanschafvergoeding fiets trekt reizigers naar de fiets
Δ parkeertarieven			-	
Δ beschikbaarheid parkeerplaatsen auto	+			
Woon-werkroute				
Δ fietsreistijd	-		+	
Δ P+R		+		P+R: parkeren op afstand, meer OV-dagen.
Δ OV-reistijd			+	
Persoonlijke motivaties				
Reiskosten speelt (grote) rol	+			Wie hecht aan reiskosten, neemt vaker de auto
Het is leuk speelt (grote) rol			+	Wie gaat voor plezier, neemt vaker de fiets
Privacy speelt (grote) rol			-	Wie hecht aan privacy, neemt minder vaak de fiets
Effect op gezondheid speelt (grote) rol	-			Wie gezondheid belangrijk vindt, neemt minder vaak de auto
Thuiswerken				
ICT-voorzieningen heeft (veel) invloed	-			Goede ICT-voorzieningen zorgen voor een afname in autogebruik
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen				
Geen auto beschikbaar speelt (grote) rol			+	Wie geen auto beschikbaar heeft, gaat vaker met de fiets
Onbetrouwbaarheid reistijd door file speelt (grote) rol		+		Wie files vervelend vindt, gaat vaker met het OV
OV gestimuleerd door werkgever speelt (grote) rol		-		Tegenintuïtief: geen goede verklaring voor
Overstappen en wachttijden speelt (grote) rol	+			Wie niet wil overstappen of wachten op het OV, gaat vaker met de auto

Tabel 4.5: Samenvatting modelresultaten verklarende modellen voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers. Δ kan zowel een verbetering, verslechtering als ongewijzigd zijn (codering: -1,0, of +1).

De volledige modelresultaten laten de volgende bevindingen zien (zie bijlage B.1.8.3):

- **Constante:** geeft de initiële trend weer. Niet significant bij auto en OV, fietsdagen nemen licht af.
- **Autonome ontwikkelingen:** een toename in aantal werkdagen, leidt tot een toename in voertuigdagen (zowel auto-, OV-, en fietsdagen). Een toename in aantal thuiswerkdagen leidt juist tot een afname in voertuigdagen.
- **Werkgeversregeling:** een thuiswerkvergoeding heeft een negatief effect op het aantal fietsdagen. Reiskostenvergoeding auto heeft een negatief effect op het aantal OV-dagen en een licht positief effect op het aantal autodagen. Reiskostenvergoeding fiets heeft een licht negatief effect op het aantal autodagen. Een aanschaf vergoeding voor fiets heeft een positief effect op het aantal fietsdagen. Verbeterde parkeertarieven hebben een negatief effect op het aantal fietsdagen. Beschikbaarheid van parkeerplaatsen heeft een positief effect op autodagen.
- **Woon-werkroute:** Een verbetering van de fietsreistijd leidt tot meer fietsdagen en minder autodagen. Verbeteringen van P+R-mogelijkheden leidt tot een toename in OV-dagen. Verbetering van de OV-reistijd leidt tot meer fietsdagen
- **Persoonlijke motivaties:** Reizigers voor wie reiskosten een grote rol spelen nemen vaker de auto. Reizigers voor wie 'leuk' belangrijk is, nemen vaker de fiets. Reizigers die belang hechten aan privacy nemen minder vaak de fiets. Reizigers voor wie het gezondheidseffect belangrijk is, nemen minder vaak de auto.
- **Thuiswerken:** Goede ICT-voorzieningen thuis leidt tot minder vaak de auto.
- **Kenmerken (alternatieve) vervoerswijzen:** Reizigers die geen auto beschikbaar hebben gaan vaker met de fiets. Reizigers die onbetrouwbaarheid van de reistijd door files belangrijk vinden, gaan vaker met het OV. Reizigers die een werkgever hebben die OV stimuleert gaan minder vaak met het OV (dit is contra-intuïtief en het effect is redelijk sterk). Reizigers voor wie overstappen en wachttijden een grote rol spelen nemen minder vaak het OV.
- **Tegenintuïtieve effecten:** OV-stimulering door de werkgever werkt tegengesteld. Hier hebben we geen goede verklaring voor.

Verder zijn deze inzichten over het algemeen goed verklaarbaar, intuïtief en geven veel aanknopingspunten. Daarmee zijn ze beleidsrelevant.

Een doorrekening van de modellen naar netto-effecten op het aantal ritten en reizigerskilometers is opgenomen in hoofdstuk 5.4.



5. Vertalen van verandering naar effect

Dit hoofdstuk vertaalt de inzichten in veranderingen van werkgebonden reisgedrag naar de effecten hiervan op de bereikbaarheid (paragraaf 5.1), leefbaarheid (paragraaf 5.2) en veiligheid (paragraaf 5.3), en geeft inzicht in de mate waarin verschillende beleidsmaatregelen hieraan een bijdrage hebben geleverd (paragraaf 5.4). Voor de bepaling van de effecten worden verschillende indicatoren beschouwd (zie tabel 5.1).

Aspect	Indicatoren
Bereikbaarheid	Voertuigverliesuren
Leefbaarheid	CO ₂ uitstoot Gezondheid (beweegnorm)
Veiligheid	Risicofactoren (overlijden en ernstig gewond)

Tabel 5.1: Beschouwde indicatoren per mobiliteitsaspect

Merk op dat om het aantal ritten en kilometers per jaar te bepalen, we moeten aannemen dat de onderzoeksperiode (oktober/november 2024) representatief is geweest voor het hele jaar 2024 voor wat betreft de (woon-werk)mobiliteit. **De uitkomsten in dit hoofdstuk moeten daarom vooral als indicatief voor de richting van effecten worden gezien. Absolute uitkomsten zijn met grote(re) onzekerheid omgeven.**

5.1 Effecten op bereikbaarheid

Om de effecten op bereikbaarheid in te schatten kijken we naar de relatieve ontwikkeling in voertuigverliesuren in de ochtend- en avondsplits. Voor alle automobilisten hebben we de snelste routes tussen herkomsten en bestemmingen bepaald (zowel voor 2024 als 2023 (retrospectief)). Op deze routes leidt de ontwikkeling in autoritten tot een verandering in intensiteiten. Met deze intensiteitsveranderingen maken we een berekening van de voertuigverliesuren aan de hand van een formule voor de relatie tussen intensiteitsverandering en voertuigverliestijd (zie bijlage B.1.8.5). Daarbij doen we de aanname dat de gevonden ontwikkeling in het landelijk reizigersonderzoek representatief is voor het gehele jaar.

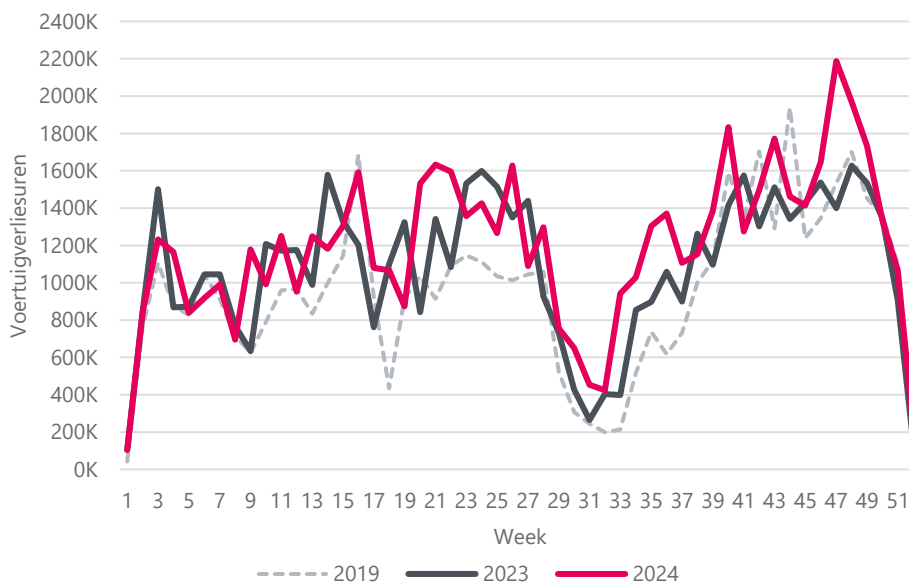
In paragraaf 4.4.3 (tabel 4.3) zagen we een toename in autokilometers van 1,0%. Dit leidt tot een intensiteitstoename van 1,0% in de spitsuren. Volgens de gehanteerde formule, levert dit een toename van 9% in voertuigverliesuren op. De effecten op voertuigverliesuren zijn samengevat naar landsdeel weergegeven in tabel 5.2. Hierbij is uitsplitsing gemaakt naar effecten ten gevolge van beleidsmaatregelen (veranderingen in werkgeversregelingen) en veranderingen op de woon-werkroute en autonome ontwikkelingen (veranderingen in wonen en werken).



Landsdeel	Beleidsmaatregelen (werkgeversregelingen)	Verandering route	Autonome factoren	Totaal
Noord	+2%	-2%	+18%	+18%
Noord-West	+2%	-1%	+12%	+13%
Oost	+3%	-1%	+15%	+17%
Zuid	+1%	-0%	+3%	+4%
Zuid-West	+2%	-1%	+6%	+7%
Totaal	+2%	-1%	+8%	+9%

Tabel 5.2: Relatieve ontwikkeling woon-werkgerelateerde voertuigverliesuren in de spitsperiodes per landsdeel (retrospectief, N=5.244)

In het noorden en oosten zien we de grootste relatieve toename van woon-werkgerelateerde voertuigverliesuren, in het zuiden is de relatieve toename het kleinst. In totaal komen we uit op een landelijke toename van 9%. Het grootste deel van deze ontwikkeling is toe te wijzen aan autonome factoren. Veranderingen in werkgeversregelingen en woon-werkroute leiden tot een beperkter effect (merk op dat we een positief effect t.g.v. werkgeversregelingen zien, en een negatief effect t.g.v. verandering in woon-werkroute, op basis van de gevonden netto-effecten van maatregelen, zie paragraaf 5.4).



Figuur 5.1: Waargenomen ontwikkeling voertuigverliesuren per week op het hoofdwegenet (bron: RWS BISNIS)

De door RWS waargenomen ontwikkelingen in voertuigverliesuren op het hoofdwegenet (zie figuur 5.1) zijn vergelijkbaar; +10% over geheel 2024 t.o.v. 2023. De waargenomen ontwikkelingen kunnen waarschijnlijk niet volledig aan de ontwikkeling in de woon-werkmobiliteit met de auto worden toegeschreven. Ook voor andere motieven (sociaal-

recreatief; winkelen, bezoek en vrijetijdsbesteding) is meer van de auto gebruik gemaakt in 2024. Wel geldt dat in de spitsen, waar een groot deel van de voertuigverliesuren optreden, het aandeel woon-werkverkeer met de auto relatief hoog is.

5.2 Effecten op leefbaarheid

5.2.1 CO₂-effecten

Totale CO₂-uitstoot woon-werkverkeer in 2024

Tabel 5.3 laat de CO₂-uitstoot zien van de verschillende vervoermiddelen in het woon-werkverkeer in 2024. De auto heeft de grootste uitstoot per gereden kilometer; daarbij worden de meeste woon-werkkilometers per auto afgelegd. De auto heeft dan ook de grootste bijdrage in de totale emissies in het woon-werkverkeer (5.6 van in totaal 5.9 megaton). Bij de emissiefactoren¹⁷ zien we een verbeterde brandstofefficiëntie (een verlaging van de CO₂-uitstoot per gereden kilometer) voor auto (139.3 gr CO₂ / reizigerskm in 2023) en carpool (69.6 gr CO₂ / reizigerskm in 2023).

	Gem. emissiefactor TTW (gr CO ₂ / reizigerskm)	Totale afstand (mld. km / jaar)	CO ₂ uitstoot (Mton / jaar)
Auto (alleen)	137.4	40.5	5.6
Carpool (passagier)	68.7	1.7	0.1
Trein	2.0	8.4	0.0
Bus	86.0	1.1	0.1
Motor	113.0	0.7	0.1
Bromfiets / scooter	64.0	0.4	0.0
Fiets / e-bike	0.0	3.9	0.0
Tram / metro	0.0	0.6	0.0
Totaal	104.0	56.7	5.9

Tabel 5.3: CO₂-uitstoot woon-werkverkeer 2024 (alle werkenden met reisdagen naar het werk in 2023 en/of 2024, N=8.105)

¹⁷ Eigen bewerking op basis van <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijt-emissiefactoren/> tab personenvervoer, zie bijlage B.1.8.6.



Ontwikkeling CO₂-uitstoot woon-werkverkeer in 2024 t.o.v. 2023

Tabel 5.4 laat de ontwikkeling van CO₂-uitstoot van het woon-werkverkeer in 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief) zien voor automobilititeit (exclusief carpool). In totaal is het aantal autokilometers woon-werk in 2024 toegenomen met 0,5% ten opzichte van 2023. Het wagenpark is wat zuiniger geworden (-1,3%). Als gevolg van deze ontwikkelingen is de CO₂-uitstoot licht afgenomen met ongeveer 0,8%.

Automobilititeit	2023	2024	Vershil	Verandering t.o.v. 2023
Gem. gram CO ₂ / km	139,3	137,4	-1,8	-1,3%
Totaal mld. km/ jaar	40,4	40,5	+0,2	0,5%
CO ₂ uitstoot Mton/ jaar	5,6	5,6	-0,0	-0,8%

Tabel 5.4: Ontwikkeling CO₂-uitstoot automobilititeit woon-werkverkeer 2024 t.o.v. 2023 (Retrospectief, N=5.244)

Kijken we naar alle vervoermiddelen tezamen (tabel 5.5), dan zien we juist een toename in uitstoot per kilometer (+0,4%), maar ook een afname van het totaal aantal woon-werkkilometers (-1,1%). De totale uitstoot van alle vervoermiddelen tezamen is afgenomen met ongeveer 0,8%. In absolute cijfers is dit een afname van bijna 0,05 Mton CO₂, voor het grootste deel dus afkomstig van de ontwikkeling bij de auto.

Totaal	2023	2024	Vershil	Verandering t.o.v. 2023
Gem. gram CO ₂ / km	103,6	104,0	+0,4	+0,4%
Totaal mld. km/ jaar	57,4	56,7	-0,7	-1,1%
CO ₂ uitstoot Mton/ jaar	5,9	5,9	-0,0	-0,8%

Tabel 5.5: Ontwikkeling CO₂-uitstoot totaal woon-werkverkeer 2024 t.o.v. 2023 (Retrospectief, alle werkdagen met reisdagen naar het werk in 2023 en/of 2024, N=8.105)

Een besparing van 0,05 Mton CO₂ komt ongeveer overeen met de gemiddelde CO₂-opname van bijna 2 miljoen volwassen bomen, de gemiddelde jaarlijkse CO₂-uitstoot van 2.400 huishoudens of 15.300 Trans-Atlantische retourvluchten (per persoon).

5.2.2 Gezondheidseffecten

De dagelijkse mobiliteit blijkt een belangrijke factor bij het krijgen van voldoende beweging. De beweegrichtlijn voor volwassenen in Nederland is gesteld op minimaal 150 minuten matig intensieve beweging per week. Wanneer iemand voor het woon-werkverkeer al actief beweegt door te lopen of fietsen, kan iemand gemakkelijker aan deze norm voldoen.

Iemand die 5 dagen per week naar het werk fietst, zou gemiddeld 6,1 km per dag (ongeveer 3,0 km per rit) moeten fietsen (op de e-bike gemiddeld 7,8 km per dag). Gemiddeld maken fietsers in 2024 5,8 ritten op de fiets, de benodigde (woon-werk)-afstand om aan de beweegnorm te voldoen is dan 5,2 km per rit.



Beweegnorm = 150 min/week	Door te fietsen		Door te e-biken		Totaal	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Gemiddeld aantal fietsdagen / week	3,0	3,0	2,8	2,5	3,0	2,9
Gemiddeld aantal fietsminuten / week	176,6	147,2	199,8	23,8	184,2	152,1
Aandeel fietsforensen dat beweegnorm haalt	29,4%	24,3%	15,4%	14,6%	44,8%	38,9%
Aandeel werkenden door naar het werk te fietsen beweegnorm haalt	4,6%	3,9%	2,4%	2,4%	7,1%	6,3%

Tabel 5.6: Aandeel fietsforensen en werkenden die door woon-werkverkeer op fiets of e-bike/speed pedelec al voldoet aan beweegnorm (resultaten 2023 o.b.v. retrospectieve antwoorden) (2023: N=2.039, 2024: N=2.098)

Tabel 5.6 laat het aandeel fietsers/werkenden zien dat aan de beweegnorm voldoet door alleen van en naar het werk te fietsen. Bijna 40% van de fietsforensen voldoet aan de beweegnorm door hun woon-werkritten op de fiets af te leggen. Dit komt overeen met ongeveer 6,3% van alle werkenden. Vorig jaar was de trend nog constant, terwijl nu een daling zichtbaar is van -4,9%-punt¹⁸.

¹⁸ zie rapportage LRO 2023, tabel 5.6, p.80



5.3 Effecten op veiligheid

Het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt zijn gangbare maten voor onveiligheid in het verkeer. Op basis van risicocijfers van het SWOV/CBS geven we een inschatting van de verandering in het aantal ernstig gewonden en doden gerelateerd aan de verandering in het aantal fiets- en autokilometers in 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief). Merk op dat de kencijfers telkens een jaar achterlopen. We gebruiken dus voor 2024 kencijfers van 2023 en voor 2023 kencijfers van 2022 om een inschatting te maken van het effect van verandering in auto- en fietskilometers op de verkeersveiligheid tussen 2024 en 2023.

We komen tot de onderstaande risicofactoren (zie tabel 5.7). De risicofactoren voor zowel (ernstig) gewonden als verkeersdoden neemt in 2023 af, zowel voor automobilisten als voor fietsers. Fietsers lopen nog steeds een groter risico om in het verkeer dodelijk slachtoffer te worden (12x zo hoog) of ernstig gewond te raken (60x zo hoog) dan automobilisten.

Risicofactoren	2019	2020	2021	2022	2023
Automobilisten					
Gewonden/miljard km	14,0	13,2	14,8	19,1	18,9
Doden/miljard km	1,7	1,6	1,4	1,7	1,4
Fietsers					
Gewonden/miljard km	731,0	869,0	1142,0	1219,4	1141,6
Doden/miljard km	11,0	13,2	16,0	18,7	17,0

Tabel 5.7: Risicofactoren voor automobilisten en fietsers op basis van kengetallen SWOV

Onder automobilisten is in 2024 een (kleine) afname in (ernstig) verkeersgewonden en verkeersdoden te zien. Het aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometer is met 14% afgenomen t.o.v. 2023, het aantal verkeersgewonden is ook licht afgenomen (zie tabel 5.8). Ondanks de toename in autokilometers zorgen de gedaalde risicocijfers dus voor een afname in verkeersgewonden en -doden. Ook onder fietsers zien we een afname in het aantal verkeersdoden (-11%) en het aantal verkeersgewonden (-8%).

Effecten	Automobilisten		Fietsers	
	Vershil 2024 t.o.v. 2023	Ontwikkeling	Vershil 2024 t.o.v. 2023	Ontwikkeling
Doden/miljard km	-10	-14%	-8	-11%
Gewonden/miljard km	-4	-0%	-401	-8%

Tabel 5.8: Veiligheidseffecten voor automobilisten en fietsers per miljard reizigerskilometer (retrospectief)



5.4 Bijdrage beleidsmaatregelen

In deze sectie laten we zien welk deel van deze verandering in aantal autoritten en autokilometers kan worden gerelateerd aan beleidsmaatregelen (van werkgevers en op de woon-werkroute). We beschouwen de volgende categorieën:

- 1) autonome ontwikkelingen (veranderingen in wonen en werken),
- 2) werkgeversregelingen,
- 3) veranderingen op de woon-werkroute,
- 4) persoonlijke motivaties,
- 5) thuiswerken,
- 6) kenmerken van alternatieve vervoerswijzen.

Bij de categorieën in onderstaande tabellen gaat het om een optelling van afzonderlijk geschatte variabelen en de tabel laat het netto resultaat daarvan zien per categorie. Een uitgebreidere omschrijving van de doorrekenmethode is te vinden in bijlage B.1.8.4.

5.4.1 Doorrekening netto-effecten op het aantal ritten per week

In 2024 zijn er ruim 1,1 miljoen autoritten per week meer gemaakt voor woon-werkverkeer dan in 2023 (retrospectief). Daarnaast zijn er 190.000 minder OV-ritten gemaakt en 50.000 minder fietsritten gemaakt in 2024. Tabel 5.9 geeft de netto-effecten op het aantal ritten per week voor auto, OV en fiets.

Ritten	Automobilisten		OV-gebruikers		Fietzers	
	Effect per week*	Effect per persoon per week**	Effect per week*	Effect per persoon per week**	Effect per week*	Effect per persoon per week**
Constante	-25	0,00	-141	-0,09	297	0,11
Autonoom	596	0,09	135	0,08	-101	-0,04
Werkgevers-regelingen	131	0,02	-57	-0,04	-19	-0,01
Woon-werkroute	-61	-0,01	18	0,01	10	0,00
Persoonlijke motivaties	87	0,01	0	0,00	-81	-0,03
Thuiswerken	-799	-0,12	0	0,00	0	0,00
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen	1.202	0,18	-148	-0,09	-56	-0,02
Totaal	1.131	0,17	-191	-0,12	50	0,02

*: x 1.000 **: gemiddelde over *alle* automobilisten/OV-gebruikers/fietzers.

Tabel 5.9: Netto-effect op het aantal ritten per week voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

Merk op dat werkgeversregelingen het gebruik van een bepaalde vervoerwijze stimuleren of het gebruik van een andere ontmoedigen. Hier gaat het dus niet noodzakelijkerwijs om werkgeversregelingen met een tegengesteld effect dan beoogd.

De belangrijkste bijdragen aan het toegenomen autogebruik in het woon-werkverkeer is afkomstig van kenmerken van alternatieve vervoerwijzen en de autonome trendveranderingen in wonen en werken. Ook werkgeversregelingen en persoonlijke motivaties hebben een bijdrage in het toegenomen autogebruik, maar zorgen juist voor een

afname in fiets- en OV-gebruik. Veranderingen in thuiswerken en woon-werkroute zorgen weer voor een afname in auto-gebruik.

De belangrijkste bijdragen aan het afgenomen OV-gebruik in het woon-werkverkeer is afkomstig van kenmerken van alternatieve vervoerwijzen en werkgeversregelingen (en niet-geobserveerde variabelen vertegenwoordigd in de constante). Autonome trends en veranderingen op de woon-werkroute laten OV-gebruik juist stijgen.

De belangrijkste bijdragen aan het toegenomen fietsgebruik in het woon-werkverkeer is afkomstig van niet-geobserveerde variabelen vertegenwoordigd in de constante.

5.4.2 Doorrekening netto-effecten op het aantal kilometers per week

In 2024 zijn er ruim 9,3 miljoen autokilometers per week meer gemaakt voor woon-werkverkeer dan in 2023 (retrospectief). Tabel 5.10 geeft de netto-effecten op het aantal kilometers per week voor auto, OV en fiets.

Kilometers	Automobilisten		OV-gebruikers		Fietzers	
	Effect per week*	Effect per persoon per week**	Effect per week*	Effect per persoon per week**	Effect per week*	Effect per persoon per week**
Constante	-14	0,00	-2.586	-1,61	70	0,03
Autonoom	9.290	1,42	-5.451	-3,39	-620	-0,23
Werkgevers-regelingen	64	0,01	-3.125	-1,94	-133	-0,05
Woon-werkroute	-774	-0,12	585	0,36	-849	-0,31
Persoonlijke motivaties	115	0,02	0	0,00	-112	-0,04
Thuiswerken	248	0,04	0	0,00	0	0,00
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen	415	0,06	95	0,06	-149	-0,05
Totaal	9.344	1,43	-10.483	-6,52	-1.793	-0,66

*: x 1.000 **: gemiddelde over *alle* automobilisten/OV-gebruikers/fietzers.

Tabel 5.10: Netto-effect op het aantal kilometers per week voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers (N=5.244 / 1.431 / 2.400)

Zie opmerking over werkgeversregelingen bij tabel 5.9.

Voor auto geldt dat er sprake is van een toename in de kilometers in het woon-werkverkeer in 2024 ten opzichte van 2023. Voor OV en fiets is er juist sprake van een afname in aantal kilometers. De toename in autokilometers is vooral het resultaat van de algemene autonome trend. Verandering op de woon-werkroute zorgt juist voor een afname in autokilometers. De afname in OV-kilometers is voor het grootste gedeelte toe te wijzen aan niet-geobserveerde variabelen vertegenwoordigd in de constante, autonome ontwikkelingen en veranderingen in werkgeversregelingen. Kenmerken van alternatieve vervoerwijzen en veranderingen op de woon-werkroute zorgen juist voor een toename in OV-kilometers. Veranderingen op de woon-werkroute en autonome trends verklaren het grootste gedeelte van de afname in fietskilometers, maar ook veranderingen in werkgeversregelingen en persoonlijke motivaties dragen hieraan bij.





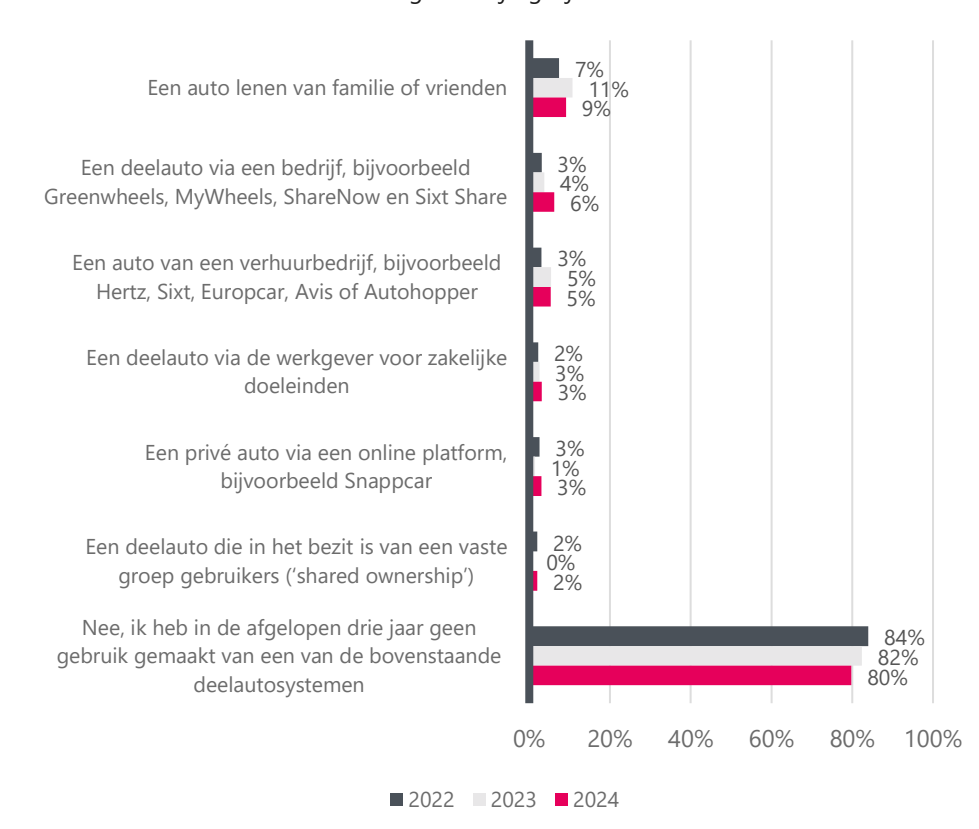
6. Deelmobiliteit en autodelen

Sinds 2020 wordt in het Landelijk Reizigersonderzoek gevraagd naar het gebruik van verschillende typen deelmobiliteit, waaronder autodelen. Sinds 2022 wordt er gedetailleerder gevraagd naar het gebruik van de deelauto in de afgelopen drie jaar.

6.1 Ontwikkeling autodelen

6.1.1 Ontwikkeling autodelen

Het aandeel Nederlanders dat de afgelopen drie jaar gebruik heeft gemaakt van deelaautosystemen is de afgelopen jaren gestegen van 16% naar 20% (figuur 6.1). De verschillen ten opzichte van voorgaande jaren zijn klein, maar doordat we over meerdere jaren de ontwikkeling zien, kunnen we spreken van een toenemend gebruik van de deelauto. Nederlanders lenen minder een auto van familie en vrienden dan in 2023. Vaker maken Nederlanders gebruik van een deelauto via een bedrijf, een privé auto via een online platform en een deelauto in het bezit van een vaste groep gebruikers. Het gebruik van een huurauto en een deelauto via de werkgever blijft gelijk.

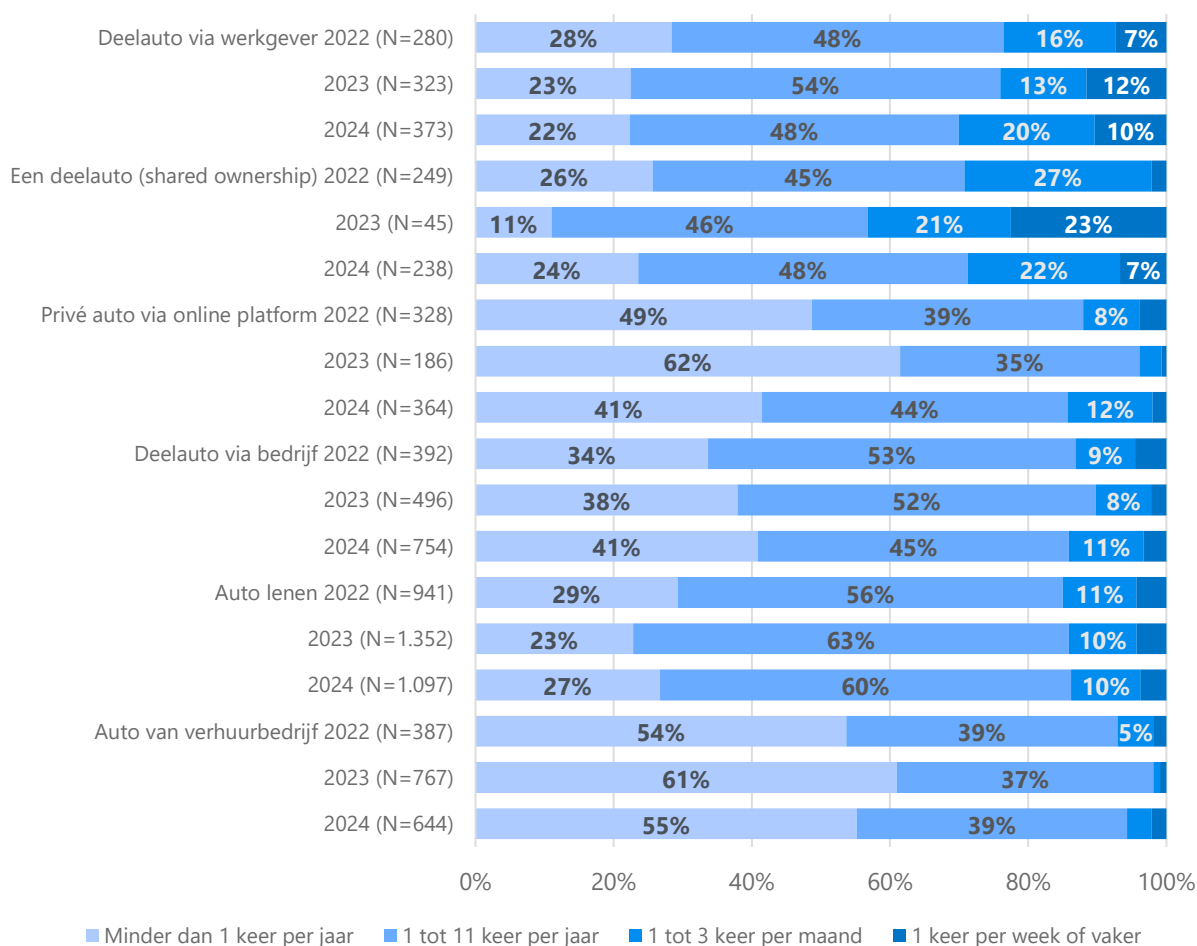


Figuur 6.1: Gebruik deelaautosystemen afgelopen drie jaar (2022 N=12.750; 2023 N=16.780; 2024 N=12.080)

De groep 18- t/m 34-jarigen heeft de afgelopen drie jaar vaker gebruik gemaakt van deelautosystemen dan 34-plussers. (Mogelijk hangt dit samen met autobezit; 18- t/m 34-jarigen bezitten minder vaak een auto dan 34-plussers. Dit verschil op leeftijd komt in dit hoofdstuk vaker terug). Naarmate de leeftijd toeneemt, neemt het gebruik van de deelauto af. Ook hoger opgeleiden maakten de afgelopen drie jaar vaker gebruik van deelautosystemen dan lager en midden opgeleiden. Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied maken vaker gebruik van deelautosystemen dan in minder stedelijke gebieden. Daarnaast maakten niet werkzoekenden in de afgelopen drie jaar minder gebruik van deelautosystemen dan werkenden en werkzoekenden.

6.1.2 Frequentie gebruik autodelen

Gebruikers van autodelen maken het meest frequent gebruik van de deelauto via de werkgever en de deelauto 'shared ownership' (figuur 6.2). Minder frequent wordt gebruik gemaakt van een privé auto via een online platform, een deelauto via een bedrijf, het lenen van een auto en een auto van een verhuurbedrijf. *Let op, het gaat hier om het gebruik door de gebruikers van het specifieke type deelauto.*

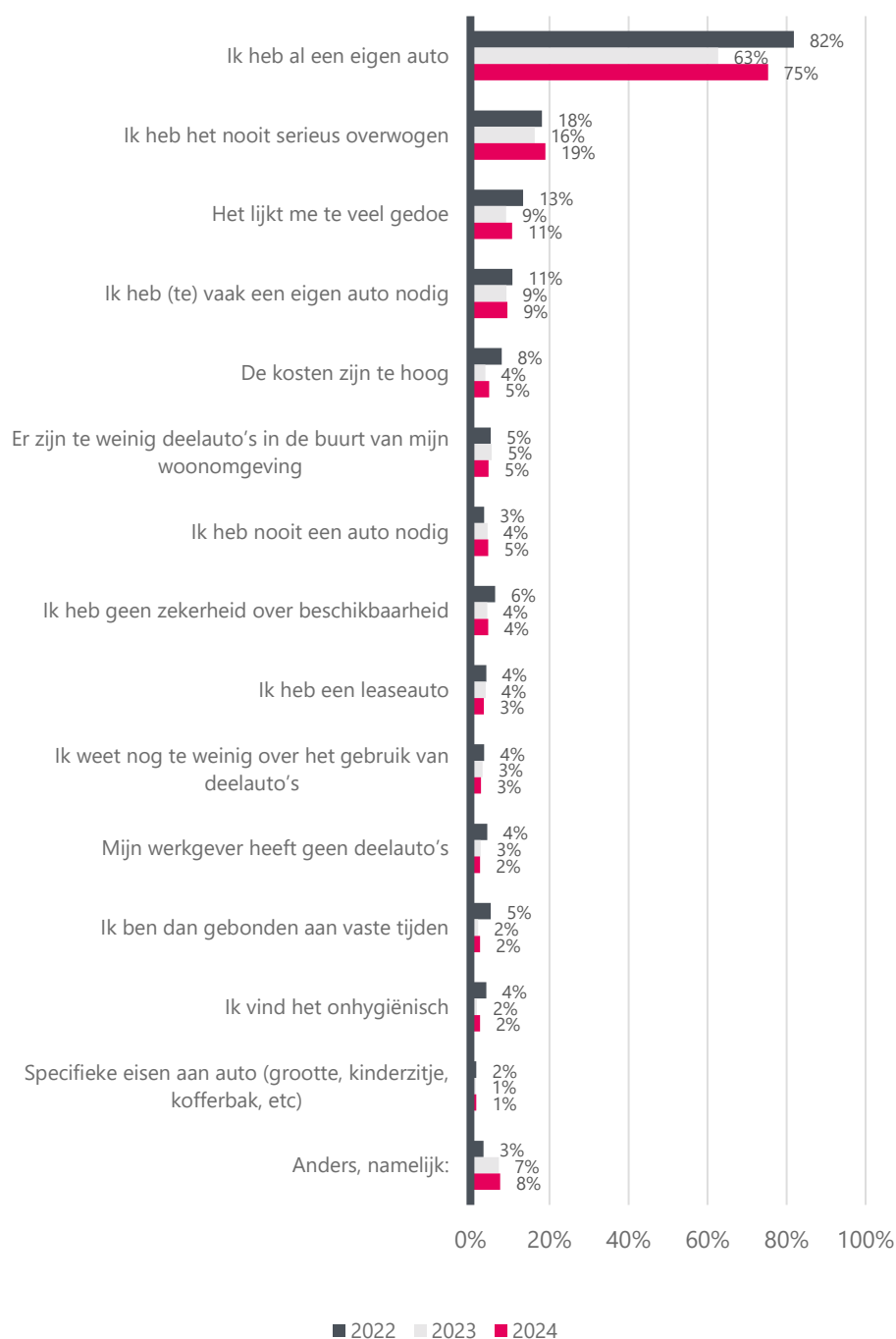


Figuur 6.2: Frequentie gebruik autodelen



6.1.3 Redenen geen gebruik autodelen

Nederlanders die de afgelopen drie jaar geen gebruik hebben gemaakt van deelaautosystemen zijn gevraagd naar de reden (figuur 6.3). Net als in 2022 en 2023 is het hebben van een eigen auto de belangrijkste reden. Ook andere redenen om geen gebruik te maken van een deelauto zijn gelijk aan voorgaande jaren: nooit serieus overwogen, te veel gedoe en (te) vaak een eigen auto nodig.

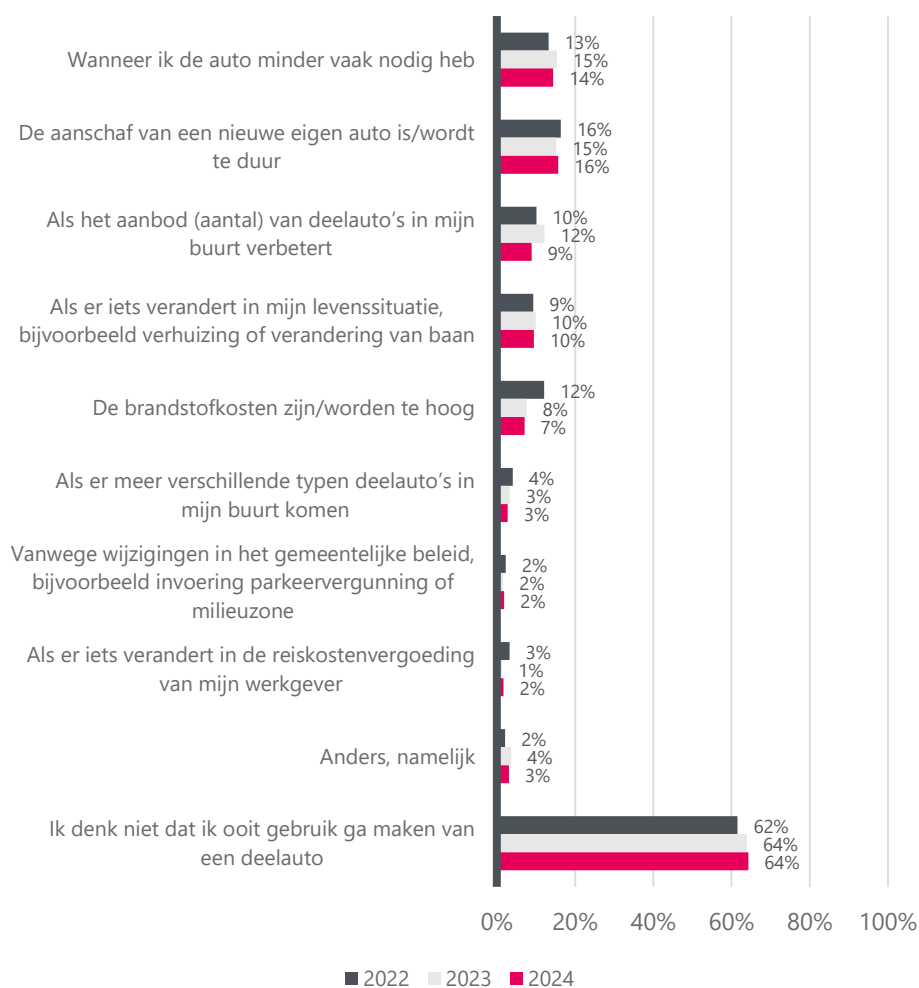


Figuur 6.3: Redenen geen gebruik deelaautosystemen afgelopen drie jaar (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=10.908; 2023 N=14.252; 2024 N=9.650)

Hoe ouder men is, hoe vaker Nederlanders aangeven al een eigen auto te hebben als reden om geen gebruik te maken van deelaautosystemen. Dat geldt ook voor midden en hoger opgeleiden; vaker dan lager opgeleiden noemen die het eigen autobezit als reden om geen deelauto te gebruiken. Het hebben van een eigen auto wordt in minder stedelijke gebieden vaker genoemd dan in (zeer) sterk stedelijk gebied.

6.1.4 Redenen om in de toekomst wel gebruik te maken van een deelauto

Aan Nederlanders die de afgelopen drie jaar geen gebruik hebben gemaakt van deelaautosystemen is gevraagd wat ertoe zou leiden dat ze in de toekomst voor privéritten wel gebruik zouden maken van een deelauto (figuur 6.4). Net als in 2022 en 2023 denkt iets meer dan zes op de tien Nederlanders nooit gebruik te gaan maken van een deelauto.



Figuur 6.4: Redenen om in de toekomst voor privéritten wel gebruik te gaan maken van een deelauto (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=11.158; 2023 N=12.894; 2024 N=9.790)

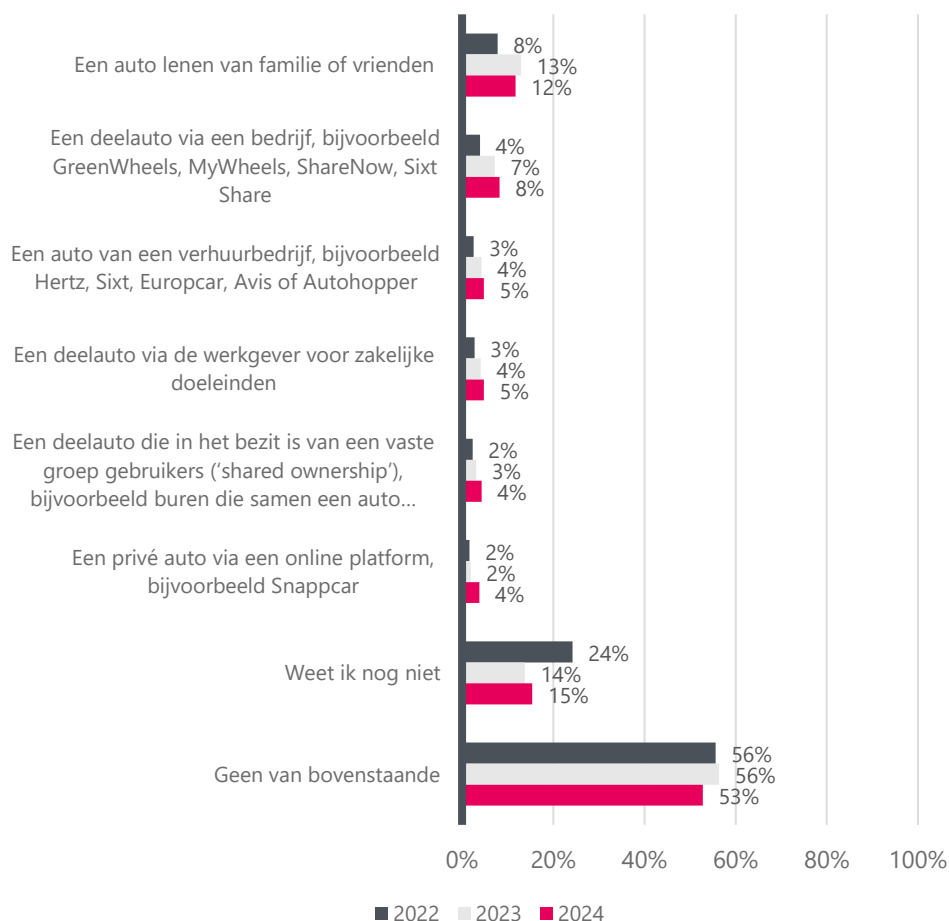
Ongeveer vijftien procent van de Nederlanders zou gebruik gaan maken van een deelauto als zij de (eigen) auto minder vaak nodig hebben en als de aanschaf van een nieuwe eigen auto te duur wordt. Eén op de tien zou een deelauto gebruiken voor privéritten als het

aanbod in de eigen buurt verbetert of als er iets verandert in zijn of haar levenssituatie. De genoemde redenen komen overeen met voorgaande jaren.

Hoe ouder Nederlanders zijn, hoe vaker zij aangeven nooit gebruik te gaan maken van een deelauto. Ook lager en midden opgeleiden noemen dit vaker dan hoger opgeleiden. In minder stedelijke gebieden denken Nederlanders ook vaker nooit gebruik te gaan maken dan in meer stedelijke gebieden. Ook niet werkzoekenden noemen deze reden vaker dan werkenden.

6.1.5 Toekomstig gebruik autodelen

Net als voorgaande jaren is meer dan de helft van de Nederlanders niet van plan om in de toekomst één of meerdere autodeelsystemen (vaker) te gebruiken (figuur 6.5). Het aandeel Nederlanders dat dit nog niet weet blijft gelijk. Daarmee blijft ook de groep Nederlanders die in de toekomst overweegt om een deelsysteem (vaker) te gebruiken gelijk. Nederlanders verwachten in de toekomst vooral vaker een auto te lenen van familie of vrienden.



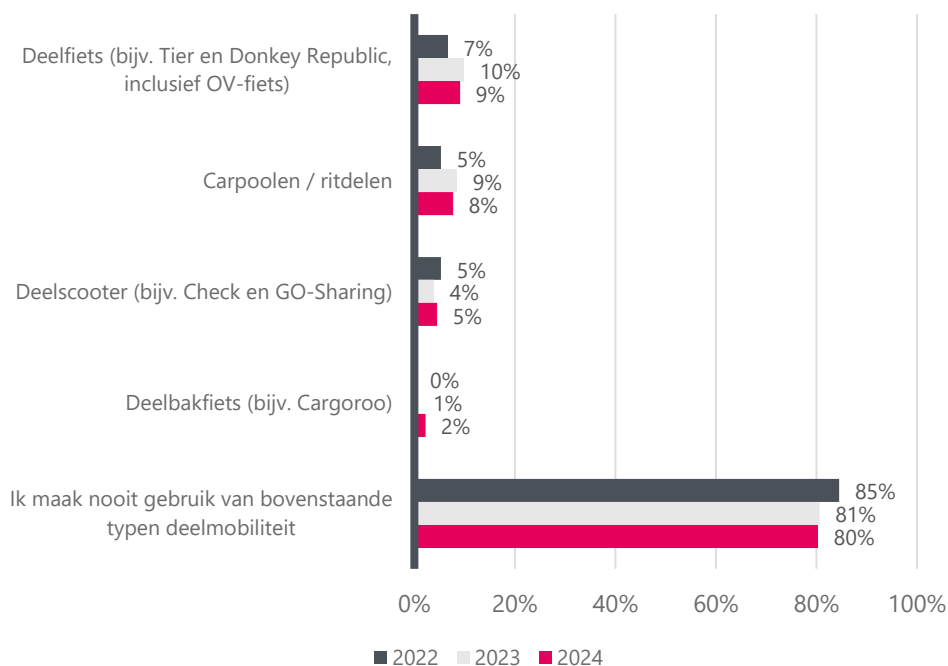
Figuur 6.5: Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=10.980; 2023 N=15.047; 2024 N=12.080)

De 18- t/m 34-jarigen overwegen in de toekomst vaker gebruik te gaan maken van deelmobiliteit. Hoe ouder men wordt, hoe minder men overweegt in de toekomst gebruik te maken van deelmobiliteit. Lager en midden opgeleiden overwegen minder om in de toekomst gebruik te maken van deelmobiliteit dan hoger opgeleiden. Toekomstig gebruik wordt ook minder overwogen in minder stedelijk dan in meer stedelijk gebied. Ook werkzoekenden overwegen minder in de toekomst gebruik te gaan maken van deelmobiliteit dan werkenden.

6.2 Ontwikkeling deelmobiliteit anders dan autodelen

6.2.1 Ontwikkeling deelmobiliteit anders dan autodelen

Er lijkt sprake van een toename van het gebruik van deelmobiliteit anders dan autodelen (figuur 6.6). In 2022 maakte 15% gebruik van een deelfiets, carpoolen/ritdelen, een deelscooter of deelbakfiets, in 2023 was dat 19% en in 2024 20%. Wel zijn de verschillen nog te klein om hier harde conclusies aan te verbinden.



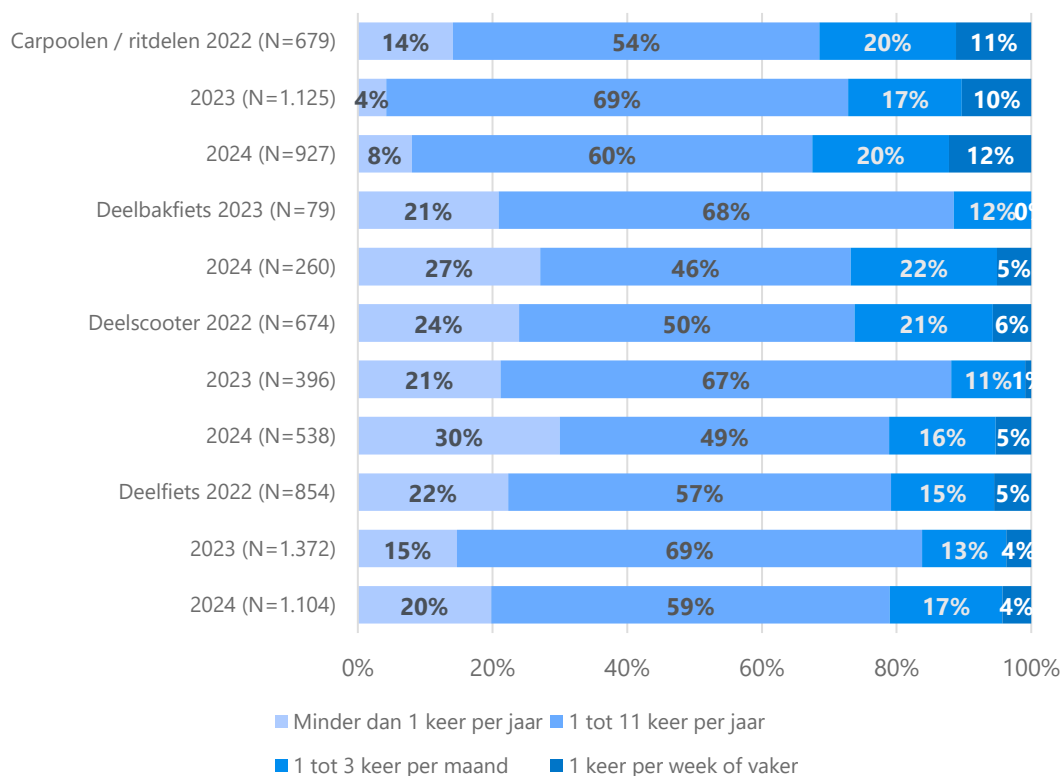
Figuur 6.6: Gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen in Nederland (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=12.750; 2023 N=15.047; 2024 N=12.080)

Jongeren (18- t/m 34-jarigen) maken vaker gebruik van alle vormen van deelmobiliteit anders dan autodelen. Hoe ouder men wordt, hoe minder zij gebruik maken van deelmobiliteit anders dan autodelen. Daarnaast maken hoger opgeleiden vaker gebruik van deelmobiliteit anders dan autodelen dan lager en midden opgeleiden. Hoe meer stedelijk het woongebied, hoe vaker Nederlanders gebruik maken van deelmobiliteit anders dan autodelen. Niet werkzoekenden maken minder gebruik dan werkenden.

6.2.2 Frequentie gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen

Gebruikers van deelmobiliteit anders dan autodelen maken het meest frequent gebruik van carpoolen en ritdelen (figuur 6.7). Minder frequent maken de gebruikers van deelmobiliteit gebruik van de deelbakfiets, deelscooter en deelfiets.

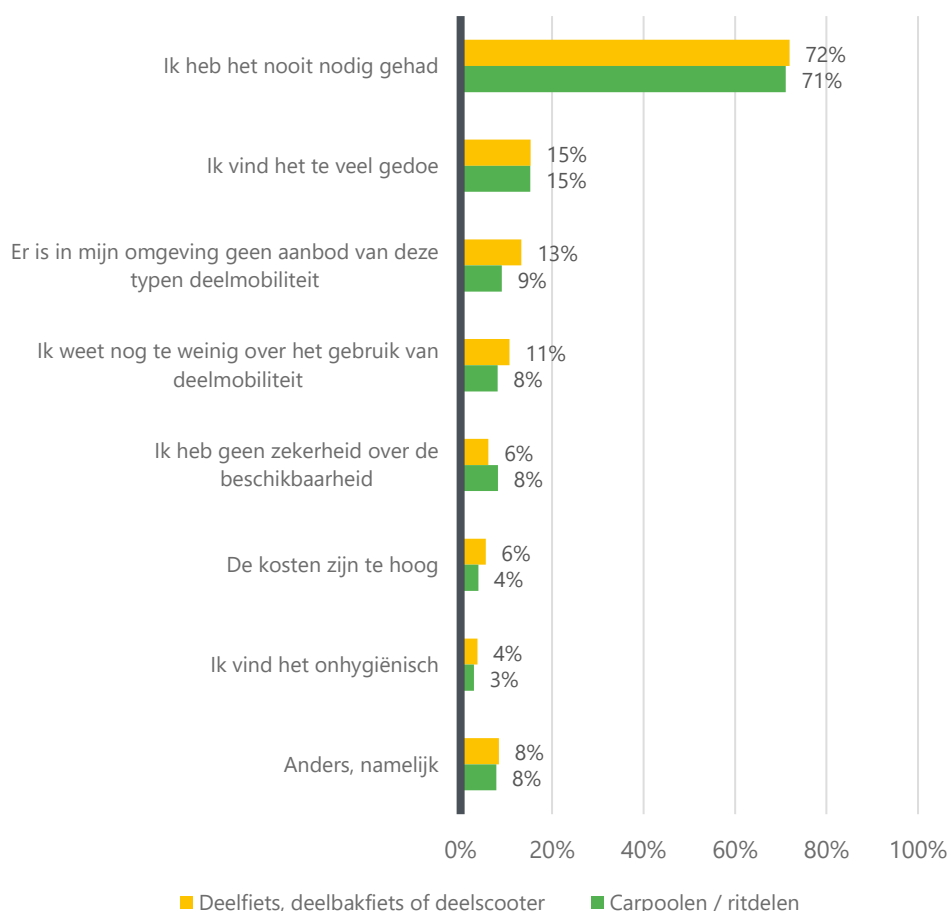
Let op, het gaat hier om het gebruik door de gebruikers van het specifieke type van deelvervoer.



Figuur 6.7: Frequentie gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen

6.2.3 Redenen geen gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen

Nederlanders die geen gebruik maken van deelmobiliteit anders dan autodelen is gevraagd naar de reden (figuur 6.8). In 2024 is dit uitgevraagd voor de deelfiets, deelbakfiets en deelscooter samen en voor carpoolen en ritdelen samen. Ongeacht deze andere uitvraag is net als in 2022 en 2023 de voornaamste reden om geen gebruik te maken van deelmobiliteit: dat men deelmobiliteit nog nooit nodig heeft gehad. Ook vindt men, net als in voorgaande jaren, deelmobiliteit te veel gedoe, is er in de omgeving geen aanbod van deze typen deelmobiliteit en weet men nog te weinig over het gebruik van deelmobiliteit.

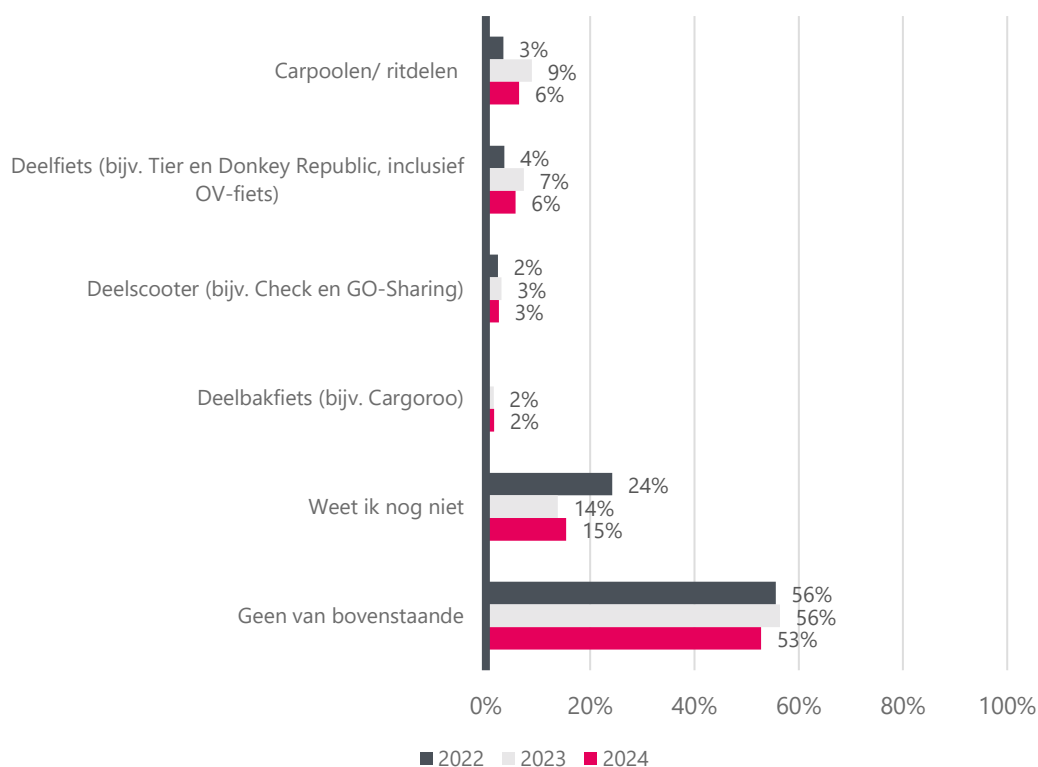


*Figuur 6.8: Reden geen gebruik deelmobiliteit (meerdere antwoorden mogelijk)
(deel(bak)fiets/scooter N=10.444; carpoolen/ritdelen N=11.124)*

Vaker dan de groep 18- t/m 64-jarigen geven 64-plussers aan geen gebruik te maken van deelmobiliteit omdat zij het nog nooit nodig hebben gehad. De leeftijdsgroep 18 t/m 64 vindt het daarentegen vaker te veel gedoe dan 64-plussers. Ook hoger opgeleiden vinden het gebruik van deelmobiliteit vaker te veel gedoe dan lager en midden opgeleiden. Specifiek voor de deelfiets, deelbakfiets en deelscooter hebben Nederlanders in meer stedelijke gebieden deze deelvervoermiddelen vaker nog nooit nodig gehad dan in minder stedelijke gebieden.

6.2.4 Toekomstig gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen

Net als voorgaande jaren is meer dan de helft van de Nederlanders niet van plan om in de toekomst één of meerdere deelsystemen anders dan autodelen (vaker) te gebruiken (figuur 6.9). Het aandeel Nederlanders dat dit nog niet weet blijft gelijk. Daarmee blijft ook de groep Nederlanders die in de toekomst overweegt om een deelsysteem (vaker) te gebruiken gelijk.



Figuur 6.9: Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken (meerdere antwoorden mogelijk, totaal < 100% vanwege opsplitsing vraag, zie ook Figuur 6.5) (2022 N=10.980; 2023 N=15.047; 2024 N=12.080)

Jongeren (18- t/m 34-jarigen) overwegen in de toekomst vaker gebruik te gaan maken van deelmobiliteit. Hoe ouder men wordt, hoe minder men overweegt in de toekomst gebruik te maken van deelmobiliteit. Lager en midden opgeleiden overwegen minder om in de toekomst gebruik te maken van deelmobiliteit dan hoger opgeleiden. Toekomstig gebruik wordt ook minder overwogen in minder stedelijk dan in meer stedelijk gebied. Ook werkzoekenden overwegen minder in de toekomst gebruik te gaan maken van deelmobiliteit dan werkenden.

6.3 Verdieping autodelen

Net als in 2022 en 2023 zijn er aan Nederlanders die de afgelopen drie jaar wel eens gebruik maakten van één of meerdere deelaautosystemen extra vragen gesteld over autodelen. In 2022 waren dit 807 gebruikers, in 2023 925 en in 2024 in totaal 1.093 gebruikers. Dit is respectievelijk 7%, 6% en 9% van het totaal aantal respondenten voor elk jaar.

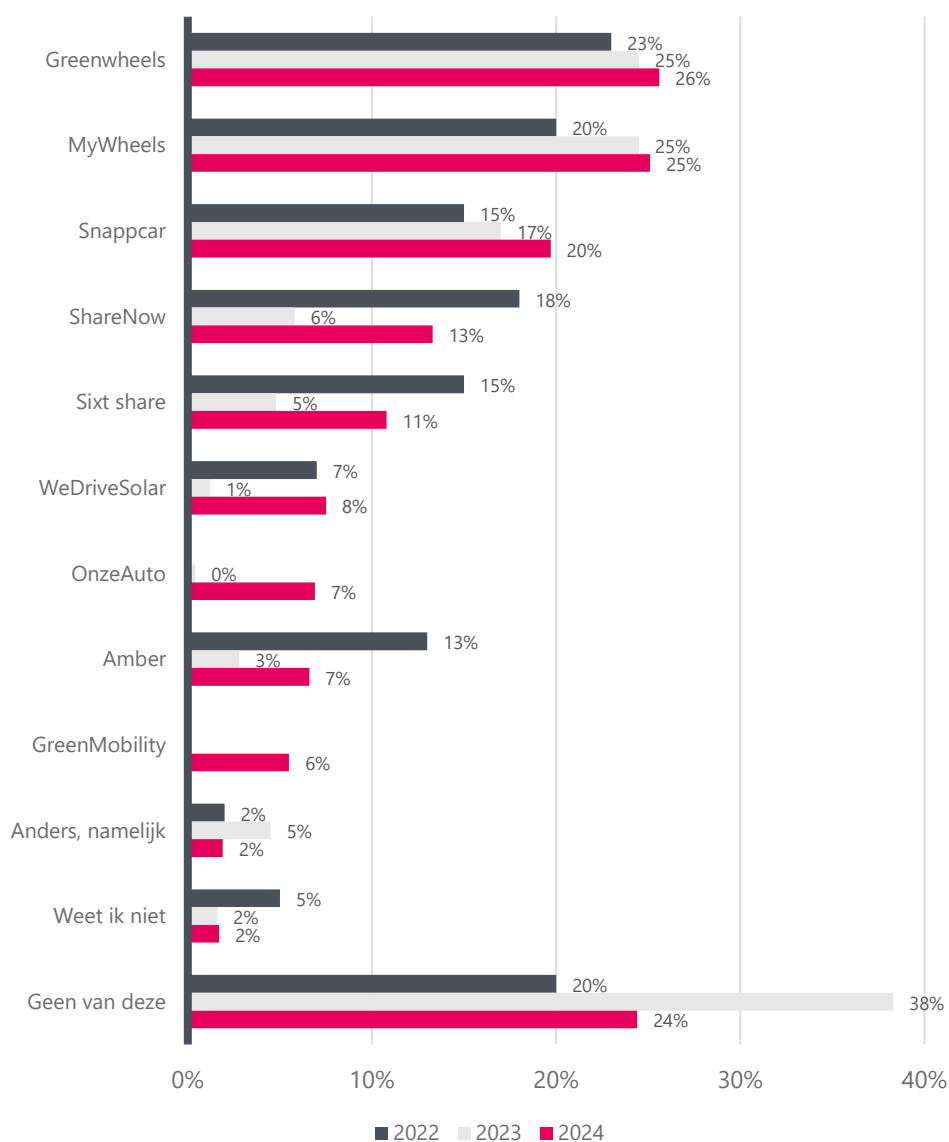
De analyses van deze verdieping zijn uitgevoerd op de gewogen onderzoeksresultaten. In de vergelijking met 2023 dient rekening te worden gehouden met de volgende verschillen. In 2024 zitten er meer 18- t/m 34-jarigen en minder 50- t/m 64-jarigen in de steekproef ten opzichte van 2023. Daarnaast is het aandeel laag en midden opgeleid lager en het aandeel hoog opgeleid hoger ten opzichte van 2023. Verder komt het profiel van de respondenten van 2024 overeen met 2023. Zie ook tabel B.3 in Bijlage B.1.6.



6.3.1 Klanten deelauto-aanbieders

Gevraagd is bij welke deelauto-aanbieders men klant is of een account heeft (figuur 6.10). Gelijk aan voorgaande jaren zijn de meeste gebruikers klant bij Greenwheels en MyWheels, het aandeel klanten is gelijk gebleven. Het aantal klanten bij ShareNow, Sixt share en WeDriveSolar neemt toe, in 2023 was een afname zichtbaar en dit jaar is het aantal klanten toegenomen. Ook bij OnzeAuto is een toename zichtbaar; van 0 procent in 2023 naar 7 procent in 2024. Deze toename hangt samen met de daling van het aantal mensen dat klant is bij geen van deze aanbieders (24%; -16% t.o.v. 2023).

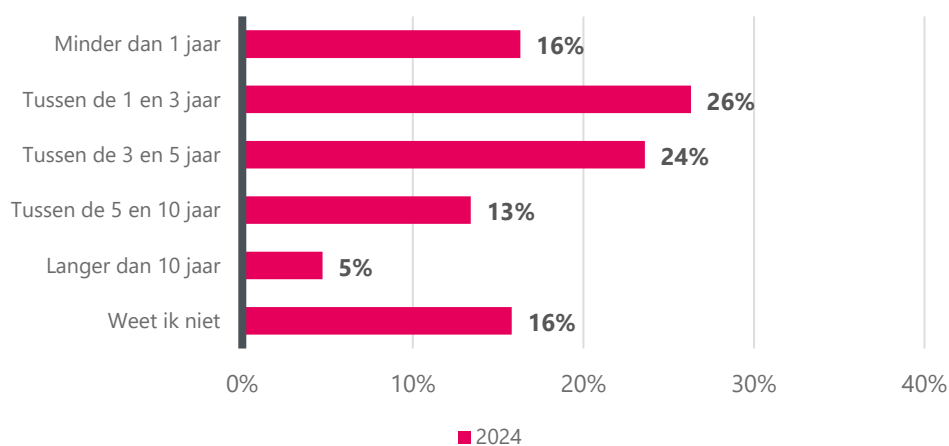
Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied zijn vaker klant van deelauto-aanbieders dan Nederlanders woonachtig in minder stedelijk gebied.



Figuur 6.10: Deelauto-aanbieders waar gebruikers van een deelauto klant van zijn of een account hebben (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=807; 2023 N=925; 2024 N=1.093)

6.3.2 Gebruik sinds

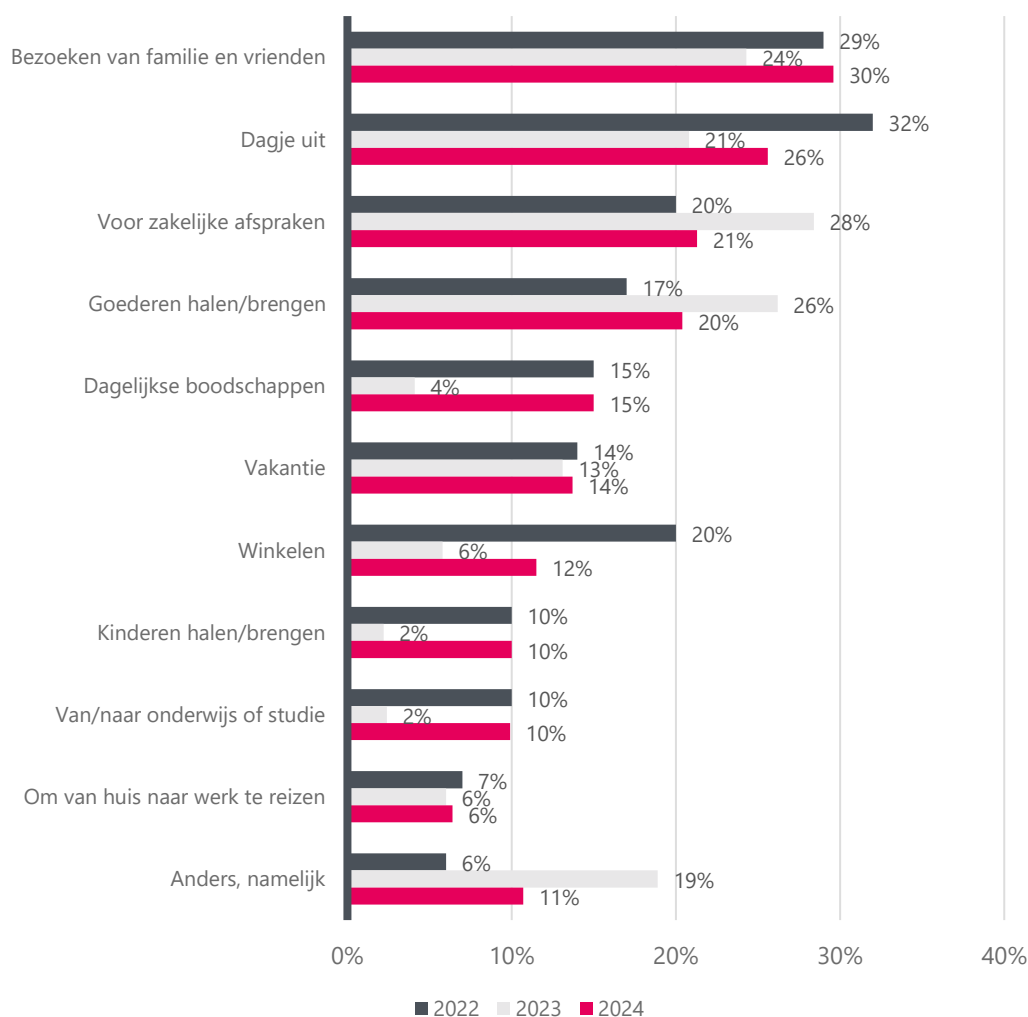
De helft van de gebruikers van de deelauto maakt al één tot vijf jaar gebruik (figuur 6.11). Een vergelijk met 2022 en 2023 is niet mogelijk vanwege een aanpassing van de antwoordopties in 2024. In 2022 en 2023 waren de antwoordopties 'Sinds 1 jaar', 'Sinds 1 tot 2 jaar', 'Sinds 2 jaar of meer' en 'Weet ik niet'. Ten opzichte van voorgaande jaren is het aandeel gebruikers dat maximaal 1 jaar gebruik maakt gelijk gebleven. Het aandeel weet ik niet is gedaald (16%; -12% t.o.v. 2023).



Figuur 6.11: Sinds wanneer gebruikt men deelauto's (2024 N=1.093)

6.3.3 Reismotieven en redenen gebruik deelauto

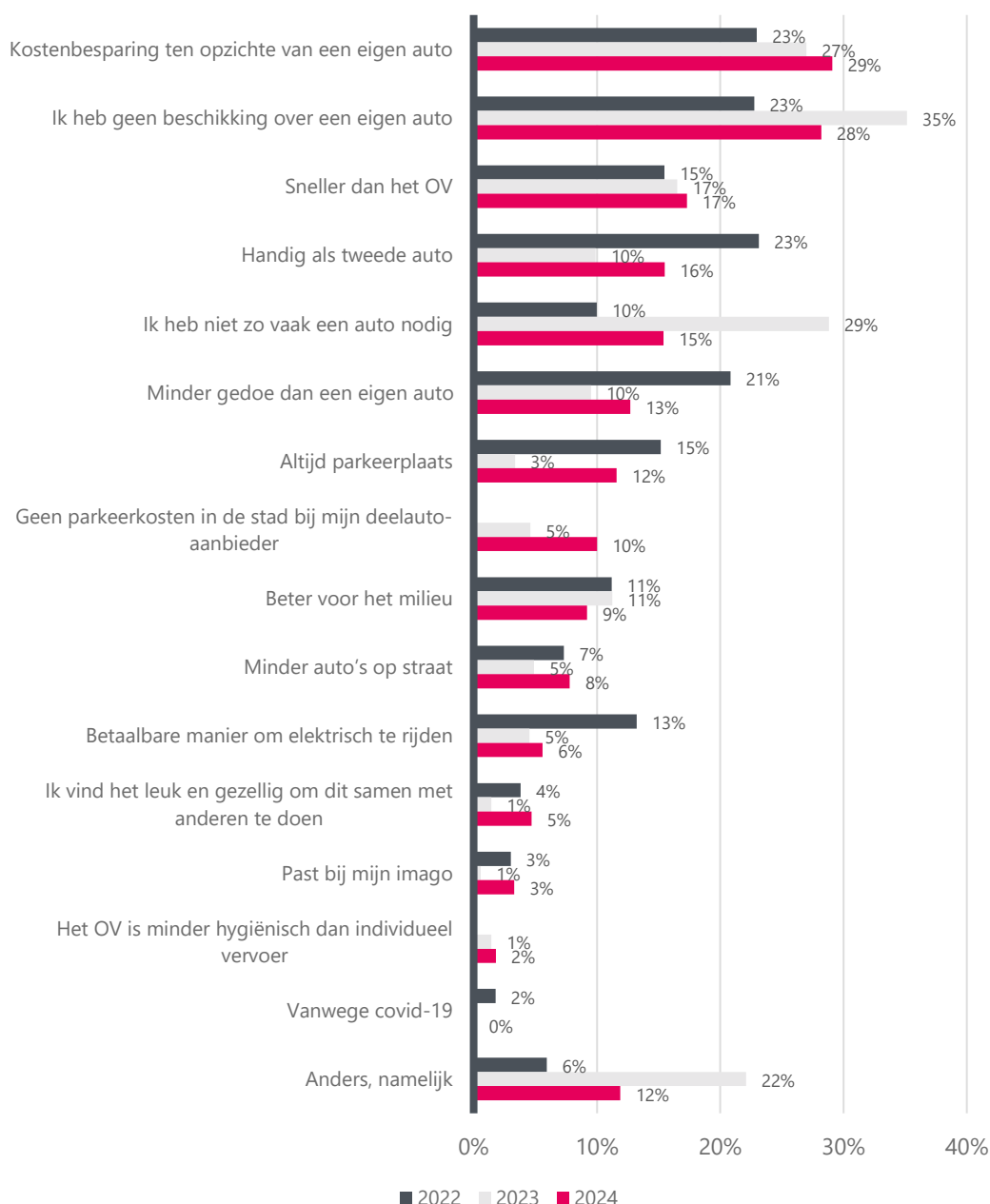
De deel-, leen- en huurauto worden in 2024 voornamelijk gebruikt voor het bezoeken van familie en vrienden en voor een dagje uit (figuur 6.12). In 2023 waren zakelijke afspraken en het halen en brengen van goederen nog de belangrijkste reismotieven, hier worden de deelauto, leenauto en huurauto in 2024 een stuk minder voor gebruikt. Vaker dan in 2023 wordt in 2024 de deel-, leen- en huurauto gebruikt voor dagelijkse boodschappen, winkelen, kinderen halen en brengen en om naar onderwijs of studie te reizen. Met deze verschuivingen komen de reismotieven van 2024 overeen met de motieven van 2022.



Figuur 6.12: De belangrijkste reismotieven voor het gebruik van een deel-, leen- of huurauto (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=807; 2023 N=925; 2024 N=1.093)

Lager en midden opgeleiden gebruiken de deel-, leen- of huurauto vaker om van/naar onderwijs of studie te reizen dan hoger opgeleiden. Nederlanders in meer stedelijke gebied gebruiken de deel-, leen- of huurauto vaker voor het halen en brengen van goederen dan in weinig/niet stedelijk gebied. In minder stedelijk gebied wordt deze juist vaker gebruikt voor zakelijke afspraken dan in meer stedelijk gebied.

De kostenbesparing ten opzichte van een eigen auto en het niet kunnen beschikken over een eigen auto zijn in 2024 de belangrijkste redenen om gebruik te maken van een deel-, leen- of huurauto (figuur 6.13). Ten opzichte van 2023 worden het niet beschikken over een eigen auto (-7%) en het niet zo vaak een auto nodig hebben (-14%) minder genoemd, in 2023 stonden deze redenen nog in de top drie. In 2024 worden altijd parkeerplaats (+9%) en geen parkeerkosten in de stad bij mijn deelauto-aanbieder (+5%) vaker genoemd dan in 2023.

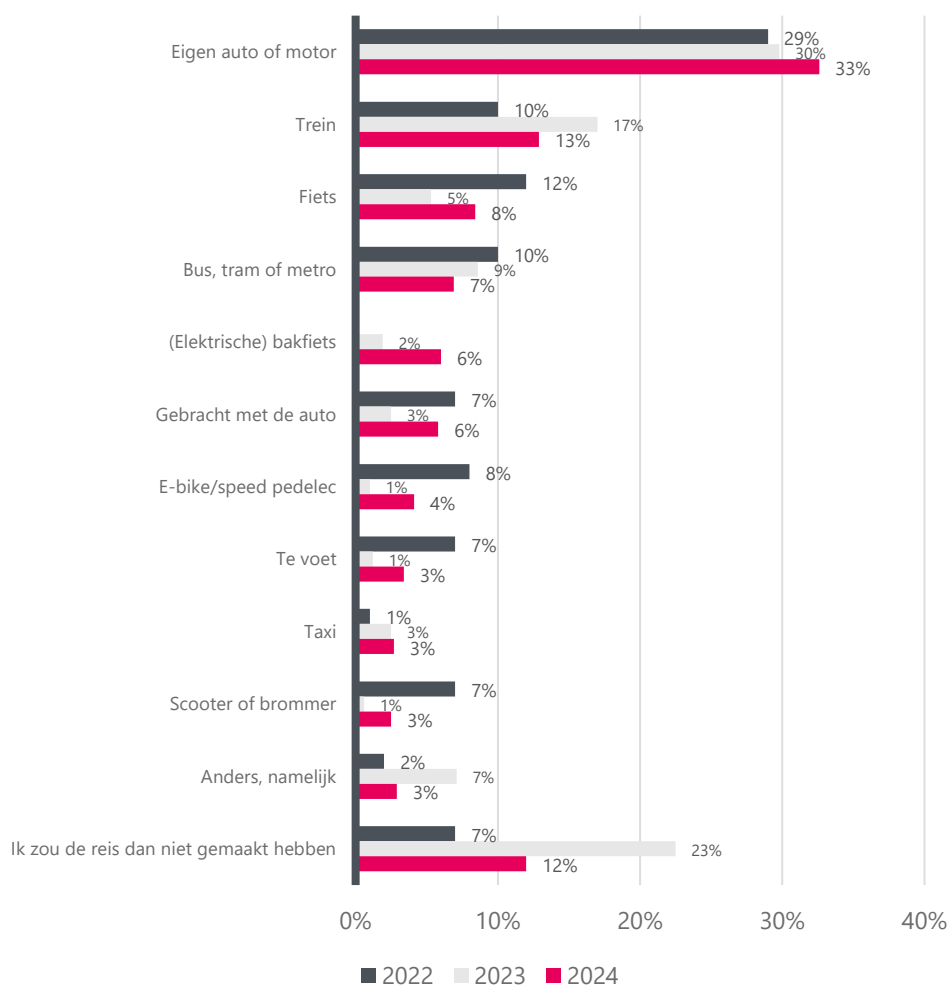


Figuur 6.13: De belangrijkste redenen om gebruik te maken van een deel-, leen- of huurauto (meerdere antwoorden mogelijk) (2022 N=807; 2023 N=925; 2024 N=1.093)

Meer dan 18- t/m 49-jarigen noemen 64-plussers niet zo vaak een auto nodig te hebben als reden om gebruik te maken van een deel-, leen- of huurauto. Dat geldt ook voor niet werkzoekenden tegenover werkenden. Voor hoger opgeleiden is sneller dan het OV vaker een reden dan voor lager opgeleiden. Voor lager en midden opgeleiden is het altijd hebben van een parkeerplaats vaker een reden. In (zeer) sterk stedelijk gebied maken Nederlanders vaker gebruik van deelvervoer omdat zij niet beschikken over een eigen auto dan in minder stedelijk gebied.

6.3.4 Alternatieven deel-, leen- of huurauto

Gebruikers zijn gevraagd als er geen deel-, leen- of huurauto beschikbaar was geweest, met welk vervoermiddel zij de reis dan gemaakt zou hebben (figuur 6.14). Net als in voorgaande jaren zouden de meeste Nederlanders de reis dan met de eigen auto of motor hebben gemaakt. De trein wordt in 2024 iets minder (-4%) als alternatief vervoermiddel genoemd ten opzichte van 2023. Eén op de tien gebruikers zou bij geen beschikbaarheid van een deel- of leen- of huurauto de reis niet hebben gemaakt. In 2023 was dat nog een kwart.

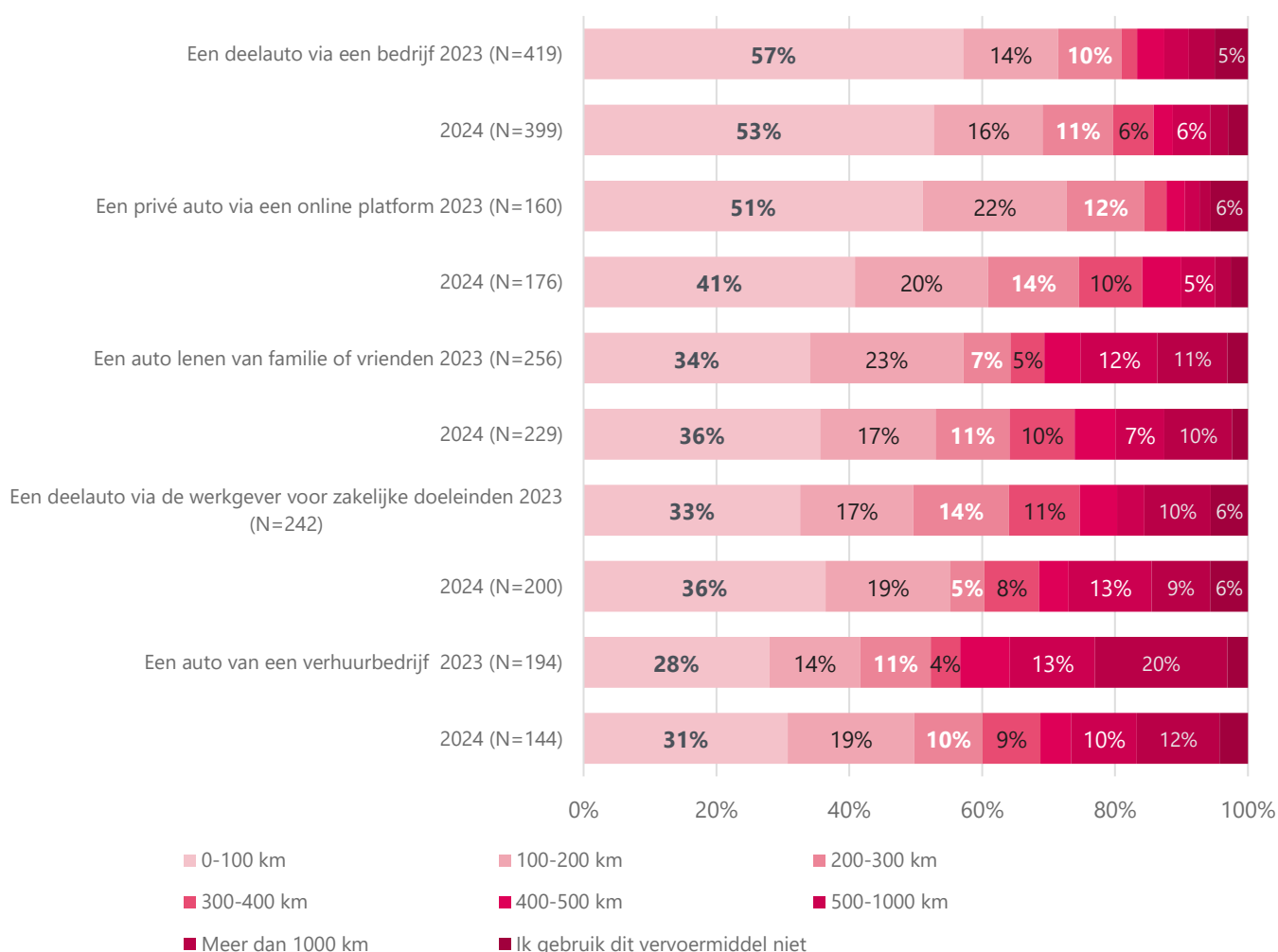


Figuur 6.14: Alternatieven voor gebruik deel-, leen- of huurauto (2022 N=807; 2023 N=925; 2024 N=1.093)

De groep 64-plussers noemt vaker de trein als alternatief voor het gebruik van de deel-, leen- of huurauto dan 18- t/m 34-jarigen. De auto wordt vaker als alternatief gebruikt door 35 tot 49 jarigen dan door 18- t/m 34-jarigen en 64-plussers. Hoger opgeleiden nemen vaker de trein als alternatief, lager opgeleiden vaker de (elektrische) bakfiets, e-bike of scooter/brommer. In weinig/niet stedelijk gebied wordt vaker de eigen auto of motor gebruikt als alternatief dan in (zeer) sterk stedelijk gebied.

6.3.5 Afgelegde afstand deelauto

Gebruikers van de deel-, leen- en huurauto zijn gevraagd hoeveel kilometer zij per jaar afleggen (figuur 6.15). De afgelegde kilometers komen in 2024 grotendeels overeen met 2023; de kortste afstanden worden gereden met een deelauto via een bedrijf en de langste afstanden met een huurauto. Met de privé auto via een online platform worden meer lange afstanden gereden op jaarbasis ten opzichte van 2023.

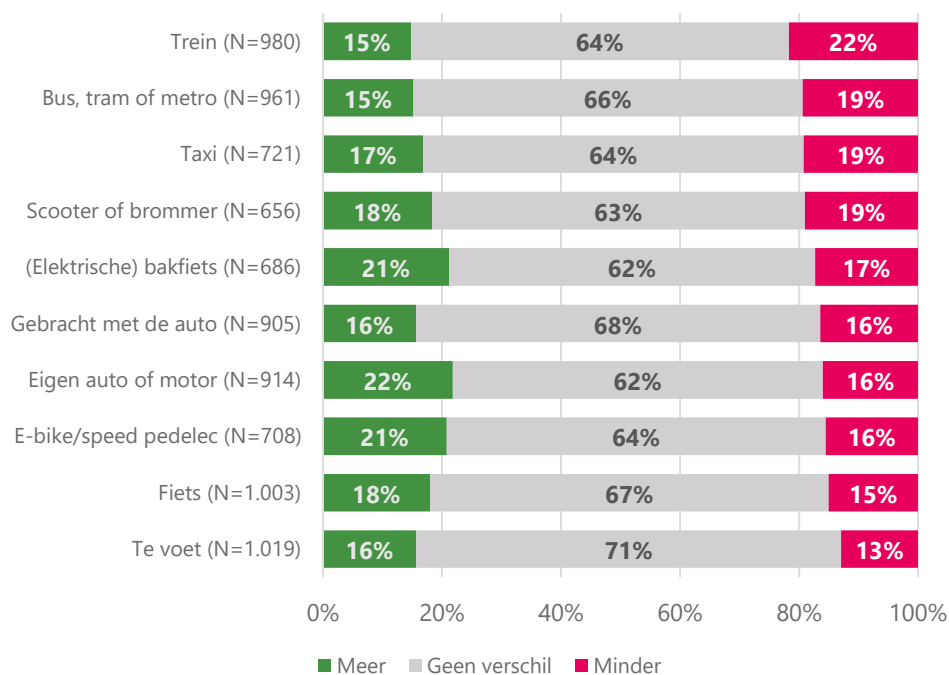


Figuur 6.15: Aantal kilometer dat men per jaar reist met de verschillende vormen van deilvervoer



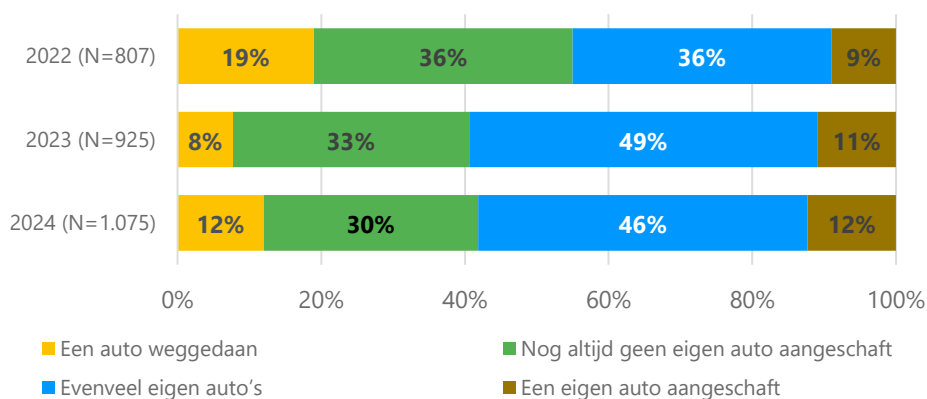
6.3.6 Effect en invloed deelauto op gebruik en bezit vervoermiddelen

Voor zes tot zeven op de tien gebruikers van een deel-, leen- of huurauto maakt het gebruik geen verschil in het meer of minder reizen met andere vervoermiddelen (figuur 6.16). Twee op de tien gebruikers reizen minder met de trein, bus, tram, metro, taxi, scooter en brommer als gevolg van het gebruik van de deelauto.



Figuur 6.16: Effect van gebruik deelauto op gebruik andere vervoermiddelen

Net als in 2023 heeft in 2024 ongeveer één op de tien gebruikers van een deel-, leen- of huurauto een auto weggedaan en drie op de tien nog altijd geen eigen auto aangeschaft (figuur 6.17). Ook de groep gebruikers met evenveel eigen auto's komt overeen met 2023.



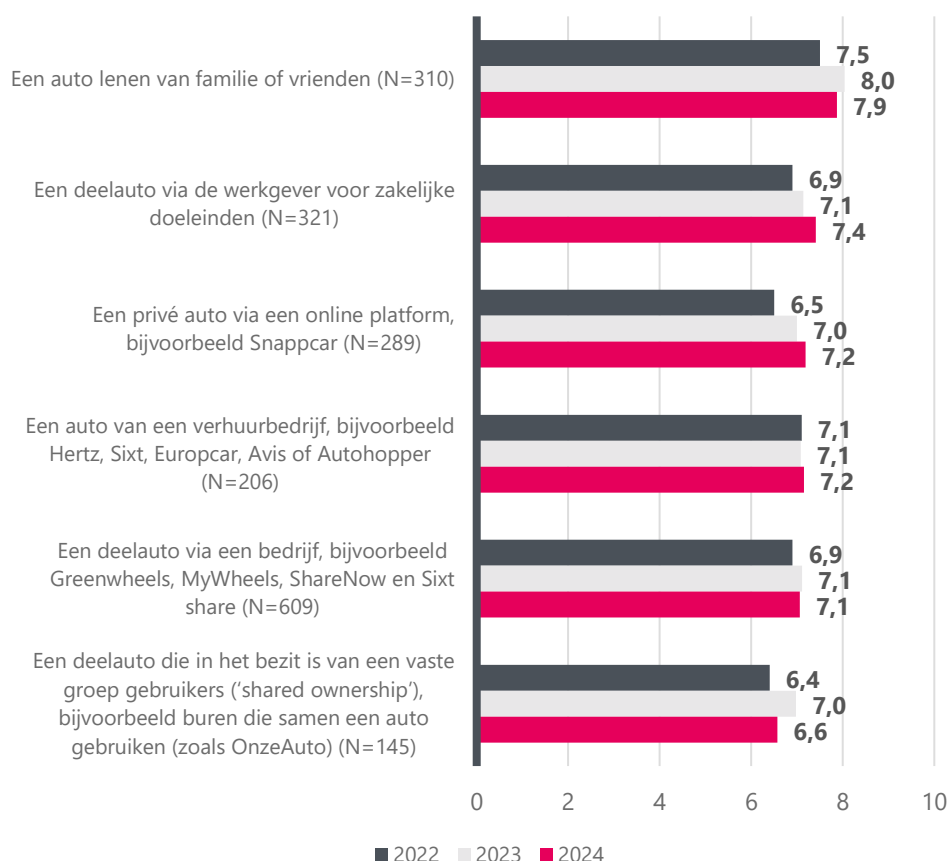
Figuur 6.17: Invloed deelautogebruik op autobezit

Nederlanders in (zeer) sterk stedelijk gebied hebben vaker nog altijd geen eigen auto aangeschaft dan in minder stedelijk gebied. In weinig/niet stedelijk gebied heeft deelautogebruik minder invloed, daar hebben Nederlanders vaker nog evenveel eigen auto's dan in (zeer) sterk stedelijk gebied.

6.3.7 Oordeel deel-, leen- en huurauto

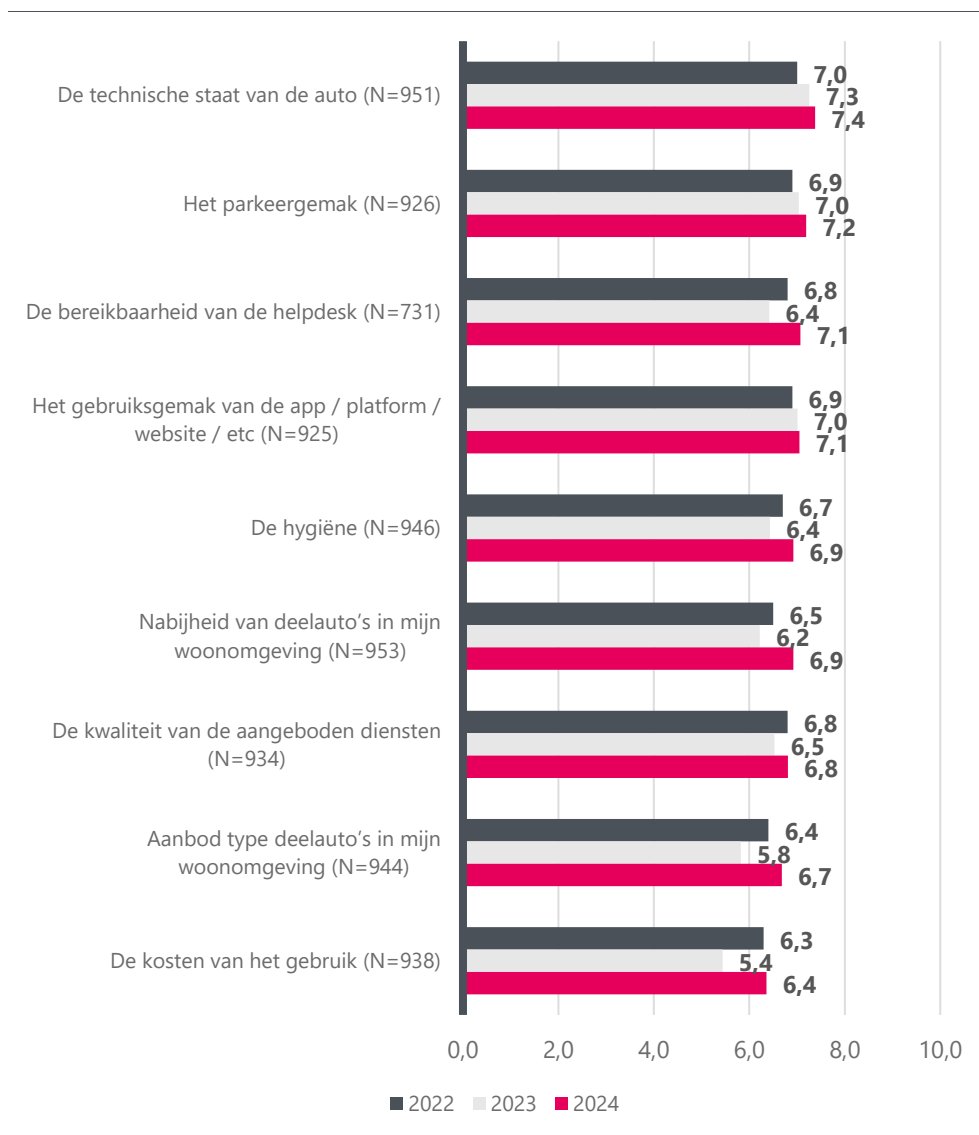
Net als voorgaande jaren beoordelen gebruikers van deel-, leen- en huurauto's een auto lenen van familie of vrienden het hoogst met een 7,9 (figuur 6.18). De andere vormen van autodelen worden afgerond met een 7 beoordeeld. De laagste score wordt gegeven voor de deelauto in het bezit van een vaste groep gebruikers, namelijk een 6,6.

Hoger opgeleiden beoordelen de verschillende vormen van autodelen over het algemeen hoger dan lager en midden opgeleiden.



Figuur 6.18: Beoordeling verschillende vormen van autodelen door gebruikers (weergegeven N=2024)

De kenmerken van autodelen worden allemaal met een voldoende (6 of hoger) beoordeeld (figuur 6.19). Alle aspecten worden hoger beoordeeld dan in 2023. Net als voorgaande jaren zijn de gebruikers het meest te spreken over de technische staat van de auto (7,4) en het parkeergemak (7,2). Over de kosten van het gebruik (6,4) zijn gebruikers het minst tevreden.



Figuur 6.19: Beoordeling kenmerken autodelen door gebruikers, beoordeling enkel gegeven door gebruikers die ermee te maken hebben gehad (weergegeven N=2024)

Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied beoordelen de nabijheid en het aanbod van deelauto's in de woonomgeving hoger dan Nederlanders in een minder stedelijke omgeving.



7. Spitsmijden

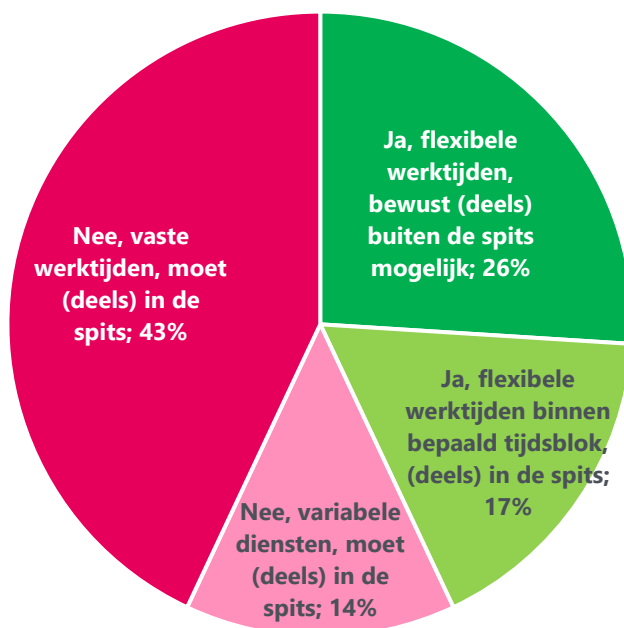
In 2024 zijn extra vragen gesteld over de mogelijkheden om voor woon-werk reizen de spits¹⁹ te mijden. Het gaat daarbij om mogelijkheden om bijvoorbeeld deels thuis te werken of om bewust met werktijden te schuiven. Deze vragen zijn enkel voorgelegd indien iemand werkt en hoofdzakelijk met de auto (N=3.501) of trein (N=606) naar de vaste of externe werklocatie reist.

De analyses van deze verdieping zijn uitgevoerd op de gewogen onderzoeksresultaten. De verdeling naar achtergrondkenmerken van deze groep respondenten (N=4.107) is te vinden in tabel B.4 in Bijlage B.1.6..

7.1 Bewust spitsmijden

7.1.1 Mogelijkheden bewust spitsmijden

Het is voor bijna zes op de tien (43% + 14%) werkenden die hoofdzakelijk met de auto of trein reizen niet mogelijk om buiten de spits te reizen (figuur 7.1). Voor ongeveer vier op de tien (17% + 26%) is het wel mogelijk om bewust buiten de spits te reizen.



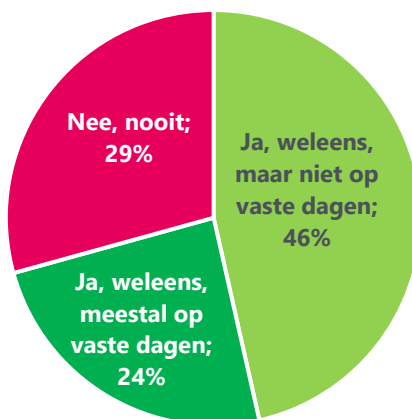
Figuur 7.1: Mogelijkheden om bewust spits te mijden (N=4.107)

¹⁹ In de vragenlijst gedefinieerd als: tussen 7.00 en 9.00 uur en tussen 16 en 18 uur.

Werkenden die hoofdzakelijk met de auto reizen geven vaker aan dat het niet mogelijk is om buiten de spits reizen dan werkenden die met de trein reizen. Hoger opgeleiden hebben vaker flexibele werktijden dan lager en midden opgeleiden. In regio West hebben werkenden vaker flexibele werktijden dan in regio Noord, Oost en Zuid. Daarnaast hebben werkenden binnen de commerciële dienstverlening vaker flexibele werktijden dan werkenden binnen de niet-commerciële dienstverlening.

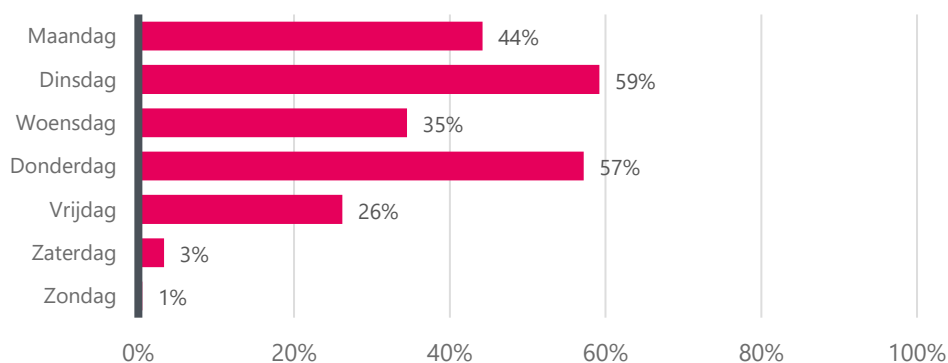
7.1.2 Werknemers die bewust spitsmijden

Werkenden die buiten de spits kunnen reizen zijn gevraagd of zij dit ook daadwerkelijk doen (figuur 7.2). Zeven op de tien werkenden mijden weleens bewust de spits, hiervan mijdt 24 procent de spits meestal op vaste dagen in de week. De vaste dag waarop spits wordt gemeden is vaker een dinsdag of een donderdag (figuur 7.3). Drie op de tien werkenden die bewust buiten de spits kunnen reizen doen dat nooit.



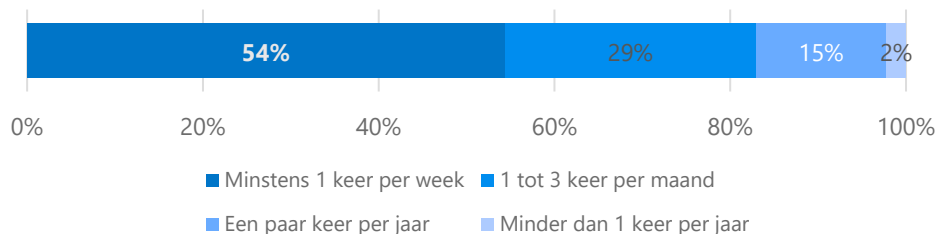
Figuur 7.2: Werkenden met flexibele werktijden die buiten de spits kunnen reizen (N=1.767)

Lager en midden opgeleiden mijden de spits vaker op vaste dagen in de week, hoger opgeleiden doen dat vaker niet op vaste dagen.



Figuur 7.3: Vaste dagen waarop werkenden met flexibele werktijden de spits mijden (N=423)

Van de werkenden die bewust de spits mijden, doet ongeveer de helft dat ten minste één keer per week (figuur 7.4). Drie op de tien mijden één tot drie keer per maand de spits.

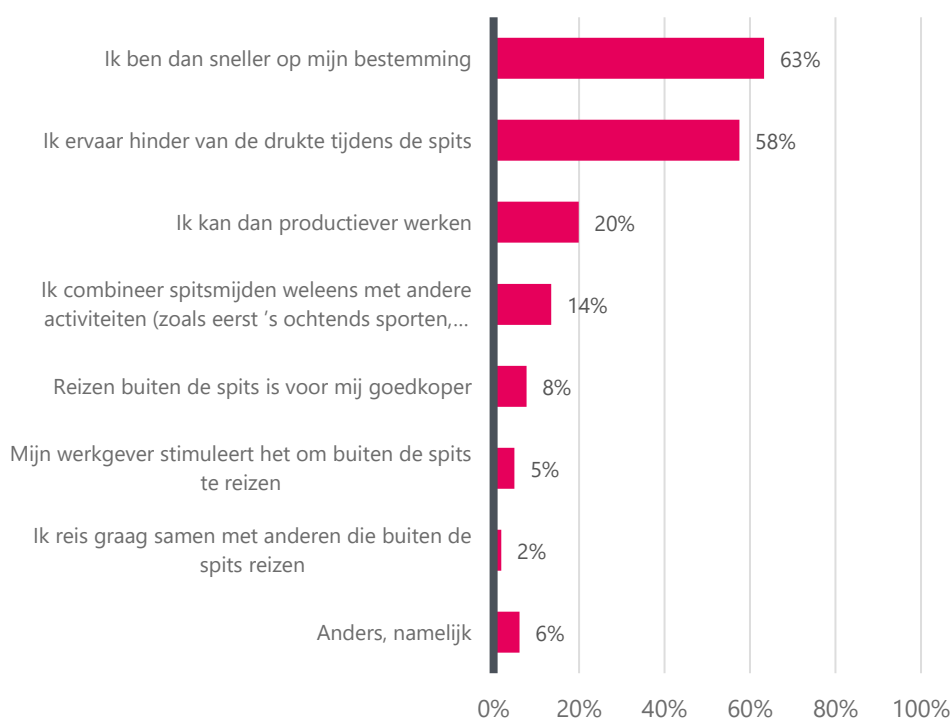


Figuur 7.4: Aantal dagen spitsmijden voor woon-werk reizen (N=1.233)

Werkenden die hoofdzakelijk met de auto reizen mijden vaker minstens één keer per week spits dan werkenden die hoofdzakelijk met de trein reizen. De treinreizigers doen dat juist vaker één tot drie keer per maand dan de autoreizigers.

7.1.3 Redenen om bewust spits te mijden

Werkenden die bewust spitsmijden zijn gevraagd naar de belangrijkste redenen om dat te doen (figuur 7.5). De belangrijkste redenen om bewust de spits te mijden zijn vooral omdat men dan sneller op de bestemming is en omdat er hinder wordt ervaren van de drukte tijdens de spits.

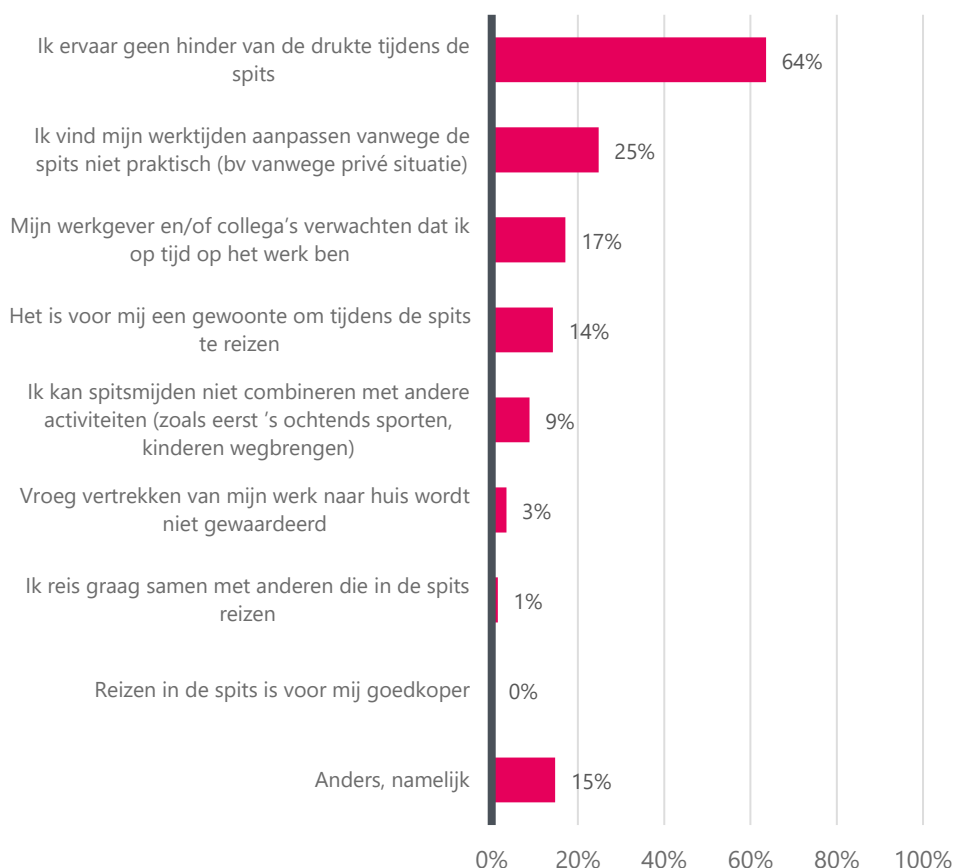


Figuur 7.5: Redenen om bewust spits te mijden (meerdere antwoorden mogelijk) (N=1.233)

Werkenden die hoofdzakelijk met de auto reizen geven vaker aan dat ze de spits mijden om sneller op de bestemming te zijn dan treinreizigers. Werkenden die hoofdzakelijk met de trein reizen ervaren vaker hinder van drukte tijdens de spits dan autoreizigers. Ook geven zij vaker aan dat reizen buiten de spits goedkoper is. Werkenden woonachtig in weinig/niet stedelijk gebied noemen vaker sneller op mijn bestemming als reden dan werkenden woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied. Ook binnen de sector bouw/industrie wordt deze reden vaker genoemd dan binnen de (niet-)commerciële dienstverlening.

7.1.4 Redenen om niet bewust spits te mijden

Werkenden die wel spits kunnen mijden maar dat nooit doen zijn gevraagd naar de belangrijkste redenen waarom zij de spits niet mijden (figuur 7.6). De belangrijkste reden voor werkenden om bewust niet de spits te mijden terwijl zij dat wel kunnen is omdat zij geen hinder ervaren van de drukte tijdens de spits.



Figuur 7.6: Redenen om de spits bewust niet te mijden (meerdere antwoorden mogelijk) (N=534)

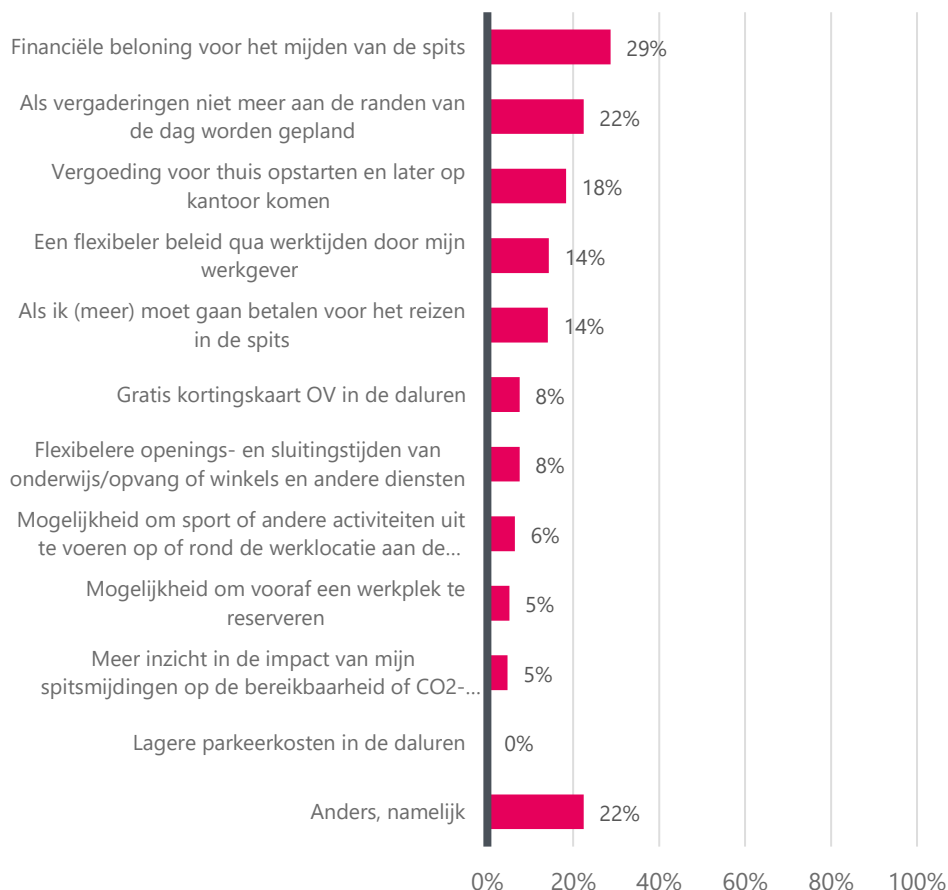
Werkenden die hoofdzakelijk met de trein reizen noemen vaker dat zij het aanpassen van werktijden niet praktisch vinden en het een gewoonte is om tijdens de spits te reizen dan werkenden die hoofdzakelijk met de auto reizen. Werkenden woonachtig in weinig/niet

stedelijk gebied mijden vaker bewust de spits niet omdat zij geen hinder ervaren van de drukte tijdens de spits dan werkenden woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied. Ook binnen de sector bouw/industrie wordt deze reden vaker genoemd dan binnen de (niet-) commerciële dienstverlening.

7.1.5 Vaker bewust spitsmijden

Werkenden met flexibele werktijden zijn gevraagd wanneer zij wel of vaker bewust de spits zullen mijden voor woon-werk reizen (figuur 7.7). Voor drie op de tien zou dat zijn als er een financiële beloning wordt gekoppeld aan het mijden van de spits. Voor twee op de tien als vergaderingen niet meer aan de randen van de dag worden gepland en als er een vergoeding komt voor het thuis opstarten en later op kantoor komen.

Daarnaast noemen twee op de tien werkenden een andere reden. Zij geven vooral aan dat deze situatie voor hen niet van toepassing is, bijvoorbeeld omdat ze al buiten de spits reizen of omdat er geen 'spits' is waar zij wonen.

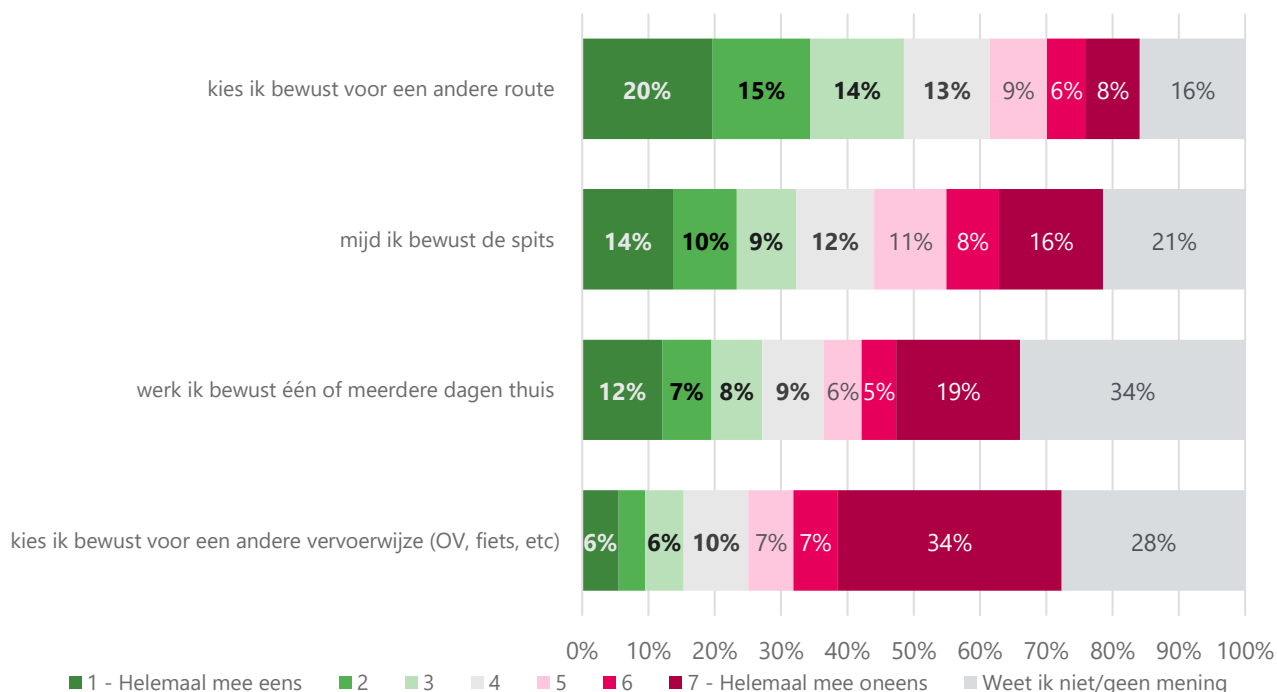


Figuur 7.7: Redenen om wel of vaker bewust de spits te mijden (meerdere antwoorden mogelijk) (N=1.767)

Voor werkenden die hoofdzakelijk met de trein reizen zijn vergaderingen niet meer aan de randen van de dag plannen, een gratis OV-kortingskaart, mogelijkheden om sport of andere activiteiten uit te voeren op of rond de werklocatie en de mogelijkheid om vooraf een werkplek te reserveren vaker redenen om wel of vaker bewust de spits te gaan mijden dan voor werkenden die hoofdzakelijk met de auto reizen. 18- t/m 34-jarigen noemen vaker de financiële beloning voor het mijden van de spits dan 49-plussers. Hoe jonger, hoe vaker deze reden wordt genoemd. De vergoeding voor het thuis opstarten en later op kantoor komen wordt vaker genoemd door 18- t/m 49-jarigen dan door 49-plussers. Hoger opgeleiden noemen als vergaderingen niet meer aan de randen van de dag worden gepland vaker dan midden en lager opgeleiden.

7.2 Hinder bij geplande werkzaamheden

Geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet of aan het spoor kunnen van invloed zijn op het reisgedrag van werkenden die met de auto en/of de trein naar het werk reizen. Werkenden die hoofdzakelijk met de auto (figuur 7.8) en trein (figuur 7.9) naar het werk reizen zijn gevraagd naar de invloed van geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet of aan het spoor.



Figuur 7.8: Invloed van geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet (N=3.501)

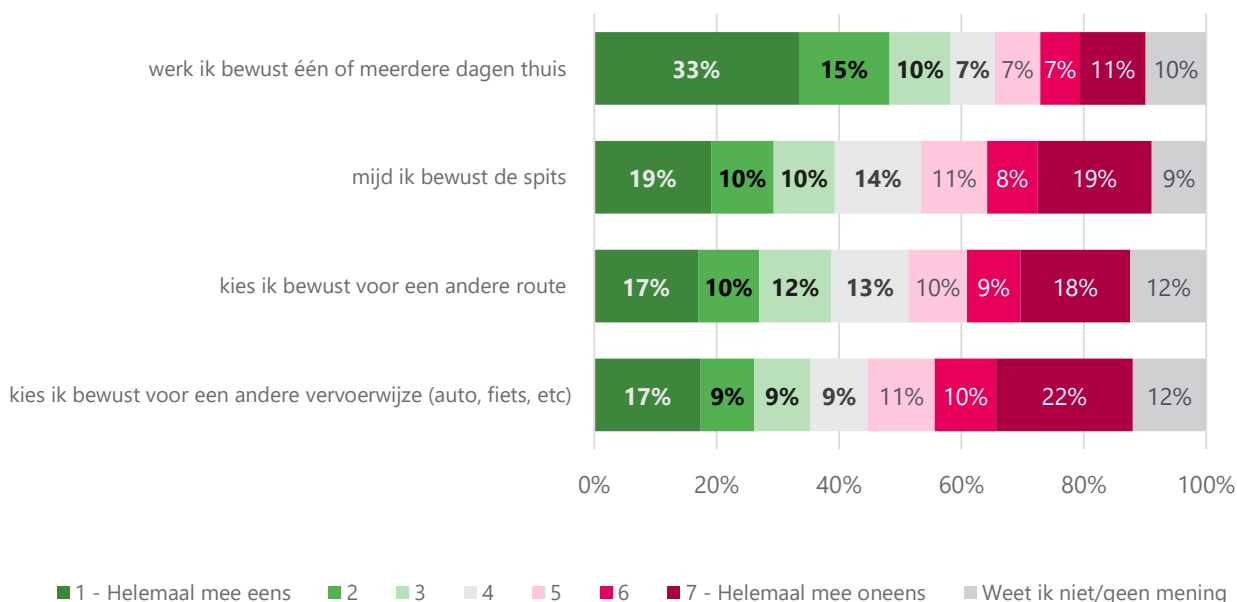
Bij geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet kiest de helft van de werkenden die hoofdzakelijk met de auto naar het werk reist bewust voor een andere route en niet voor een andere vervoerwijze. Ongeveer drie op de tien mijdt daarnaast bewust de spits of werkt bewust één of meerdere dagen thuis.

Een relatief grote groep werkenden 'weet niet' wat zij bij geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet zullen doen. Bij bewust thuiswerken (34%) en bewust kiezen voor een andere vervoerwijze (28%) is de groep 'weet niet' het grootst.

De 49-plussers mijden bewust vaker de spits dan 18- t/m 49-jarigen.

Zes op de tien werkenden die hoofdzakelijk met de trein naar het werk reizen kiezen er bij geplande werkzaamheden aan het spoor voor om bewust één of meerdere dagen thuis te werken. Vier op de tien verwacht bewust de spits te mijden of voor een andere route te kiezen. Ruim een derde kiest voor een andere vervoerwijze.

Ongeveer één op de tien werkenden weet niet wat zij zouden doen bij geplande werkzaamheden aan het spoor. Deze groep is kleiner dan onder werkenden die hoofdzakelijk met de auto naar het werk reizen.



Figuur 7.9: Invloed van geplande werkzaamheden aan het spoor (N=606)



8. Sociaal-recreatief reismotief

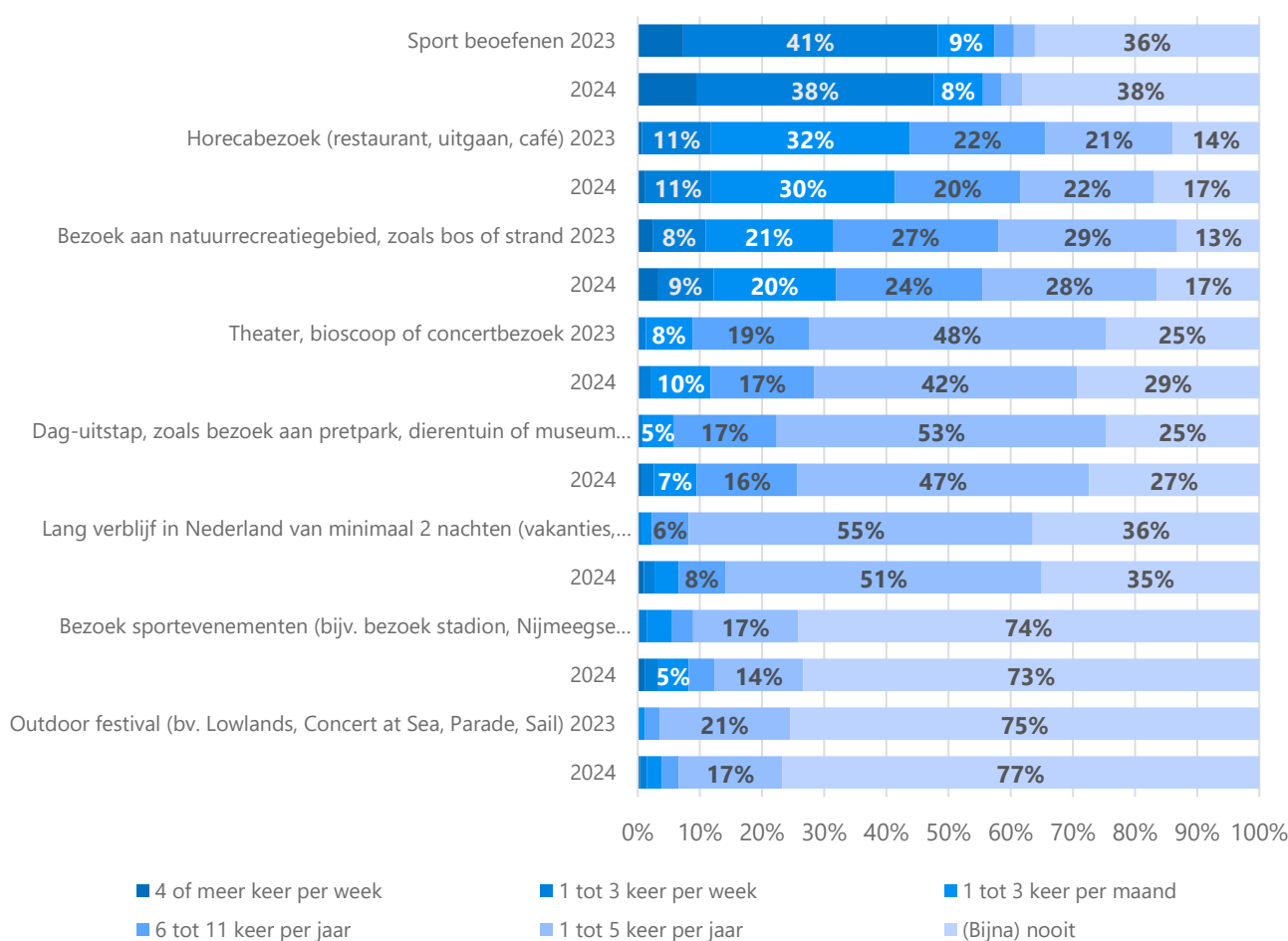
In 2023 en 2024 zijn een aantal extra vragen over recreatief reizen toegevoegd. Nederlanders die geen extra vragen over autodelen of spitsmijden hebben beantwoord, kregen vragen over de recreatieve reizen die ze maken en op welke manier. In totaal hebben 6.880 Nederlanders de vragen beantwoord in 2024.

De analyses van deze verdieping zijn uitgevoerd op de gewogen onderzoeksresultaten. In de vergelijking met 2023 dient rekening te worden gehouden met de volgende verschillen. In 2024 zitten er minder 18- t/m 64-jarigen en meer 64-plussers in de data ten opzichte van 2023. Ook hebben respondenten een sterker stedelijk profiel in 2024 ten opzichte van 2023. Verder komt het profiel tussen beide jaren overeen. Zie ook tabel B.5 in Bijlage B.1.6.



8.1 Frequentie recreatieve activiteiten

De reisfrequentie van recreatieve activiteiten van 2024 komt overeen met de reisfrequentie van 2023 (figuur 8.3). Net als in 2023 reist ongeveer de helft van de Nederlanders ten minste eens per week om een sport te beoefenen. Een bezoek aan horeca en aan natuurrecreatiegebied wordt door het merendeel van de Nederlanders meerdere keren per jaar gedaan. Een bezoek aan theater, bioscoop of concert, een dag-uitstap en vakanties of weekendjes weg, zijn reizen die door de meeste Nederlanders jaarlijks of een paar keer per jaar worden gemaakt. Bezoek aan sportevenementen of een outdoor festival wordt door ongeveer driekwart (bijna) nooit gedaan.



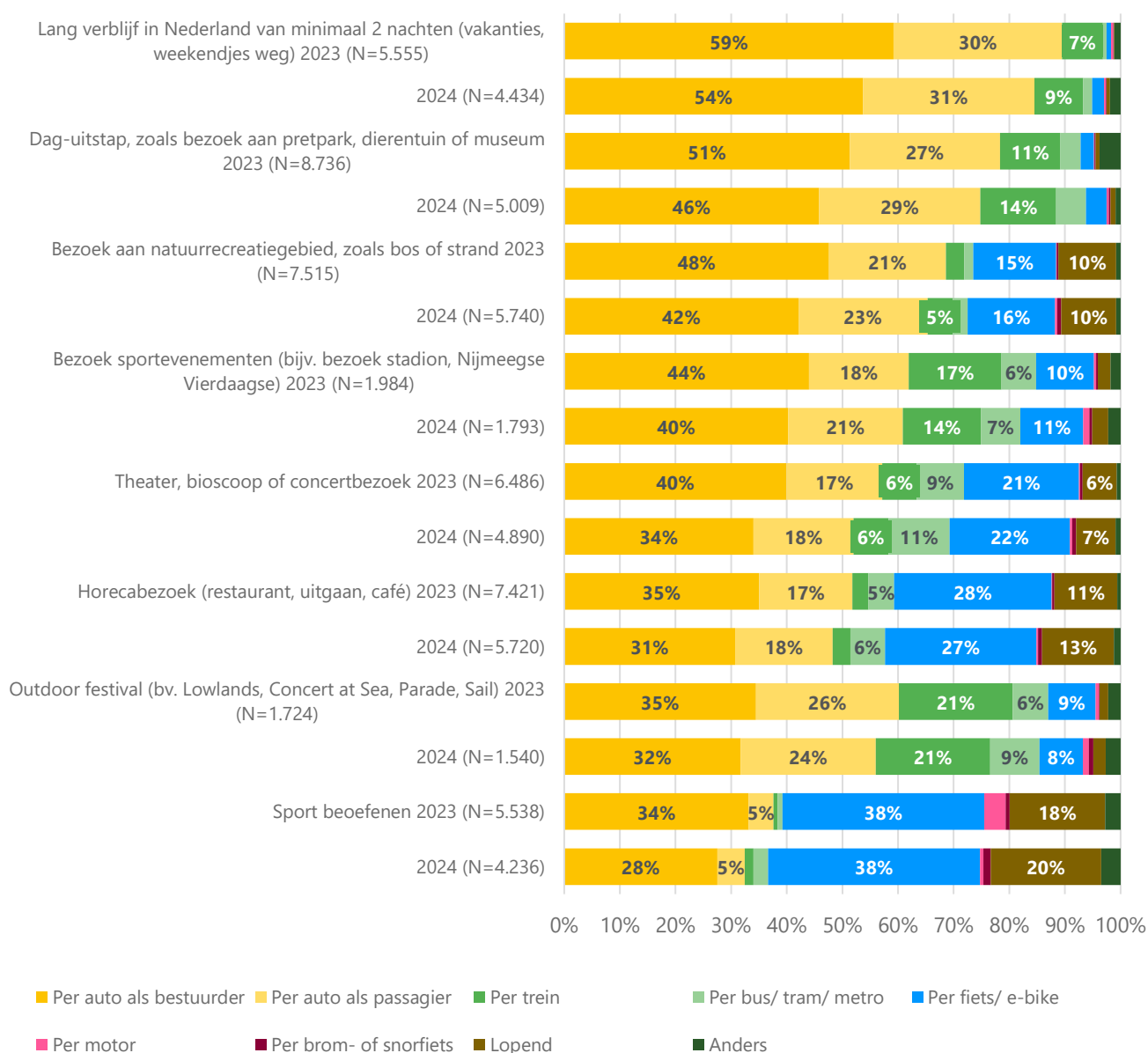
Figuur 8.1: Frequentie van recreatieve activiteiten (2023 N=8.736; 2024 N=6.880)

Jongeren in de leeftijd van 18 t/m 34 jaar ondernemen frequenter recreatieve activiteiten dan 49-plussers. Dat geldt ook voor hoger opgeleiden tegenover lager en midden opgeleiden. En ook voor werkenden tegenover niet werkzoekenden. Horeca, theater, bioscoop, concerten, pretparken, dierentuin of musea worden vaker bezocht door Nederlanders woonachtig in meer stedelijke dan in minder stedelijke gebieden.



8.2 Gekozen vervoermiddel voor recreatief reizen

De gekozen vervoermiddelen voor recreatief reizen in 2024 komen overeen met 2023. Net als in 2023 is voor vrijwel iedere vorm van recreatief reizen de auto het meest gekozen vervoermiddel, meestal als bestuurder (figuur 8.2). Om sport te beoefenen is een uitzondering, daarvoor is het meest gekozen vervoermiddel de fiets of e-bike. Ten opzichte van 2023 wordt de auto voor alle reactieve reizen minder vaak gekozen als vervoermiddel. Een mogelijke verklaring voor de daling van het autogebruik is het profiel van de respondenten. In 2024 zitten er minder 18- t/m 64-jarigen en meer 64-plussers in de steekproef dan in 2023. Ook hebben respondenten een sterker stedelijk profiel in 2024 dan in 2023.



Figuur 8.2: Reisgedrag naar recreatieve activiteiten



Bij minder frequent gemaakte reizen zoals een lang verblijf in Nederland, een dag-uitstap, sportevenementen of een outdoor festival wordt het openbaar vervoer (trein of bus/tram/metro) vaker gekozen dan de fiets of e-bike (figuur 8.2). De fiets of e-bike worden juist vaker gekozen dan het openbaar vervoer bij de meer frequent gemaakte reizen zoals bezoek aan natuurrecreatiegebied, bezoek aan theater, bioscoop of concert, horecabezoek en sport beoefenen.

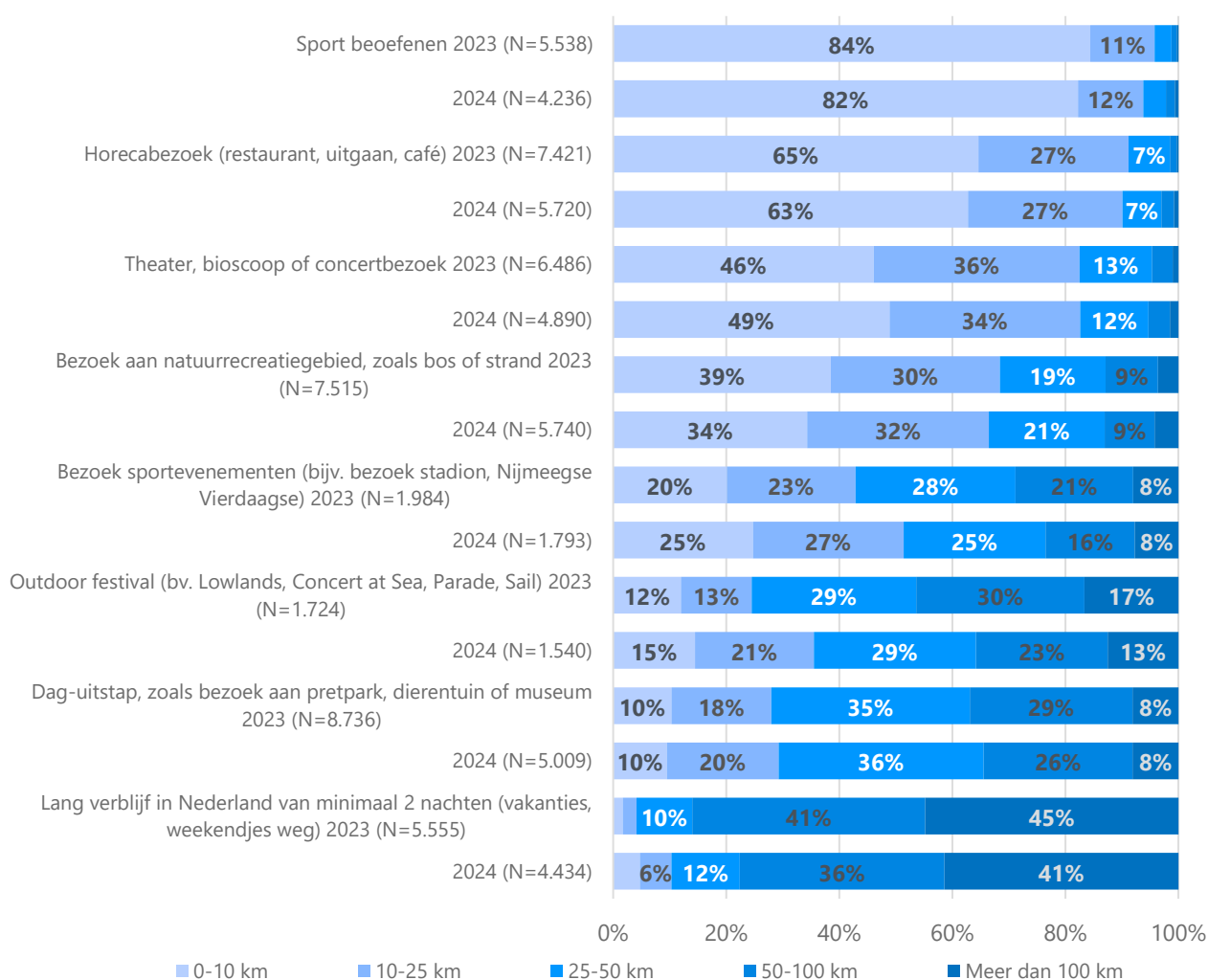
De motor en brom-/snorfiets worden voor alle recreatieve reizen nauwelijks gekozen.

De groep 34-plussers reist vaker per auto als bestuurder naar recreatieve activiteiten dan 18- t/m 34-jarigen. 18- t/m 34-jarigen reizen vaker op andere manieren zoals als passagier in de auto en met het openbaar vervoer (trein, bus, tram en metro). Nederlanders woonachtig in minder stedelijke gebieden reizen vaker met de auto naar recreatieve activiteiten dan Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied.



8.3 Afstand recreatieve reizen

Ook de afstand die wordt afgelegd voor recreatieve reizen komt overeen met 2023 (figuur 8.3). Acht op de tien Nederlanders reizen voor het beoefenen van sport 10 kilometer of minder. Voor horecabezoek reizen zes op de tien maximaal 10 kilometer. Ongeveer acht op de tien Nederlanders reizen tot 25 kilometer voor een bezoek aan het theater, bioscoop of concert. Voor een natuurrecreatiegebied is dat twee op de drie. Voor sportevenementen, outdoor festivals en dag-uitstapjes reizen Nederlanders verder. De helft van de Nederlanders reist hiervoor 10 tot 50 kilometer. Voor een lang verblijf in Nederland van minimaal twee nachten reizen acht op de tien Nederlanders meer dan 50 kilometer.



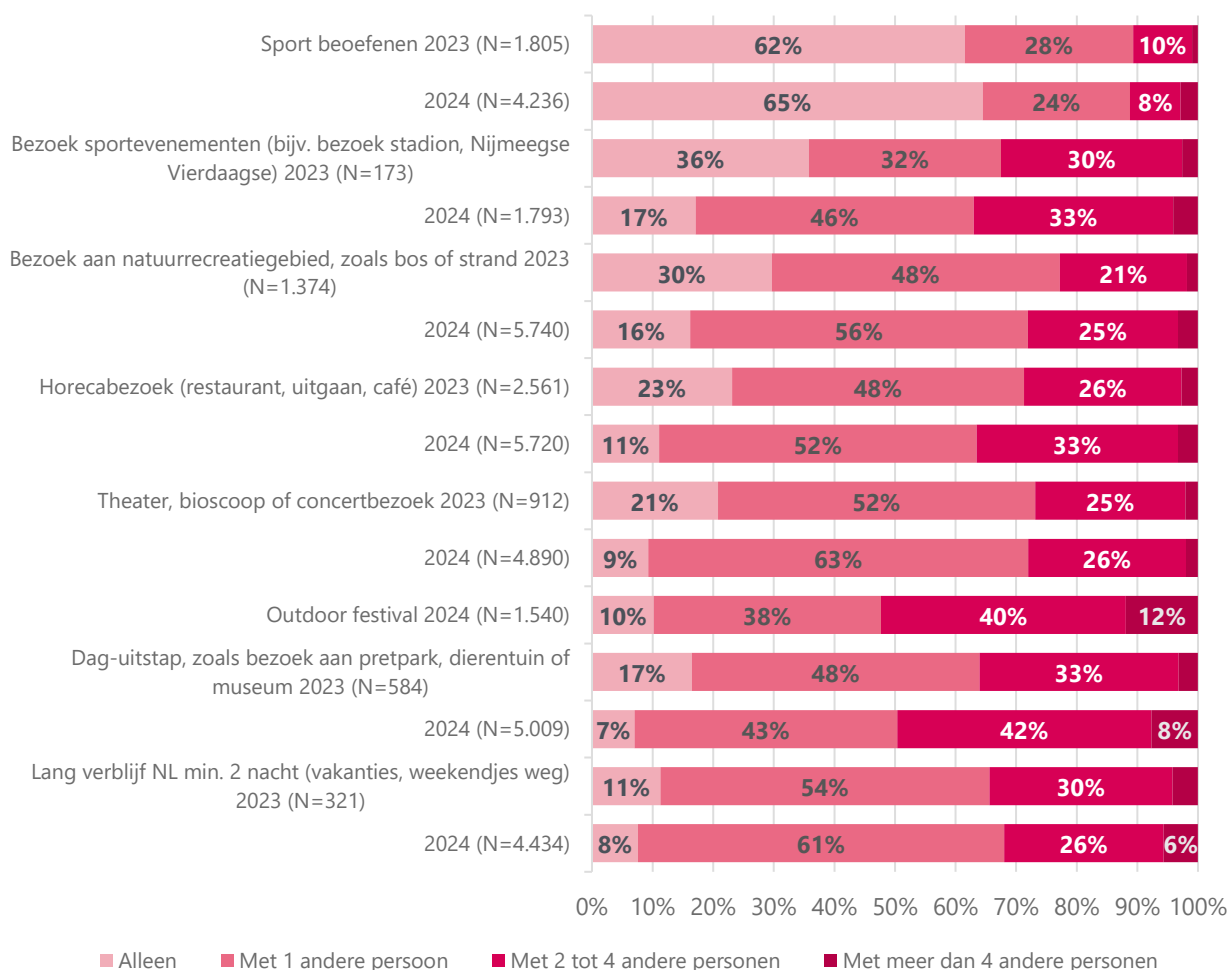
Figuur 8.3: Afgelegde afstand naar recreatieve activiteiten

Voor horecabezoek, het beoefenen van sport en bezoek aan theater/bioscoop/concert reizen 18- t/m 34-jarigen verder dan de 34-plussers. Voor het bezoeken van sportevenementen, dag-uitstapjes en een lang verblijf in Nederland reizen 18- t/m 34-

jarigen juist minder ver dan de 34-plussers. Nederlanders woonachtig in weinig/niet stedelijk gebied reizen over het algemeen verder naar recreatieve activiteiten dan Nederlanders woonachtig in meer stedelijk gebied.

8.4 Groepsgrootte recreatieve reis

Voor het beoefenen van sport reizen twee op de drie Nederlanders alleen, een kwart reist met één andere persoon samen, dit komt overeen met 2023 (figuur 8.4). Voor de andere recreatieve activiteiten reizen Nederlanders in 2024 minder vaak alleen en vaker met meerdere personen. Zo reizen acht tot negen op de tien Nederlanders met in ieder geval één andere persoon naar recreatieve activiteiten, in 2023 was dit nog zes tot negen op de tien. Het aantal waarnemingen in 2023 en 2024 verschilt als gevolg van een wijziging in de vragenlijst. In 2023 werden respondenten gevraagd voor één recent ondernomen activiteit de groepsgrootte aan te geven. In 2024 werd dit gevraagd voor alle ondernomen activiteiten



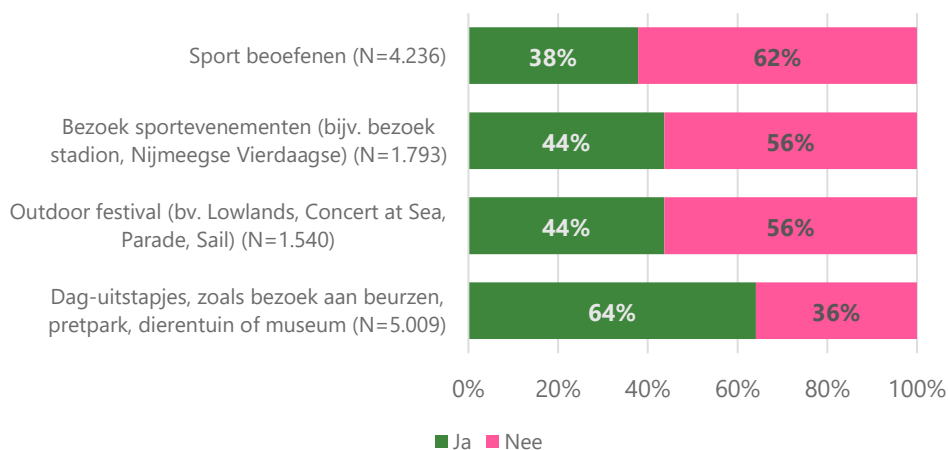
Figuur 8.4: Groepsgrootte recreatieve reizen



De 49-plussers reizen vaker samen met één andere persoon voor recreatieve reizen dan 18- t/m 49-jarigen. Hoger opgeleiden reizen vaker alleen voor een horecabezoek dan lager en midden opgeleiden. Nederlanders woonachtig in een (zeer) sterk stedelijke omgeving reizen vaker alleen voor een horecabezoek, theater/bioscoop/concert en dag-uitstap dan Nederlanders woonachtig in een minder stedelijke omgeving.

8.5 Spitsmijden bij recreatieve activiteiten

Nederlanders zijn gevraagd of zij weleens bewust buiten de spits reizen voor het beoefenen van sport, het bezoeken van sportevenementen, een outdoor festival en dag-uitstapjes (Figuur 8.5). Ongeveer vier op de tien Nederlanders reizen weleens buiten de spits voor het beoefenen van sport, het bezoeken van sportevenementen en een outdoor festival. Voor dag-uitstapjes zoals een bezoek aan een beurs, pretpark, dierentuin of museum, doen bijna twee op de drie Nederlanders dit weleens.



Figuur 8.5: Spitsmijden bij recreatieve activiteiten (alleen voorgelegd indien frequentie vaker dan (bijna) nooit - figuur 8.1)

De 64-plussers mijden vaker bewust de spits voor dag-uitstapjes dan de 18- t/m 64-jarigen. Midden en hoger opgeleiden mijden vaker de spits voor het beoefenen van sport dan lager opgeleiden. Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied mijden vaker de spits bij het beoefenen van sport en dag-uitstapjes dan Nederlanders woonachtig in weinig/niet stedelijk gebied. Ook niet werkzoekenden mijden vaker de spits bij dag-uitstapjes dan werkenden.

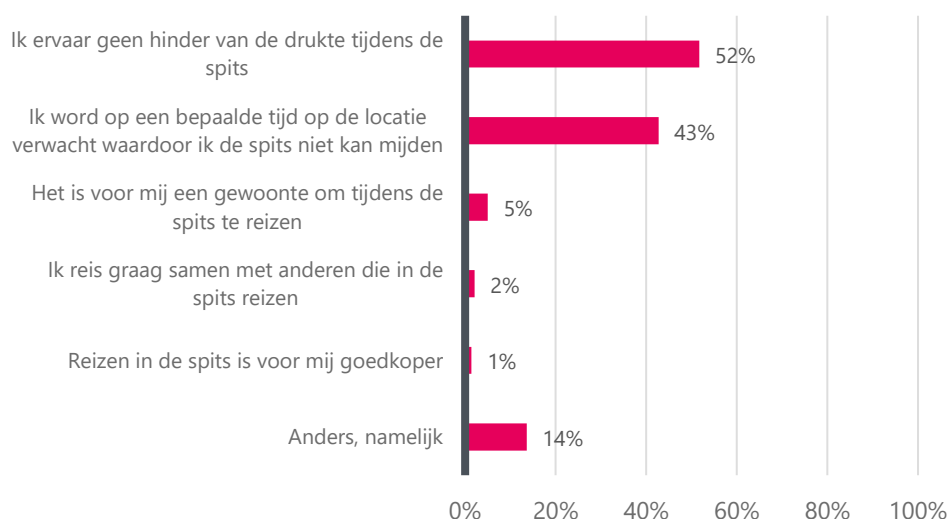
Voor de groep Nederlanders die bewust wel eens de spits mijdt, is de belangrijkste reden de ervaren hinder van de drukte tijdens de spits (figuur 8.6). Ook geven Nederlanders aan dan sneller op de bestemming te zijn en dat reizen buiten de spits goedkoper is.



Figuur 8.6: Redenen om bewust spits te mijden (meerdere antwoorden mogelijk) (N=3.870)

De 50- t/m 64-jarigen reizen vaker bewust buiten de spits omdat ze dan sneller op de bestemming zijn dan de 18- t/m 49-jarigen. Hoger opgeleiden mijden vaker de spits omdat het buiten de spits goedkoper is dan lager en midden opgeleiden. Ook Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied mijden vaker de spits omdat het reizen buiten de spits goedkoper is dan Nederlanders woonachtig in minder stedelijk gebied. Nederlanders woonachtig in minder stedelijk gebied noemen vaker sneller op hun bestemming te zijn dan Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied.

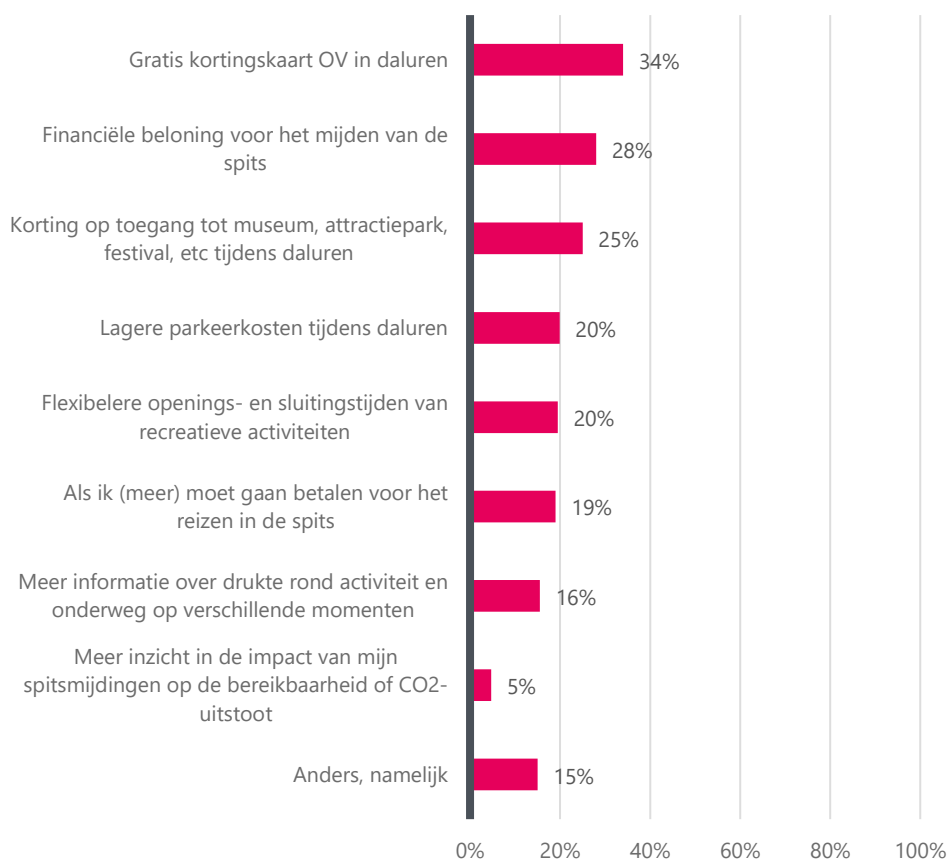
Nederlanders die niet bewust de spits mijden voor recreatieve reizen geven feitelijk dezelfde reden als Nederlanders die dat wel bewust doen; de helft van de Nederlanders die de spits niet mijdt ervaart geen hinder van de drukte tijdens de spits (Figuur 8.7). Daarnaast geven zij aan geen spits te mijden omdat zij op een bepaalde tijd op de locatie worden verwacht waardoor spitsmijden niet mogelijk is. Als andere reden (anders, namelijk) geven Nederlanders vooral aan dat er op het moment van reizen voor de recreatieve activiteit geen sprake is van spits.



Figuur 8.7: Redenen om niet bewust spits te mijden (meerdere antwoorden mogelijk) (N=2.169)

De 64-plussers ervaren vaker geen hinder van de drukte tijdens de spits dan 18- t/m 49-jarigen. 18- t/m 34-jarigen noemen vaker dat ze op een bepaalde tijd op de locatie worden verwacht dan 49-plussers.

Een gratis kortingskaart OV in daluren, een financiële beloning voor het mijden van de spits en korting op toegang tot de recreatieve activiteit zou Nederlanders helpen om bewust wel of vaker de spits te mijden voor recreatieve activiteiten (Figuur 8.8). Ook lagere parkeerkosten tijdens daluren, flexibelere openingstijden, meer betalen voor reizen in de spits en meer informatie over drukte zou mogelijk kunnen helpen om wel of vaker de spits te mijden. Als andere reden (anders, namelijk) geven Nederlanders vooral aan dat het niet nodig is om de spits te mijden voor de recreatieve activiteit.



Figuur 8.8: Wanneer wel of vaker spitsmijden (meerdere antwoorden mogelijk) (N=6.880)

18- t/m 34-jarigen noemen vaker de gratis kortingskaart OV daluren, de financiële beloning voor het mijden van de spits en flexibelere openings- en sluitingstijden van recreatieve activiteiten dan 49-plussers. Hoger opgeleiden noemen vaker dan lager en midden opgeleiden de financiële beloning voor het mijden van de spits, als ze meer moeten gaan betalen voor het reizen in de spits, meer inzicht in de impact van spitsmijden op de bereikbaarheid of CO₂-uitstoot en flexibelere openings- en sluitingstijden van recreatieve activiteiten. Nederlanders woonachtig in (zeer) sterk stedelijk gebied noemen vaker de gratis kortingskaart OV in daluren en meer inzicht in de impact van spitsmijden dan Nederlanders woonachtig in minder stedelijk gebied.



Verboden toegang
Gebruik van
calamiteitenpad
ALLEN na
toestemming
treindienstleider

B1

Bijlagen

De bijlagen geven aanvullende achtergrondinformatie voor het Landelijk Reizigersonderzoek 2024.

In bijlage B.1 vindt u een **onderzoeksverantwoording**; deze gaat in op o.a. onderzoeksdesign, panel, steekproef, onderzoeksperiode, databewerking, respons, representativiteit, betrouwbaarheid en de toegepaste analysemethoden. **Figuurconversietabellen** vindt u in bijlage B.2; hiermee kunt u gemakkelijk terugvinden met welke resultaten uit de rapportage van 2022 de huidige resultaten vergeleken kunnen worden. Bijlagen B.3 tot en met B.6 bevatten de **vragenlijst** die uitgezet is tijdens het onderzoek.



B.1. Onderzoeksverantwoording

B.1.1. Onderzoeksdesign

Het Landelijk Reizigersonderzoek is een geclusterde effectmeting; effecten worden in samenhang onderzocht. Gedragsmaatregelen zijn immers lastig van elkaar te isoleren en zijn moeilijk los van autonome ontwikkelingen te bezien. Meerdere maatregelen vinden gelijktijdig plaats. Daardoor kan iemands reisgedrag door meerdere maatregelen beïnvloed zijn (bijv. een beloningsprogramma, werkgeversaanpak en nieuwe snelfietsroute). Daarnaast kunnen autonome ontwikkelingen (bijv. een verhuizing) de gedragsverandering groter of kleiner doen lijken dan deze daadwerkelijk is. Projectspecifieke evaluaties houden hier geen rekening mee. Door maatregelen gezamenlijk te evalueren wordt voorkomen dat er overlap zit in de afzonderlijk gerapporteerde effecten en wordt er inzicht verkregen in de synergie tussen maatregelen.

B.1.2. Vragenlijst

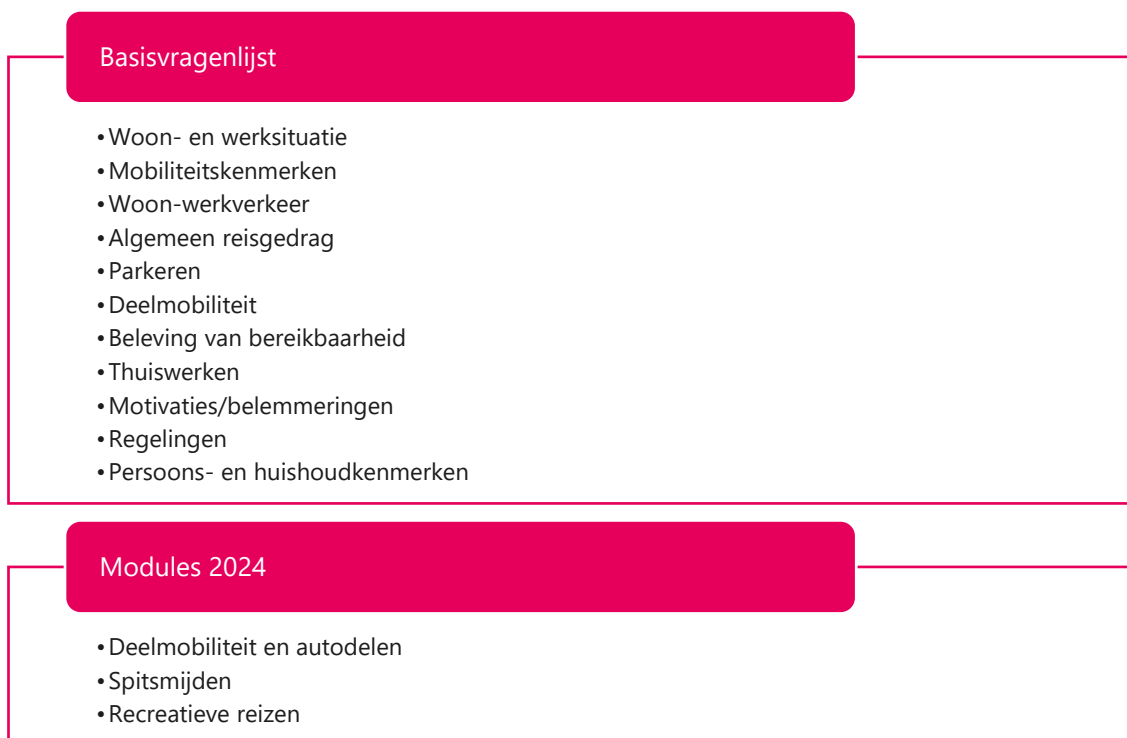
De vragenlijst bestaat uit een basisdeel (dat ieder jaar nagenoeg onveranderd blijft) en verschillende modules die aansluiten bij de vragen die op dit moment leven bij het Ministerie van IenW.

De huidige vragenlijst is gebaseerd op de vragenlijst uit 2023. De basisvragenlijst gaat in op reis- en thuiswerkgedrag (inclusief retrospectieve vragen²⁰ waarbij respondenten zelf aangeven hoe hun reisgedrag er vorig jaar uitzag), parkeren, deelmobiliteit, beleving van bereikbaarheid, regelingen, motivaties en belemmeringen. Afsluitend is er gevraagd naar persoons- en huishoudenkenmerken. Dit jaar zijn er drie modules toegevoegd: 1) Deelmobiliteit en autodelen, 2) Spitsmijden, en 3) Recreatieve reizen. Figuur B.1. geeft een overzicht van de verschillende vragenlijstonderdelen.

Het aantal vragen is teruggebracht tot een verwachte invulduur van gemiddeld 15 minuten. De volledige vragenlijst van 2024 is opgenomen in bijlage B.3 tot en met B.6. Ipsos I&O heeft de vragenlijst zelf geprogrammeerd. De vragenlijst is smartphone-first geprogrammeerd en ook goed invulbaar op tablets of laptop.

²⁰ Wanneer figuren of tabellen in deze rapportage gebaseerd zijn op retrospectieve data wordt dit duidelijk vermeld.





Figuur B.1: Vragenlijststructuur 2024

B.1.3. Panel en steekproef

De online vragenlijst is uitgezet onder deelnemers van het landelijke onderzoekspanel van Ipsos I&O (gecertificeerd volgens ISO 20252:2019). Op basis van de gewenste achtergrondkenmerken is de steekproef representatief uit het Ipsos I&O panel getrokken. Om tekorten op bepaalde achtergrondkenmerken in te vullen hebben we gebruik gemaakt van onze vaste panelpartner Panellnzicht. Op deze manier hebben we voldoende respons op kunnen halen om ook de benodigde verdichting en verdieping te realiseren.

Over het Ipsos I&O panel

Het Ipsos I&O Panel is een database met personen die instemming hebben gegeven om regelmatig een uitnodiging te ontvangen voor online onderzoek. Het panel telt momenteel ongeveer 40.000 actieve leden van 16 jaar en ouder.

Panelleden worden actief geworven via aselechte steekproeven. Zelfaanmelding van panelleden is uitgesloten (in tegenstelling tot access panels). Daardoor is de aanwezigheid van beroepsrespondenten, die zichzelf bij meerdere panels als lid aanmelden, minimaal. Werving vindt doorgaans plaats via steekproeven uit (gemeentelijke) bevolkingsregisters (BRP), gekoppeld aan onderzoek dat voor opdrachtgevers uitgevoerd wordt. Daarnaast werft Ipsos I&O op eigen initiatief meerdere keren per jaar via aselechte adressensteekproeven uit

de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Tot slot werft Ipsos I&O panelleden via gerichte campagnes op social media. Dit doen ze om jongeren in het panel te betrekken. Zij zetten het panel niet in voor onderzoek naar commerciële producten. Panelleden controleren (en actualiseren) minimaal één keer per jaar hun achtergrondgegevens. Panelleden die niet minimaal één keer per jaar hun achtergrondgegevens verifiëren, spreekt Ipsos I&O hierop aan. Op dezelfde manier controleren ze jaarlijks op actieve paneldeelname. Inactieve leden worden uitgeschreven. Door actief beheer ligt het verloop in het panel de afgelopen drie jaar op slechts 8 procent per jaar. Veel (wetenschappelijke) opdrachtgevers gebruiken het panel vanwege de hoge datakwaliteit: zoals RIVM, WODC, NOC*NSF, SCP, Trimbos-instituut, Haagsche Hogeschool, TNO en universiteiten, waaronder UvA, VU, UU, Radboud, Leiden en UT.

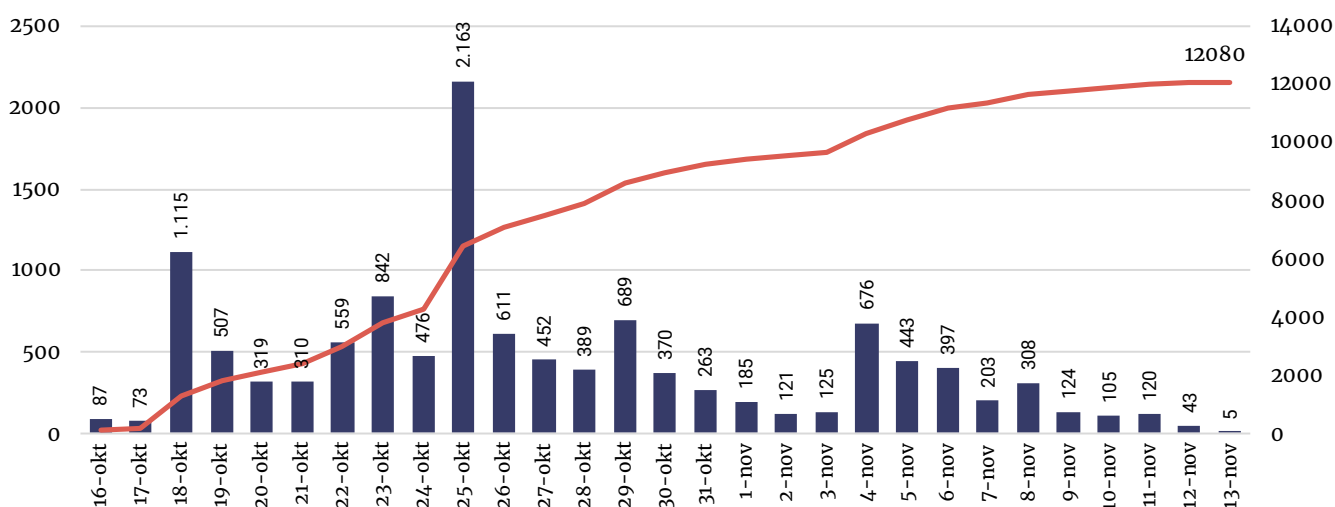
In de steekproef van 2024 zitten 3.146 respondenten die ook deelnamen aan het Landelijk Reizigersonderzoek van 2023.

B.1.4. Onderzoeksperiode en verloop dataverzameling

B.1.4.1. Verloop dataverzameling en respons

De dataverzameling is op 16 oktober 2024 gestart en is op 13 november 2024 afgesloten. In totaal zijn er na dataschoning (zie paragraaf B.1.5) 12.080 respondenten die de vragenlijst volledig en betrouwbaar hebben ingevuld (de regionaal extra geworven respondenten niet meegeteld). Het grootste gedeelte van de respons is tussen 20 en 27 oktober 2024 binnengekomen (zie figuur B.2).

Voorafgaand aan de periode van dataverzameling heeft in oktober een softlaunch gelopen. Gedurende de softlaunch is de vragenlijst uitgestuurd naar ruim 1.000 respondenten om de routing te testen. Dat leidde tot slechts kleine aanpassingen; respondenten uit de softlaunch zijn daarom meegenomen in dit onderzoek.



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



B.1.4.2. Databewerking

De ruwe data is omgezet tot een analysebestand. Dit proces kent drie stappen, namelijk dataschoning, weging en ophoging.

Dataschoning

Om tot een betrouwbare dataset te komen zijn er verschillende maatregelen getroffen waaronder het enkel meenemen van volledig ingevulde vragenlijsten, het verwijderen van respondenten met inconsistente antwoorden, controles op speeding en straightlining.

Volledig ingevulde vragenlijsten

Een vragenlijst is gerekend als volledig ingevuld als de respondent bij de opmerkingen-vraag is gekomen. Respondenten die de vragenlijst niet tot de laatste vraag hebben ingevuld (3.542 respondenten), zijn uit de dataset verwijderd.

Controle Likert-schalen

Likert-vragen zijn gecontroleerd op (te) hoge percentages bij de eerste antwoordcategorie. Een vergelijkbaar patroon met 2023 is zichtbaar bij vragen MB1.1. t/m MB7. Wel in minder extreme mate. Reeds tijdens de softlaunch is gecontroleerd op een mogelijke default. Hiervan was geen sprake en alles stond goed ingesteld.

Inconsistente antwoorden

Ook zijn respondenten uit de dataset verwijderd die voldeden aan één van de volgende voorwaarden:

- **Niet-thuiswerkende respondenten die aangeven wel op een vaste dag thuiswerken.** De antwoordopties van T2 zijn gekruist met T1=1. Een respondent die T1 krijgt werkt niet (gedeeltelijk) thuis, toch antwoorden hiervan 68 respondenten wel 'ik werk elke week dezelfde vaste dag(en) thuis'. Conform routing is deze antwoordoptie mogelijk. Toch is in overleg met de opdrachtgever besloten om deze respondenten uit de dataset te verwijderen, zo worden fouten door externe partijen in eigen analyses voorkomen.
- **Respondenten zonder rijbewijs die aangeven wel als bestuurder naar werk te zijn gegaan.** Voor respondenten zonder rijbewijs was het niet mogelijk de auto (als bestuurder) als vervoermiddel te kiezen bij de reisoptyes van dit jaar (2024). Wel was deze optie mogelijk voor afgelopen jaar (2023). 47 respondenten hebben aangegeven geen autorijbewijs te hebben maar in 2023 wel als bestuurder van een auto naar het werk te zijn gereisd. In overleg met de opdrachtgever is besloten om deze respondenten uit de dataset te verwijderen.

Correcties

Bij respondenten die gedeeltelijk op locatie x en gedeeltelijk op locatie y hebben gewerkt is het niet goed gegaan in de restrictie op het aantal reisdagen bij vraag W5b, W5c en W6. Dit is ook het geval bij de retrospectieve vraag V10. Met als gevolg dat respondenten meer of minder dagen op konden geven dan dat zij daadwerkelijk aan reisdagen hadden. Bij W5b en W5c gaat het om 522 fouten, bij W6 om 558 fouten en bij V10 om 204 fouten.

Correctie W5b en W5c (n=522)

Het aantal werkdagen (W5b) en de reistijden (W5c) zijn niet goed te corrigeren. Bij W5c zou je de gemiddelde tijden kunnen nemen, maar bij W5b de dag schatten is erg arbitrair. Daarom is hier besloten om de foutieve respondenten uit de analyse te laten op de vragen W5b en W5c. Dit is als volgt in de dataset verwerkt:

Variabele die de fout aanduidt	Oude variabelen	Nieuwe variabelen
afrondingsfout	W5b1 t/m W5b7 W5c_A t/m W5c_Gb	W5b1_Nieuw t/m W5b7_Nieuw W5c_A_Nieuw t/m W5c_Gb_Nieuw

Correctie W6 (n=558)

Bij W6 hebben 403 respondenten met een foutief aantal reisdagen slechts één vervoermiddel gekozen. Het aantal reisdagen met dit vervoermiddel is daardoor terug te brengen naar het juiste aantal reisdagen. De overige 155 respondenten met een foutief aantal reisdagen hebben meerdere vervoermiddelen gekozen. Deze zijn niet terug te brengen naar het juiste aantal reisdagen en zijn als 'missing' in de dataset opgenomen. Dit is als volgt in de dataset verwerkt:

Variabele die de fout aanduidt	Variabele keuze oplossing	Oude variabelen	Nieuwe variabelen
W6_fout	W6_correctie	W6_A t/m W6_L	W6_A_Nieuw t/m W6_L_Nieuw

Correctie V10 (n=204)

Bij V10 hebben 151 respondenten met een foutief aantal reisdagen slechts één vervoermiddel gekozen. Het aantal reisdagen met dit vervoermiddel is daardoor terug te brengen naar het juiste aantal reisdagen.

De overige 53 respondenten met een foutief aantal reisdagen hebben meerdere vervoermiddelen gekozen. Deze zijn niet terug te brengen naar het juiste aantal reisdagen en zijn als 'missing' in de dataset opgenomen. Dit is als volgt in de dataset verwerkt:

Variabele die de fout aanduidt	Variabele keuze oplossing	Oude variabelen	Nieuwe variabelen
V10_fout	V10_correctie	V10_A t/m V10_L	V10_A_Nieuw t/m V10_L_Nieuw

Correctie postcodes

Ondanks waarschuwing in de vragenlijst heeft een klein deel van de respondenten toch een postbus-postcode opgegeven bij het werkadres. Postcodes die op een nul eindigen horen in Nederland altijd bij een postbus, verder horen in de grote steden alle postcodes 01 t/m 10 ook bij een postbus. Deze postcodes bestaan dus wel, maar kunnen niet gekoppeld worden aan een locatie. Als benadering zijn al deze niet-te-lokaliseren postcodes gecorrigeerd naar de eerstvolgende wel tel lokaliseren postcode van die plaats. Bijvoorbeeld: postcodes 1000, 1001, 1002, ... (postbussen Amsterdam) zijn gecorrigeerd naar 1011 (Amsterdam-Centrum); 1040 (postbussen Amsterdam) is gecorrigeerd naar 1041 (havengebied Amsterdam), (7200 (postbussen Zutphen) is gecorrigeerd naar 7201 (Zutphen-Centrum). Omdat de laagste



postcode in een plaats doorgaans de postcode is van het centrum, kan naar redelijkheid worden verondersteld dat daarmee de afwijking ten opzichte van de bedoelde locatie zo klein mogelijk is. In het databestand van 2024 is bij 197 respondenten zo'n correctie toegepast (voor de huidige locatie) en bij 38 voor de opgegeven locatie van 2023.

Speeding en straightlining

Vanwege een te korte invulduur (<6 minuten) zijn 148 respondenten uit het onderzoek gehaald. Dit overlapt volledig met de groep respondenten die op 10 of meer items straightlinen.

Respons na schoning

In totaal hebben 15.885 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld. Met de opschoning van de data zijn er 3.805 respondenten uitgevallen. Dit resulteert in een betrouwbare ongewogen respons van 12.080 respondenten.

Weging

Om tot een representatieve steekproef te komen is de dataset gewogen en zijn er weegvariabelen aan de dataset toegevoegd. De resultaten van het Landelijke Reizigersonderzoek 2024 zijn hiermee representatief voor de Nederlandse volwassen bevolking naar:

- Geslacht
- Leeftijd
- Opleidingsniveau
- Stedelijkheidsgraad woonlocatie
- Landsdeel
- Sector

Het totale gewicht van elke respondent is het product van een aantal weegstappen. De weging heeft eerst plaatsgevonden op alle bovenstaande doelkenmerken voor ieder landsdeel afzonderlijk. Vervolgens zijn de landsdelen samen herwogen naar de doelkenmerken van de Nederlandse bevolking om tot een uiteindelijke weging te komen. Een overzicht van de ongewogen en gewogen respons op de verschillende doelkenmerken is te vinden in tabel B.2.

Met deze weging kunnen de sectoren op geaggregeerd niveau (bouw/industrie, commerciële dienstverlening, etc.) worden vergeleken. Wel heeft deze weging gevolgen op detailniveau (zie tabel B.2b), zo worden ICT en financiële dienstverlening sterker vertegenwoordigd dan ze zouden moeten doen (en ongewogen deden) en worden openbaar bestuur, onderwijs, gezondheid- en welzijnszorg en cultuur naar beneden gewogen terwijl de ongewogen verdeling beter was.

De wegefficiëntie is 81,4%, de minimale weegfactor is 0.28 en de maximale weegfactor is 4.17.



Kenmerk	Ongewogen	Gewogen	Representatief NL ≥ 18 jaar
Man	49,4%	49,1%	49,4%
Vrouw	50,0%	50,3%	50,6%
Anders/Onbekend	0,6%	0,6%	
18-34 jaar	26,1%	27,2%	27,3%
35-49 jaar	23,4%	22,2%	22,3%
50-64 jaar	26,9%	25,3%	25,4%
≥ 65 jaar	23,3%	25,0%	25,1%
Onbekend	0,4%	0,4%	
Voortgezet onderwijs	26,6%	19,2%	19,3%
MBO, havo, atheneum	27,5%	39,0%	39,2%
HBO, universiteit	45,3%	41,3%	41,5%
Overig/geen	0,5%	0,5%	
Zeer sterk stedelijk	28,2%	27,7%	27,8%
Sterk stedelijk	29,8%	27,7%	27,8%
Matig stedelijk	15,0%	16,7%	16,8%
Weinig stedelijk	19,6%	14,7%	14,8%
Niet stedelijk	7,0%	12,8%	12,8%
Onbekend	0,4%	0,4%	
Beroepsbevolking	71,7%	71,7%	75,9%
Bouw/industrie	8,6%	10,9%	11,5%
Commerciële dienstverlening	23,7%	32,4%	34,3%
Niet-commerciële dienstverlening	36,5%	25,7%	27,3%
Werkzoekende beroepsbevolking	2,9%	2,7%	2,8%
Niet-beroepsbevolking	28,3%	28,3%	24,1%
Landsdeel West (UT, NH, ZH)	46,8%	45,4%	45,5%
Landsdeel Noord (GR, FR, DR)	9,7%	9,9%	10,0%
Landsdeel Oost (OV, GD, FL)	20,5%	20,8%	20,9%
Landsdeel Zuid (ZL, NB, LB)	22,6%	23,5%	23,6%
Onbekend	0,4%	0,4%	

Tabel B.1: Verdeling achtergrondkenmerken steekproef ongewogen en gewogen



Kenmerk	Ongewogen	Gewogen	Representatief NL ≥ 18 jaar
Landbouw en visserij	1,3%	1,7%	1,7%
Industrie	7,0%	8,6%	8,4%
Bouwnijverheid	3,3%	4,3%	4,7%
Nutsbedrijven	0,9%	1,1%	0,9%
Handel	7,1%	9,9%	15,0%
Horeca	3,0%	4,3%	5,0%
Vervoer	3,9%	5,2%	4,9%
ICT	7,0%	9,1%	4,6%
Financiële dienstverlening	6,1%	8,2%	3,7%
Zakelijke dienstverlening	7,4%	10,2%	13,7%
Openbaar bestuur	8,3%	5,5%	7,6%
Onderwijs	8,1%	5,4%	7,4%
Gezondheid- en welzijnszorg	19,5%	14,6%	17,5%
Cultuur	2,2%	1,4%	2,5%
Overige dienstverlening	15,0%	10,3%	2,1%

Tabel B.2: Verdeling achtergrondkenmerken steekproef ongewogen en gewogen sectoren op detailniveau

Ophoging

Om uitspraken te doen over gedrag in de regio en niet alleen over het gedrag van een selecte groep is er een ophoogfactor aan het analysebestand toegevoegd. Stel dat in de steekproef een respons is behaald van 1.000 respondenten en de populatieomvang is 20.000, dan bedraagt de ophoogfactor in dit geval 20. Het zowel toepassen van de ophoogfactor als de weegfactor betekent dat de uitkomsten representatief zijn (op de doelkenmerken) voor de doelpopulatie maar ook dat de berekende aantallen (bijvoorbeeld autoritten) gelden voor de totale doelpopulatie.

In dit onderzoek zijn er 12.080 respondenten die we als representatief beschouwen voor de 14.639.597 volwassen populatie (≥18 jaar) hebben we de ophoogfactor toegepast van $(14.639.597 / 12.080 =) 1211,89$.

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



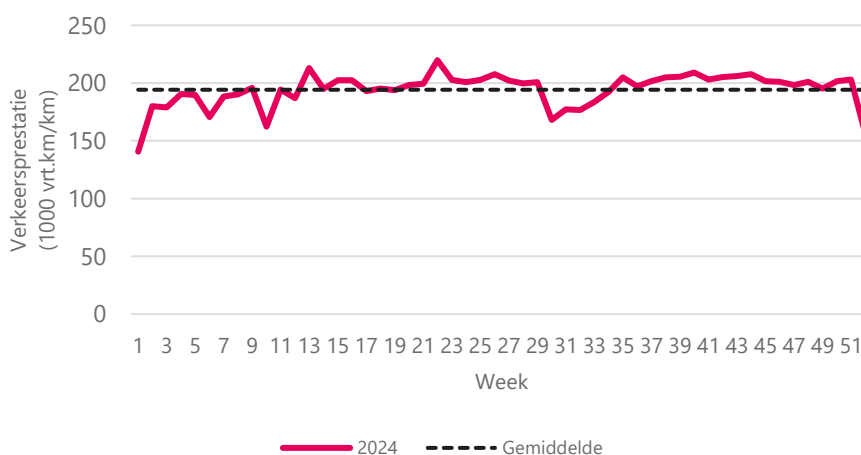
B.1.5. Representativiteit

B.1.5.1. Representativiteit steekproef

De steekproef is representatief gemaakt door een weegfactor toe te passen. Dit betekent dat elke respondent een gewicht meekrijgt dat wordt bepaald door de grootte van de groep waar die respondent bij hoort. Een uitgebreide uitleg over de weegprocedure en de verdeling naar achtergrondkenmerken is te vinden in de sectie weging in paragraaf B.1.5.

B.1.5.2. Representativiteit meetperiode

Bij de doorrekening naar jaartotalen is aangenomen dat de onderzoeksweek in 2024 representatief is geweest voor het hele jaar 2024 (in termen van woon-werkmobiliteit). In 2024 viel de meetperiode in week 43 tot en met week 45 (waarbij gevraagd werd naar de voorgaande week). In deze periode lag de verkeersprestatie op het hoofdwegennet net iets boven het gemiddelde van 2024. In de zomervakantie (eind juli/begin augustus) en in de kerstvakantie plus de weken hierna lag de verkeersprestatie onder het gemiddelde, terwijl deze er in mei/juni en september/oktober/november boven lag.



Figuur B.3: Ontwikkeling verkeersprestatie 2024 per week op het hoofdwegennet 2024 (bron: RWS TRIP)

B.1.6. Responsverdeling modules

Module 1 – Verdieping autodelen

	2023		2024	
	Ongewogen	Gewogen	Ongewogen	Gewogen
Geslacht				
Man	54%	55%	55%	53%
Vrouw	45%	44%	45%	46%
Onbekend	1%	1%	1%	1%
Leeftijd				
18-34	44%	55%	56%	61%
35-49	25%	23%	26%	23%
50-64	23%	17%	15%	13%
65+	7%	4%	3%	4%
Geen antwoord	0%	0%	0%	0%
Opleiding				
Laag	11%	9%	20%	15%
Midden	9%	22%	17%	26%
Hoog	79%	69%	63%	59%
Overig	0%	0%	1%	1%
Stedelijkheid				
Zeer sterk stedelijk	51%	52%	51%	52%
Sterk stedelijk	26%	22%	26%	24%
Matig stedelijk	9%	11%	9%	11%
Weinig stedelijk	10%	7%	10%	7%
Niet stedelijk	3%	7%	3%	5%
Onbekend	1%	1%	1%	1%
Landsdeel				
West (UT, NH, ZH)	61%	62%	59%	58%
Noord (GR, FR, DR)	5%	5%	6%	6%
Oost (OV, GD, FL)	17%	17%	17%	18%
Zuid (ZL, NB, LB)	16%	17%	17%	17%
Onbekend	0%	0%	1%	1%

Tabel B.3: Responsverdeling module verdieping autodelen

Module 2 - Spitsmijden

	2024	
	Ongewogen	Gewogen
Geslacht		
Man	50%	50%
Vrouw	50%	49%
Onbekend	1%	1%
Leeftijd		
18-34	29%	31%
35-49	32%	31%
50-64	33%	31%
65+	6%	7%
Geen antwoord	0%	0%
Opleiding		
Laag	21%	16%
Midden	29%	40%
Hoog	50%	44%
Overig	0%	0%
Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	22%	21%
Sterk stedelijk	29%	27%
Matig stedelijk	16%	17%
Weinig stedelijk	26%	20%
Niet stedelijk	8%	15%
Onbekend	0%	0%
Landsdeel		
West (UT, NH, ZH)	40%	39%
Noord (GR, FR, DR)	11%	11%
Oost (OV, GD, FL)	23%	23%
Zuid (ZL, NB, LB)	26%	27%
Onbekend	0%	0%

Tabel B.4: Responsverdeling module spitsmijden



Module 3 – Sociaal-recreatief reismotief

	2023		2024	
	Ongewogen	Gewogen	Ongewogen	Gewogen
Geslacht				
Man	48%	48%	49%	48%
Vrouw	51%	52%	51%	52%
Onbekend	1%	1%	1%	1%
Leeftijd				
18-34	17%	27%	19%	20%
35-49	17%	20%	18%	17%
50-64	28%	28%	25%	24%
65+	38%	26%	37%	39%
Geen antwoord	0%	0%	1%	1%
Opleiding				
Laag	29%	21%	31%	22%
Midden	22%	40%	29%	41%
Hoog	49%	39%	40%	37%
Overig	0%	0%	1%	1%
Stedelijkheid				
Zeer sterk stedelijk	24%	23%	29%	28%
Sterk stedelijk	30%	25%	31%	29%
Matig stedelijk	16%	18%	16%	17%
Weinig stedelijk	22%	17%	18%	13%
Niet stedelijk	7%	17%	7%	13%
Onbekend	0%	0%	0%	0%
Landsdeel				
West (UT, NH, ZH)	46%	43%	49%	47%
Noord (GR, FR, DR)	10%	10%	10%	10%
Oost (OV, GD, FL)	19%	20%	20%	20%
Zuid (ZL, NB, LB)	26%	27%	21%	22%
Onbekend	0%	0%	0%	0%

Tabel B.5: Responsverdeling module sociaal-recreatief reismotief



B.1.7. Betrouwbaarheid van de steekproef

De foutmarge (of betrouwbaarheidsinterval) van de steekproef is het percentage dat een antwoord kan afwijken van de werkelijkheid (i.e. de mening van de algehele populatie). Het betrouwbaarheidsniveau geeft aan hoe zeker u kunt zijn van deze foutmarge. Een betrouwbaarheidsniveau van 95% en een foutmarge van 5% is gangbaar en algemeen geaccepteerd bij (statistisch) kwantitatief onderzoek.

Concreet betekent dit het volgende. Als de foutmarge 4% is, en 69% van steekproef een bepaald antwoord geeft, dan ligt dit percentage in werkelijkheid maximaal 4% boven of 4% onder deze 69%, dus tussen de 65% en 73%. Een lagere foutmarge vereist een grotere steekproef.

Met het aantal respondenten dat heeft deelgenomen aan het Landelijk Reizigersonderzoek (=12.080) kan met een betrouwbaarheid van 95% en een foutmarge van <1,0% uitspraken gedaan worden op totaalniveau (uitgaande van een populatieomvang van 14.639.579, de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder, op 1 januari 2024, bron: CBS).

	Steekproefgrootte	Populatieomvang	Foutmarge
Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder	12.080	14.639.579	<1%
Alle werkenden	8.312	10.686.906 (CBS: arbeidsparticipatie≈73%)	1%
Automobilisten	5.244	4.431.475 (ODiN 2023)	1%
OV-gebruikers	1.431	594.617 (ODiN 2023)	3%
Fietsers	2.400	2.157.891(ODiN 2023)	2%

Tabel B.6: Overzicht foutmarge van de steekproef per doelgroep. De populatieomvang voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers komt niet overeen met de definitie gehanteerd in dit onderzoek, aangezien ODiN geen retrospectieve informatie bevat. Daarom kunnen we de gehanteerde definitie in dit rapport alleen zo goed mogelijk benaderen.



B.1.8. Analysemethoden

B.1.8.1. Algemene analyses

We beschrijven reisgedrag in het algemeen aan de hand van staafdiagrammen, kolomdiagrammen, cirkeldiagrammen en/of tabellen. Daarbij geven we een tekstuele toelichting wanneer er geen grote/opvallende veranderingen zichtbaar zijn, t.o.v. eerdere jaren.

Verskillende analyses gebruiken de retrospectieve antwoorden van respondenten, waarbij zij zelf aangeven hoe hun reisgedrag er vorig jaar uitzag. Bij deze analyses wordt dit duidelijk aangegeven. Het uitgangspunt is echter om zoveel mogelijk gebruik te maken van gegevens die de respondent over het huidige jaar rapporteert om herinneringseffecten te vermijden.

B.1.8.2. Bepalen woon-werkafstand

Voor de netto-effecten naar reizigerskilometers bepalen we voor iedere respondent de woon-werkafstand op basis van de opgegeven viercijferige postcodes van de woon- en werklocatie (zie ook de correctie die is toegepast in Bijlage B.1.4). Voor unimodale reizen levert dit het aantal kilometer per vervoermiddel, voor multimodale reizen nemen we de volledige 'deur-tot-deur'-afstand mee voor het hoofdvervoermiddel (waarmee de grootste afstand binnen de reis wordt afgelegd). Wanneer dus van meerdere vervoerwijzen gebruik wordt gemaakt dan telt het hoofdvervoermiddel mee voor de totale afstand. Afstanden zijn bepaald via Google Maps API op basis van de afstand behorende bij de kortste reistijd tijdens de ochtendspits op een dinsdag in november, vertrektijd 8.00 uur. Enkele respondenten wonen en werken binnen hetzelfde postcode-4 gebied. Voor hen is de woon-werkafstand op 0 km gezet. De maximale woon-werkafstand (enkele reis) is gesteld op 250 km. Voor auto is de maximale afstand (enkele reis) gesteld op 170 km. Bij de fiets en e-bike / speed pedelec is de maximale afstand (enkele reis) gesteld op 25 km resp. 40 km.

B.1.8.3. Verklarende analyses

Met regressieanalyses proberen we verandering in reisgedrag voor woon-werkreizen te verklaren. De te verklaren variabelen zijn de verandering in 1) het aantal autodagen, 2) het aantal OV-dagen, en 3) het aantal fietsdagen, dat per week naar het werk wordt gereisd (2024 t.o.v. 2023). Respondenten die in 2024 en/of 2023 minstens één dag per week met de betreffende vervoerswijze naar het werk reist, zijn in de regressieanalyse meegenomen. Verklarende variabelen die zijn onderzocht zijn onder te verdelen in : 1) autonome ontwikkelingen (veranderingen in wonen en werken), 2) werkgeversregelingen, 3) veranderingen op de woon-werkroute, 4) persoonlijke motivaties, 5) thuiswerken, 6) kenmerken van alternatieve vervoerswijzen. Tabel B.9 geeft een overzicht van de onderzochte variabelen, hun definitie, codering en het aantal respondenten waarvoor de variabele relevant/gewijzigd is.

Er is gestreefd naar het opstellen van modellen met een zo goed mogelijke model fit (adjusted R^2), waarin zoveel mogelijk alleen de significante verklarende variabelen zijn opgenomen. De adjusted R^2 geeft inzicht in de verklarende waarde van het model en houdt

hierbij rekening met het aantal verklarende variabelen dat is opgenomen in het model. Bij modellen die gedrag verklaren zijn verklarende waarden van meer dan 20% (adjusted $R^2 = 0.2$) al vrij goed te noemen. Gedrag is immers complex en daardoor lastiger in een model te vangen dan minder complexe relaties (bijv. lengte en gewicht). Om significantie te bepalen is een 90%-betrouwbaarheidsniveau gehanteerd (p-waarde <0.1). Een modelconstante vertegenwoordigd het opgetelde effect van onbekende en niet-opgenomen variabelen.

Bij de selectie van significante verklarende variabelen is een block-wise selectiemethode toegepast; verklarende variabelen zijn in groepen (volgens bovengenoemde onderverdeling) opgedeeld. Per blok is een model opgesteld. Dit geeft inzicht in de verklarende waarde en de meest verklarende en significante variabelen per onderdeel. Bovendien is multicollinearity (twee of meer variabelen in het regressiemodel zijn sterk met elkaar gecorreleerd) en overfitting van het model hierbij gemakkelijker te vermijden. Ook zijn stapsgewijze modellen die variabelen toevoegen dan wel verwijderen volgens specifieke richtlijnen opgesteld. Vervolgens zijn de significante variabelen uit elk van de voorgaande modellen meegenomen in het definitieve model. Eventuele variabelen die hierin niet meer significant bleken, zijn alsnog uit het model verwijderd.

Tabel B.7 geeft de resultaten van de regressieanalyses weer. Per variabele wordt het volgende vermeld:

- **De regressiecoëfficiënt** d.w.z. de verandering in het aantal dagen per persoon per week als deze verklarende variabele toeneemt / verbetert. Wanneer een variabele tot een toename van het aantal ritten leidt (positieve coëfficiënt) dan is deze rood gemarkeerd en bij een afname (negatieve coëfficiënt) groen. Een negatieve coëfficiënt betekent dat respondenten door een toename in de betreffende variabele minder dagen met de betreffende vervoerwijze reizen; een positieve coëfficiënt betekent dat een toename in de betreffende variabele tot een toename in aantal reisdagen met de betreffende vervoerswijze leidt.
- **De significantie** van de coëfficiënt. Er zijn hierbij 2 niveaus aangegeven: significant met een betrouwbaarheid van minstens 95% (p-waarde $<0,05$) of significant met een betrouwbaarheid van minstens 90% (p-waarde $<0,10$).
- **Het aantal respondenten** waarop de regressiecoëfficiënt is gebaseerd (ongewogen N) gesplitst naar type verandering volgens de respondenten. In veel gevallen heeft een groot deel van de respondenten geen verandering ondervonden. In de tabel staan alleen het aantal respondenten vermeld dat een verandering heeft ervaren.

Variabele Autonoom	Waarden	Labels	Waarnemingen		
			Auto	OV	Fiets
Δ werkdagen	-7 tot +7	dagen	934	319	531
Δ thuiswerkdagen	-7 tot +7	dagen	1154	496	436
Δ werklocatie	0,1	nee, ja	898	283	334
Δ woonlocatie (verhuisd)	0,1	nee, ja	591	252	234
Δ gezinssamenstelling (geboorte/adoptie/pleegkind)	0,1	nee, ja	287	89	84
Δ autobezit	-1,0,1	afname, ongewijzigd, toename	652	182	234
1 Sector (Land)bouw & Industrie/handel	0,1	nee, ja	1141	127	383
1 Sector Diensten	0,1	nee, ja	1177	374	400
1 Sector Overheid	0,1	nee, ja	304	262	212
1 Sector Onderwijs	0,1	nee, ja	435	138	323
1 Sector Zorg	0,1	nee, ja	1190	215	631
1 Sector Overig	0,1	nee, ja	997	315	451
2 Sector (Land)bouw & Industrie	0,1	nee, ja	777	61	234
2 Sector Commerciële dienstverlening	0,1	nee, ja	1739	498	627
2 Sector Niet-commerciële dienstverlening	0,1	nee, ja	2534	818	1436
Werkgeversregelingen					
Δ mogelijkheid om thuis te werken	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	976	296	295
Δ mogelijkheid op andere locaties te werken	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	826	242	259
Δ mogelijkheid om online te vergaderen	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1216	334	420
Δ flexibele werktijden	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	980	280	336
Δ regeling thuiswerkvergoeding	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	925	323	303
Δ reiskostenvergoeding auto	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1313	292	317
Δ reiskostenvergoeding fiets / e-bike	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	752	248	366
Δ reiskostenvergoeding OV	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	714	304	239
Δ aanschafvergoeding fiets / e-bike	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	799	225	314
Δ leaseregeling fiets / e-bike	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	656	167	201
Δ parkeerparkeervrijen	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	720	245	253
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen auto	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1247	322	415
Δ beschikbaarheid van parkeerplaatsen fiets	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	711	195	309
Δ beschikbaarheid laadpaal auto	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1143	243	297
Δ beschikbaarheid laadplek e-bike / speed-pedelec	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	738	204	258
Woon-werkroute					
Δ autowegen / route	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1385	319	346
Δ autoreistijd	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1528	351	363
Δ betrouwbaarheid autoreistijd	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	1426	348	342
Δ fietspaden / route	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	790	254	490
Δ fietsreistijd	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	700	222	353
Δ fietsenstalling station	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	605	237	222
Δ P+R	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	555	172	130
Δ aanbod OV-mogelijkheden	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	862	359	276
Δ OV-frequentie	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	917	419	297
Δ OV-reistijd	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	896	377	260
Δ betrouwbaarheid OV-reistijd	-1,0,1	verslechterd, ongewijzigd, verbeterd	974	520	344
Persoonlijke motivaties					
Reiskosten speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1623	508	637



Variabele	Waarden	Labels	Waarnemingen		
			Auto	OV	Fiets
Autonoom					
Reistijd speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	3117	904	1139
Reisafstand speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2737	744	1158
Flexibiliteit speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	3149	801	1176
Gemak speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	3614	954	1423
Comfort speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	3529	811	1121
Fysieke beperkingen speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1099	255	373
Gewoonte speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2393	665	1109
Het is ontspannen speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2904	750	1443
Het is leuk speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2340	445	1162
Privacy speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2404	317	598
Status speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	837	154	203
Effect op milieu speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1286	658	1056
Effect op gezondheid speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1636	575	1473
Autoafhankelijkheid	0,1	nee, ja	2691		
Thuiswerken					
Werkplek thuis heeft (veel) invloed	0,1	nee, ja	2082	827	911
ICT-voorzieningen heeft (veel) invloed	0,1	nee, ja	2330	917	1015
Beleid werkgever heeft (veel) invloed	0,1	nee, ja	2464	959	1089
Afleiding thuis heeft (veel) invloed	0,1	nee, ja	1330	403	542
Collega's op kantoor heeft (veel) invloed	0,1	nee, ja	1717	709	805
Drukke op weg / in OV heeft (veel) invloed	0,1	nee, ja	1838	428	418
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen					
Kenmerken auto					
Voldoende parkeergelegenheid bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2680		
Gratis parkeren bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2720		
Ophalen / brengen van personen en samen reizen speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	918		
Combineren van activiteiten (bv. boodschappen doen) speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2167		
Transport van bagage speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1772		
Kunnen bellen tijdens reis speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1205		
Vergoeding reiskosten auto speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1799		
Gebruik van leaseauto/auto van de zaak speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	384		
Auto nodig voor zakelijke afspraken speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1738		
Oplaadmogelijkheden bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	197		
Geen goed alternatief beschikbaar speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2286		
Geen auto beschikbaar speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		161	214
Geen (goede) parkeergelegenheid bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		265	294
Betaald parkeren bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		302	342
Onbetrouwbaarheid reistijd door file speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		321	280
Geen vergoeding reiskosten auto speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		259	231
Geen oplaadmogelijkheden voor elektrische auto bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		63	71



Variable			Waarnemingen		
Autonoom	Waarden	Labels	Auto	OV	Fiets
Kenmerken OV					
Halte/station dicht bij woonlocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		944	
Halte/station dicht bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		972	
Goede verbinding met het OV (dienstregeling) speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		1007	
Directe verbinding (geen overstap) speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		801	
Kunnen werken tijdens de reis speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		414	
Samen kunnen reizen speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		174	
Vergoeding reiskosten OV speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		812	
OV gestimuleerd door werkgever speelt (grote) rol	0,1	nee, ja		569	
Geen halte/station dicht bij woonlocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1795		514
Geen halte/station dicht bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1998		525
Geen goede verbinding (dienstregeling) speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2743		746
Overstappen en wachttijden speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2834		795
Onbetrouwbaarheid door vertraging speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2705		736
Transport van bagage speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1446		307
Geen vergoeding reiskosten OV speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1117		418
Kenmerken fiets					
Afgesloten fietsenstalling bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja			797
Oplaadmogelijkheden e-bike bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja			363
Vergoeding reiskosten fiets speelt (grote) rol	0,1	nee, ja			487
Mogelijkheid tot opfrissen/douchen op werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja			301
Fiets gestimuleerd door werkgever speelt (grote) rol	0,1	nee, ja			430
Weersomstandigheden speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2261	506	
Geen (goede) fietsenstalling bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	711	208	
Geen afgesloten fietsenstalling bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	739	208	
Geen oplaadmogelijkheden e-bike bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	664	145	
Geen vergoeding reiskosten fiets speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	778	224	
Geen mogelijkheden tot opfrissen bij werklocatie speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	919	217	
Te grote afstand om te fietsen speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	2944	857	
Geen (goede) fiets speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1178	312	
Onveilige / slechte fietsroute speelt (grote) rol	0,1	nee, ja	1185	302	

Tabel B.7: Overzicht onderzochte variabelen met het aantal respondenten waarvoor variabele relevant/veranderd is

Variabele	Waarnemingen			Auto		OV		Fiets	
	Auto	OV	Fiets	Coeff	Sign.	Coeff	Sign.	Coeff	Sign.
Constante				-0.0018	0.9578	-0.0557	0.6216	-0.1383	0.0992
Autonoom									
Δ werkdagen	934	319	531	0.7457	0.0000	0.6514	0.0000	0.7250	0.0000
Δ thuiswerkdagen	1154	496	436	-0.7011	0.0000	-0.4650	0.0000	-0.6901	0.0000
Δ autobezit	652	182	234	0.2801	0.0000	-0.3661	0.0491	-0.5338	0.0009
Werkgeversregelingen									
Δ regeling thuiswerk-vergoeding	925	323	303					-0.2692	0.0231
Δ reiskostenvergoeding auto	1313	292	317	0.1092	0.0050	-0.2972	0.0272		
Δ reiskostenvergoeding fiets/e-bike	752	248	366	-0.1160	0.0097				
Δ aanschafvergoeding fiets / e-bike	799	225	314					0.2334	0.0545
Δ parkeertarieven	720	245	253					-0.2645	0.0334
Δ beschikbaarheid parkeerplaats auto	1247	322	415	0.0665	0.0579				
Woon-werkroute									
Δ fietsreistijd	700	222	353	-0.1243	0.0037			0.4075	0.0011
Δ P+R	555	172	130			0.2981	0.0462		
Δ OV-reistijd	896	377	260					0.3859	0.0026
Persoonlijke motivaties									
Reiskosten speelt (grote) rol	1623	508	637	0.1367	0.0009				
Het is leuk speelt (grote) rol	2340	445	1162					0.2052	0.0607
Privacy speelt (grote) rol	2404	317	598					-0.2380	0.0530
Effect op gezondheid speelt (grote) rol	1636	575	1473	-0.1156	0.0048				
Thuiswerken									
ICT-voorzieningen heeft (veel) invloed	2330	917	1015	-0.1316	0.0005				
Kenmerken (alternatieve) vervoerwijzen									
Geen auto beschikbaar speelt (grote) rol	88	161	214					0.2836	0.0286
Onbetrouwbaarheid reistijd door file speelt (grote) rol	99	321	280			0.2538	0.0649		
OV gestimuleerd door werkgever speelt (grote) rol (≠)	117	569	62			-0.2903	0.0362		
Overstappen en wachttijden speelt (grote) rol	2834	86	795	0.1615	0.0000				
Verklarende waarde (Adjusted R2)				0.554		0.334		0.430	

Tabel B.8: Regressietabel; afhankelijke variabele: verandering in voertuigdagen per week (afname aantal dagen, toename aantal dagen, p-waarde <0.05, p-waarde <0.10 tegenintuïtief teken: ≠).

De modelresultaten laten de volgende bevindingen zien:

- **Constante:** geeft de initiële trend weer. Niet significant bij auto en OV, fietsdagen nemen licht af.
- **Autonome ontwikkeling:** een toename in aantal werkdagen, leidt tot een toename in voertuigdagen (zowel auto-, OV-, en fietsdagen). Een toename in aantal thuiswerkdagen leidt juist tot een afname in voertuigdagen.
- **Werkgeversregeling:** een thuiswerkvergoeding heeft een negatief effect op het aantal fietsdagen. Reiskostenvergoeding auto heeft een negatief effect op het aantal OV-dagen en een licht positief effect op het aantal autodagen. Reiskostenvergoeding fiets heeft een licht negatief effect op het aantal autodagen. Een aanschaf vergoeding voor fiets heeft een positief effect op het aantal fietsdagen. Verbeterde parkeertarieven hebben een negatief effect op het aantal fietsdagen. Beschikbaarheid van parkeerplaatsen heeft een positief effect op autodagen.



- **Woon-werkroute:** Een verbetering van de fietsreistijd leidt tot meer fietsdagen en minder autodagen. Verbeteringen van P+R-mogelijkheden leidt tot een toename in OV-dagen. Verbetering van de OV-reistijd leidt tot meer fietsdagen.
- **Persoonlijke motivaties:** Reizigers voor wie reiskosten een grote rol spelen nemen vaker de auto. Reizigers voor wie 'leuk' belangrijk is, nemen vaker de fiets. Reizigers die belang hechten aan privacy nemen minder vaak de fiets. Reizigers voor wie het gezondheidseffect belangrijk is, nemen minder vaak de auto.
- **Thuiswerken:** Goede ICT-voorzieningen thuis leidt tot minder vaak de auto.
- **Kenmerken (alternatieve) vervoerswijzen:** Reizigers die geen auto beschikbaar hebben gaan vaker met de fiets. Reizigers die onbetrouwbaarheid van de reistijd door files belangrijk vinden, gaan vaker met het OV. Reizigers die een werkgever hebben die OV stimuleert gaan minder vaak met het OV (dit is contra-intuïtief en het effect is redelijk sterk). Reizigers voor wie overstappen en wachttijden een grote rol spelen nemen minder vaak het OV.
- **Tegenintuïtieve effecten:** OV-stimulering door de werkgever werkt tegengesteld. Hier hebben we geen goede verklaring voor.

Verder zijn deze inzichten over het algemeen goed verklaarbaar, intuïtief en geven veel aanknopingspunten. Daarmee zijn ze beleidsrelevant.

B.1.8.4. Doorrekening naar netto-effecten

We passen de opgestelde regressiemodellen toe op de respondenten (inclusief ophoging). Zo krijgen we op individueel niveau het voorspelde effect dat we sommeren over de gehele populatie. Dit levert het voorspelde aantal dagen verandering op. Deze zetten we vervolgens om naar ritten en kilometers. We gaan er hierbij vanuit dat een verandering van één dag tot een verandering van twee ritten (heen en terug) met de betreffende vervoerwijze leidt.

Per onderdeel wordt het volgende vermeld:

- Het netto-effect op het aantal ritten/kilometers in 2024 t.o.v. 2023. Het gaat hier om het saldo van verbeteringen en verslechtingen, veranderingen of het in een bepaalde groep vallen. Een minteken voor het netto-effect betekent dat er minder ritten/kilometers in 2024 zijn gemaakt dan in 2023.
- Het effect op het gemiddelde aantal ritten/kilometers per persoon per week (voor alle werkenden).

B.1.8.5. Effecten op bereikbaarheid

Om de effecten op bereikbaarheid in te schatten kijken we naar de relatieve ontwikkeling in voertuigverliesuren. We nemen aan dat de ontwikkeling in autoritten voor woon-werkverkeer in de ochtend- en avondspits plaatsvindt. Voor alle automobilisten hebben we de snelste routes tussen herkomsten en bestemmingen bepaald (zowel voor 2024 als 2023 (retrospectief), o.b.v. de Google Maps API (zie ook bijlage B.1.8.3 met betrekking tot bepalen woon-werkafstand)). Deze zijn vervolgens gewogen naar aantal autodagen en opgehoogd naar de gehele bevolking. Op deze routes leidt de ontwikkeling in autoritten tot een verandering in intensiteiten. Voor de relatie tussen intensiteitsverandering en voertuig-

verliesuren (VUU) gebruiken we de functie van Akçelik. De resultaten vergelijken we met de waargenomen ontwikkeling van voertuigverliesuren op het hoofdwegennet uit RWS BISNIS.

$$VUU = 0.25 * T_f * \left(\left(\frac{VP}{Q} \right) - 1 + \sqrt{\left(\left(\frac{VP}{Q} - 1 \right)^2 + \frac{8 * J_a * \frac{VP}{Q}}{Q * T_f} \right)} \right)$$

Waarbij:

Q = Capaciteit in voertuigen/uur

T_f = Tijdsperiode in seconden

VP = Verkeersprestatie in voertuigkilometers

J_a = een vertragsparameter

Met (overgenomen uit Taale, 2021):

Q = 7.068 voertuigen/uur

T_f = 604800 seconden (1 week)

J_a = 1.500.000

Formule B.1: Relatie intensiteitsverandering en voertuigverliesuren op basis van formule Akçelik (bron: Taale, 2021²¹ en Akçelik, 1991²²)

B.1.8.6. Effecten op leefbaarheid

CO₂-effecten

De berekening van CO₂-effecten zijn gebaseerd op de afstanden van de ritten vermenigvuldigd met de bijbehorende emissiefactor. We maken hierbij gebruik van Tank-To-Wheel emissiefactoren van CO2emissiefactoren.nl²³ (zie tabel B.12 voor een overzicht van de gehanteerde emissiefactoren). CO2emissiefactoren.nl is de plek met betrouwbare emissiefactoren voor de Nederlandse markt²⁴. Tank-To-Wheel (TTW) emissies zijn de directe emissies van de activiteit; wil zeggen dat alleen de CO₂ die vrijkomt bij het gebruik van het voertuig wordt meegenomen. Bij fiets en e-bike, maar ook bij tram, metro, waterstofauto en elektrische auto, hebben we een emissiefactor van nul gehanteerd. Het grootste deel van het OV rijdt immers elektrisch (en maakt gebruik van groene stroom).

²¹ Taale, H. (2021). *Wat COVID-19 ons leert over de relatie verkeersprestatie en vertraging*, NM-magazine (2021:3), via: <https://www.nm-magazine.nl/artikelen/lessen-van-covid-19-de-relatie-verkeersprestatie-en-vertraging/>

²² Akçelik, R. (1991) Travel Time Functions for Transport Planning Purposes: Davidson's Function, its Time-Dependent Form and an Alternative Travel Time Function, Australian Road Research, Vol. 21, No. 3, pp. 49–59. Kleine wijzigingen: december 2000, via:

https://www.researchgate.net/publication/242258239_Travel_time_functions_for_transport_planning_purposes_Davidson's_function_its_time-dependent_form_and_an_alternative_travel_time_function

²³ <https://www.co2emissiefactoren.nl/lijs-emissiefactoren/> tab personenvervoer

²⁴ Zie CO2emissiefactoren.nl: <https://www.co2emissiefactoren.nl/>. CO2emissiefactoren.nl is een initiatief van Milieu Centraal, Stichting Stimular, SKAO, Connekt en Rijksoverheid. Ieder jaar wordt deze lijst geactualiseerd door een breed panel van experts op basis van de meest recente inzichten.

Voor auto nemen we mee dat het wagenpark verandert is en zuiniger geworden is; we houden rekening met de brandstofsoort en gewichtsklasseverdeling in het wagenpark (opgehoogde aantallen uit vragenlijst, zie tabel B.9). Daarnaast houden we rekening met de bezetting van de auto. Bij gebruik van de auto als bestuurder gaan we uit van een bezetting van 1, bij gebruik van de auto als passagier (carpool) gaan we uit van een bezetting van 2 (er is dan 50% kans dat de auto alsnog zou rijden als er niet gecarpoold wordt).

Brandstoftype	Kleine auto	Middelgrote auto	Grote auto	Algemeen
	< 1150 kg	1151-1550kg	> 1550 kg	onbekend
Benzine	30%	21%	2%	16%
Hybride	1%	5%	1%	9%
Plug-in hybride	0%	2%	1%	3%
Elektrisch	0%	2%	3%	8%
Diesel	2%	4%	2%	2%
LPG	1%	0%	0%	0%
Waterstof	0%	0%	0%	0%

Tabel B.9: Wagenparksamenstelling op basis van LRO vragenlijst 2024.

Vervoerwijze	Klein	Middelgroot	Groot	Algemeen
Brandstoftype onbekend				145
Benzine	134	157	167	
Diesel	126	136	154	
LPG	132	138	138*	
Hybride				113**
Plug-in hybride				84***
Elektrisch				0
Waterstof				0
Trein				2
Bus				86
Tram				0
Metro				0
Fiets				0
Motor				113
Bromfiets				64

Tabel B.10: Gehanteerde emissiefactoren (TTW) 2024 (voor 2023 zijn de emissiefactoren van vorig jaar gebruikt).

* Geen emissiefactor gevonden voor grote LPG-auto's, we gebruiken dezelfde factor als voor middelgrote LPG-auto's.

** gemiddelde emissiefactor van hybride met benzine en hybride met diesel.

*** emissiefactor opgenomen in lijst sinds 2024.

Gezondheidseffecten (beweegnorm)

De combinatie van fietsafstand voor woon-werk en het aantal fietsdagen is vertaald naar het aantal beweegminuten per respondent m.b.v. een gemiddelde fietssnelheid van 12,1 km/u en een gemiddelde e-bike snelheid van 15,6 km/u op woon-werkritten (ODiN 2023). We hebben vervolgens bepaald welke respondenten daarmee voldoen aan de beweegnorm van 150 minuten matig intensieve inspanning.

B.1.8.7. Effecten op veiligheid

Het aantal verkeersongevallen en/of het aantal slachtoffers dat daarbij valt, zijn gangbare maten voor onveiligheid in het verkeer. Op basis van risicocijfers van het SWOV/CBS geven we een inschatting van de verandering in het aantal ernstig gewonden en doden gerelateerd aan de verandering in het aantal fiets- en autokilometers in 2024 t.o.v. 2023 (retrospectief).

Risicocijfers met betrekking tot verkeersgewonden (SWOV²⁵) en verkeersdoden (CBS²⁶) linken we aan de verkeersprestatie (CBS²⁷ en Plausibiliteitsrapportage ODiN²⁸). Dit levert de risicofactoren (aantal slachtoffers per miljard reizigerskilometer) voor automobilisten en fietsers op. Vervolgens projecteren we de risicofactoren op de ontwikkeling in het aantal kilometers in woon-werk mobiliteit, zoals gerapporteerd in tabel 4.3. Merk op dat we hierbij cijfers voor 2023 en 2022 (zowel kengetallen risicocijfers als verkeersprestatie) gebruiken om een inschatting te maken van het effect van verandering in auto- en fietskilometers tussen 2024 en 2023.

Verkeersprestatie (x miljard km)	Auto	Fiets
2019	135.9	17.8
2020	117.9	15.5
2021	123.1	16.1
2022	130.2	18.4
2023	134.6	17.8

Tabel B.11: Verkeersprestatie voor auto (binnenlandse kilometers door Nederlandse en buitenlandse motorvoertuigen) en fiets (bron: CBS en Plausibiliteitsrapportage ODiN).

²⁵ <https://swov.nl/nl/publicatie/ernstig-verkeersgewonden-2023>

²⁶ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/71936ned/table?ts=1670848057231>

²⁷ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85395NED/table?ts=1670847737761>

²⁸ <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2024/onderweg-in-nederland--odin---2023-plausibiliteitsrapportage/3-reizigerskilometers>



B.2. Conversietabellen

Deze bijlage geeft hoofdstuksgewijs per figuur / tabel uit deze rapportage weer met welke figuur / tabel uit de rapportages van 2023 en 2022 deze vergeleken kan worden. Hoofdstuk 7 is geheel nieuw.

B.2.1. Conversie hoofdstuk 3 (huidig reisgedrag)

Onderwerp	In rapport 2024	In rapport 2023	In rapport 2022
Rijbewijsbezit	Figuur 3.1	Figuur 3.1	Figuur 5.1 (p. 31)
OV-chipkaart	Figuur 3.2	Figuur 3.2	Figuur 5.2 (p. 31)
Vervoermiddelbezit (totaal)	Figuur 3.3	Figuur 3.3	Figuur 5.3 (p. 32)
Vervoermiddelbezit (naar leeftijdscategorie)	Figuur 3.4	Figuur 3.4	Figuur 5.3 (p. 32)
Auto's per huishouden	Figuur 3.5	Figuur 3.5	Figuur 5.4 (p. 32)
Soort auto in bezit	Figuur 3.6	Figuur 3.6	Figuur 5.5 (p. 33)
Bezit elektrische fiets naar landsdeel	Figuur 3.7	Figuur 3.7	Figuur 5.6 (p. 33)
Parkeren	Figuur 3.8	Figuur 3.8	Tekst (p. 33)
Andere reisdoelen dan woon-werkverkeer	Figuur 3.9	Figuur 3.9	Figuur 5.7 (p. 34)
Hoofdvervoermiddelkeuze voor reisdoelen anders dan woon-werk	Figuur 3.10	Figuur 3.10	Figuur 5.8 (p. 34)
Gemiddeld aantal reisdagen per week	Figuur 3.11	Figuur 3.14	Figuur 6.5 (p. 41)
Reizigers naar de vaste en externe werklocatie per dag van de week	Figuur 3.12	Figuur 3.15	Figuur 6.8 (p. 42)
Aantal reizigers in de ochtendspits richting de vaste en externe werklocatie (aankomsttijd)	Figuur 3.13	Figuur 3.16	Figuur 6.9 (p. 43)
Aantal reizigers in de avondspits vanuit de vaste en externe werklocatie (vertrektijd)	Figuur 3.14	Figuur 3.17	Figuur 6.10 (p. 43)
Flexibiliteit in dagen en tijden naar de vaste werklocatie	Figuur 3.15	Figuur 3.18	Figuur 6.12 (p. 44)
Flexibiliteit in dagen en tijden naar de externe werklocatie	Figuur 3.16	Figuur 3.18	Figuur 6.12 (p. 44)
Gemiddelde woon-werkafstand	Tabel 3.1	Tabel 3.1	Tabel 6.1 (p. 37)
Afstandsklassen van huis naar vaste werkadres (trend)	Figuur 3.17	Figuur 3.19	Figuur 6.1 (p. 37)
Afstandsklassen van huis naar vaste werklocatie	Figuur 3.18	Figuur 3.20	-
Hoofdvervoermiddelkeuze unimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie	Figuur 3.19	Figuur 3.21	Figuur 6.2 (p. 38)

Hoofdvervoermiddelkeuze multimodale reiziger naar vaste en externe werklocatie	Figuur 3.20	Figuur 3.22	Figuur 6.3 (p. 39)
Hoofdvervoermiddelkeuze ritniveau naar afstandsklasse woon-werk	Figuur 3.21	Figuur 3.23	Figuur 6.4 (p. 40)
Verandering in het vortransport van de treinreizigers	Figuur 3.22	Figuur 3.24	Figuur 6.6 (p. 41)
Verandering in het natransport van de treinreizigers	Figuur 3.23	Figuur 3.25	Figuur 6.7 (p. 42)
Afhankelijkheid auto voor woon-werkverkeer	Figuur 3.24	--	--
Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk	Figuur 3.25	Figuur 3.26	Figuur 6.14 (p. 46)
Redenen vervoermiddelkeuze woon-werk	Figuur 3.26	Figuur 3.27	Figuur 6.21 (p. 50)
Redenen autogebruik woon-werk	Figuur 3.27	Figuur 3.28	Figuur 6.15 (p. 47)
Redenen geen autogebruik voor woon-werkreis	Figuur 3.28	Figuur 3.29	Figuur 6.16 (p. 47)
Redenen OV-gebruik voor woon-werk	Figuur 3.29	Figuur 3.30	Figuur 6.17 (p. 48)
Redenen geen OV-gebruik woon-werk	Figuur 3.30	Figuur 3.31	Figuur 6.18 (p. 48)
Redenen fietsgebruik voor woon-werk	Figuur 3.31	Figuur 3.32	Figuur 6.19 (p. 49)
Redenen geen fietsgebruik voor woon-werk	Figuur 3.32	Figuur 3.33	Figuur 6.20 (p. 49)
Beoordeling woon-werkreis per modaliteit	Figuur 3.33	Figuur 3.34	Figuur 6.22 (p. 51)
Beoordeling woon-werkreis naar afstandsklassen	Figuur 3.34	Figuur 3.35	Figuur 6.23 (p. 52)
Parkeerlocaties nabij het vaste werkadres	Figuur 3.35	Figuur 3.36	Figuur 6.24 (p. 52)
Parkeerkosten bij het vaste werkadres	Figuur 3.36	Figuur 3.37	Figuur 6.25 (p. 53)
Fietsparkeerlocaties nabij het vaste werkadres	Figuur 3.37	Figuur 3.38	Figuur 6.26 (p. 53)
Fietsvoorzieningen op het vaste werkadres	Figuur 3.38	Figuur 3.39	Figuur 6.27 (p. 54)
Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer	Figuur 3.39	Figuur 3.40	Figuur 6.28 (p. 54)
Reiskostenvergoeding voor het woon-werkverkeer naar vervoermiddel	Figuur 3.40	Figuur 3.41	Figuur 6.28 (p. 54)
Gebruik reiskostenvergoedingen	Figuur 3.41	Figuur 3.42	Figuur 6.29 (p. 55)
Type auto voor woon-werk	Figuur 3.42	Figuur 3.43	Figuur 6.30 (p. 56)
Brandstofsoort auto's woon-werk	Figuur 3.43	Figuur 3.44	Figuur 6.31 (p. 56)
Thuiswerkmogelijkheden van werknemers die niet regelmatig thuiswerken	Figuur 3.44	Figuur 3.46	Figuur 7.1 (p. 58)
Gemiddeld aantal thuiswerkdagen	Figuur 3.45	Figuur 3.47	Figuur 7.3 (p. 59)



Totaal aantal thuiswerkdagen	Figuur 3.46	Figuur 3.48	Figuur 7.2 (p. 59)
Structuur thuiswerken	Figuur 3.47	Figuur 3.49	Figuur 7.4 (p. 60)
Flexibiliteit in werktijden	Figuur 3.48	Figuur 3.50	Figuur 7.5 (p. 61)
Invloed mogelijkheid om thuis te werken in beslissing om te verhuizen	Figuur 3.49	--	--
Redenen om thuis te werken	Figuur 3.50	Figuur 3.51	Figuur 7.8 (p. 62)
Redenen om niet thuis te werken in	Figuur 3.51	Figuur 3.52	Figuur 7.11 (p. 64)
Invloedsfactoren op reis- en thuiswerkgedrag	Figuur 3.52	Figuur 3.53	Figuur 7.17 (p. 67)
Oordeel op stellingen over beleving van bereikbaarheid	Figuur 3.53	Figuur 6.29	Figuur 8.14 (p. 76)
Oordeel op de stelling 'Waar ik woon zijn de afstanden tot de meeste voorzieningen te groot'	Figuur 3.54	Figuur 6.30	Figuur 8.15 (p. 77)

B.2.2. Conversie hoofdstuk 4 (inzicht in verandering)

Onderwerp	2024	2023	2022
Ongewogen steekproefgrootte per relevante doelgroep	Figuur 4.1	Figuur 4.1	-
Veranderingen (relatief en absoluut) in wonen en werken	Tabel 4.1	Tabel 4.1	-
Veranderingen in wonen en werken	Tabel 4.2	Tabel 4.2	Tabel 2.1 (p. 11)
Veranderingen in werkdagen	Figuur 4.2	Figuur 4.2	-
Veranderingen in werkdagen voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers	Figuur 4.3	Figuur 4.3	Figuur 2.1 (p. 12)
Veranderingen in werkgeversregelingen	Figuur 4.4	Figuur 4.4	Figuur 2.3 (p. 14)
Veranderingen in werkgeversregelingen parkeren en laden	Figuur 4.5	Figuur 4.5	Figuur 2.3 (p. 14)
Veranderingen in werkgeversregelingen mobiliteitsregelingen en vergoedingen	Figuur 4.6	Figuur 4.6	Figuur 2.3 (p. 14)
Veranderingen in werkgeversregelingen hybride werken	Figuur 4.7	Figuur 4.7	Figuur 2.3 (p. 14)
Verbeteringen in werkgeversregelingen naar sector	Figuur 4.8	Figuur 4.8	Figuur 2.4 (p. 15)
Veranderingen op of rond de woon-werkroute in voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers	Figuur 4.9	Figuur 4.9	--
Veranderingen op of rond de woon-werkroute voor automobilisten	Figuur 4.10	Figuur 4.10	Figuur 2.5 (p.15)
Veranderingen op of rond de woon-werkroute voor OV-gebruikers	Figuur 4.11	Figuur 4.11	Figuur 2.6 (p.16)
Veranderingen op of rond de woon-werkroute voor fietsers	Figuur 4.12	Figuur 4.12	Figuur 2.7 (p.16)
Veranderingen in aantal reisdagen naar het werk	Figuur 4.13	Figuur 4.13	--
Veranderingen in aantal reisdagen naar het werk	Figuur 4.14	Figuur 4.14	Figuur 3.1 (p. 18)
Veranderingen in thuiswerkdagen 2023	Figuur 4.15	Figuur 4.15	--



Veranderingen in thuiswerkdagen voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers	Figuur 4.16	Figuur 4.16	Figuur 2.2 (p. 13)
Totale verandering in het aantal woon-werkritten en kilometers in het woon-werkverkeer	Tabel 4.3	Tabel 4.3	Tabel 3.1 (p. 18)
Verklarende waarde per variabele-categorie voor de verandering in aantal reisdagen met de betreffende vervoerwijze	Tabel 4.4	Tabel 4.4	--
Samenvatting modelresultaten verklarende modellen voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers	Tabel 4.5	Tabel 4.5	--

B.2.3. Conversie hoofdstuk 5 (vertalen van verandering)

Onderwerp	2024	2023	2022
Beschouwde indicatoren per mobiliteitsaspect	Tabel 5.1	Tabel 5.1	Tabel 4.1 (p. 24)
Relatieve ontwikkeling voertuigverliesuren in de spitsperiodes per landsdeel	Tabel 5.2	Tabel 5.2	-
Waargenomen ontwikkeling VVU	Figuur 5.1	Figuur 5.1	Figuur 4.1 (p. 26)
CO2-uitstoot woon-werkverkeer (alle werkenden met reisdagen naar het werk)	Tabel 5.3	Tabel 5.3	Tabel 4.5 (p. 27)
Ontwikkeling CO2-uitstoot automobilititeit woon-werkverkeer	Tabel 5.4	Tabel 5.4	Tabel 4.6 (p. 28)
Ontwikkeling CO2-uitstoot totaal woon-werkverkeer	Tabel 5.5	Tabel 5.5	-
Aandeel fietsers en werkenden die door woon-werkverkeer op fiets of e-bike/speed pedelec al voldoet aan beweegnorm	Tabel 5.6	Tabel 5.6	Tabel 4.7 (p. 29)
Risicofactoren voor automobilisten en fietsers op basis van kengetallen van het SWOV	Tabel 5.7	Tabel 5.7	-
Veiligheidseffecten voor automobilisten en fietsers per miljard reizigerskilometer	Tabel 5.8	Tabel 5.8	-
Netto-effect op het aantal ritten per week voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers	Tabel 5.9	Tabel 5.9	Tabel 3.2 (p. 21), Tabel 3.3 (p. 22), Tabel 3.4 (p. 23)
Netto-effect op het aantal kilometers per week voor automobilisten, OV-gebruikers en fietsers	Tabel 5.10	Tabel 5.10	Tabel 4.2 (p. 25)



B.2.4. Conversie hoofdstuk 6 en 8 (thema's)

Onderwerp	2024	2023	2022
Gebruik deelaautosystemen	Figuur 6.1	Figuur 6.1	Tekstblok (p. 69)
Frequentie gebruik autodelen	Figuur 6.2	Figuur 6.6	Figuur 8.4 (p. 71)
Redenen geen gebruik deelaautosystemen	Figuur 6.3	Figuur 6.2	Figuur 8.3 (p. 70)
Redenen om in de toekomst voor privéritten wel gebruik te gaan maken van een deelauto	Figuur 6.4	Figuur 6.3	--
Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken	Figuur 6.5	Figuur 6.7	Figuur 8.6 (p. 72)
Gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen	Figuur 6.6	Figuur 6.4	Figuur 8.1 (p. 69)
Frequentie gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen	Figuur 6.7	Figuur 6.6	Figuur 8.4 (p. 71)
Reden geen gebruik deelmobiliteit	Figuur 6.8	Figuur 6.5	Figuur 8.2 (p. 70)
Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken	Figuur 6.9	Figuur 6.7	Figuur 8.6 (p. 72)
Deelauto-aanbieders waar gebruikers van een deelauto klant van zijn of een account hebben	Figuur 6.10	Figuur 6.8	Figuur 8.7 (p. 73)
Sinds wanneer gebruikt men deelauto's	Figuur 6.11	Figuur 6.9	Figuur 8.8 (p. 73)
De belangrijkste reismotieven voor het gebruik van een deel-, leen- of huurauto	Figuur 6.12	Figuur 6.10	-
De belangrijkste redenen om gebruik te maken van een deel-, leen- of huurauto	Figuur 6.13	Figuur 6.11	Figuur 8.9 (p. 74)
Alternatieven voor gebruik deel-, leen- of huurauto	Figuur 6.14	Figuur 6.12	Figuur 8.10 (p. 74)
Aantal kilometer dat men per jaar afgelegd voor de verschillende vormen van deelvervoer	Figuur 6.15	Figuur 6.13	-
Effect van gebruik deelauto op gebruik andere vervoermiddelen	Figuur 6.16	Figuur 6.14	Figuur 8.11 (p. 75)
Invloed deelautogebruik op autobezit	Figuur 6.17	Figuur 6.15	Figuur 8.5 (p. 71)
Beoordeling verschillende vormen van autodelen door gebruikers	Figuur 6.18	Figuur 6.16	Figuur 8.12 (p. 75)
Beoordeling kenmerken autodelen door gebruikers	Figuur 6.19	Figuur 6.17	Figuur 8.13 (p. 75)



Onderwerp	2024	2023	2022
Gebruik deelaautosystemen	Figuur 6.1	Figuur 6.1	Tekstblok (p. 69)
Frequentie gebruik autodelen	Figuur 6.2	Figuur 6.6	Figuur 8.4 (p. 71)
Redenen geen gebruik deelaautosystemen	Figuur 6.3	Figuur 6.2	Figuur 8.3 (p. 70)
Redenen om in de toekomst voor privéritten wel gebruik te gaan maken van een deelauto	Figuur 6.4	Figuur 6.3	--
Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken	Figuur 6.5	Figuur 6.7	Figuur 8.6 (p. 72)
Gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen	Figuur 6.6	Figuur 6.4	Figuur 8.1 (p. 69)
Frequentie gebruik deelmobiliteit anders dan autodelen	Figuur 6.7	Figuur 6.6	Figuur 8.4 (p. 71)
Reden geen gebruik deelmobiliteit	Figuur 6.8	Figuur 6.5	Figuur 8.2 (p. 70)
Deelsystemen die overwogen worden om in de toekomst (vaker) te gebruiken	Figuur 6.9	Figuur 6.7	Figuur 8.6 (p. 72)
Deelauto-aanbieders waar gebruikers van een deelauto klant van zijn of een account hebben	Figuur 6.10	Figuur 6.8	Figuur 8.7 (p. 73)
Sinds wanneer gebruikt men deelauto's	Figuur 6.11	Figuur 6.9	Figuur 8.8 (p. 73)
De belangrijkste reismotieven voor het gebruik van een deel-, leen- of huurauto	Figuur 6.12	Figuur 6.10	-
De belangrijkste redenen om gebruik te maken van een deel-, leen- of huurauto	Figuur 6.13	Figuur 6.11	Figuur 8.9 (p. 74)
Alternatieven voor gebruik deel-, leen- of huurauto	Figuur 6.14	Figuur 6.12	Figuur 8.10 (p. 74)
Aantal kilometer dat men per jaar afgelegd voor de verschillende vormen van deelvervoer	Figuur 6.15	Figuur 6.13	-
Effect van gebruik deelauto op gebruik andere vervoermiddelen	Figuur 6.16	Figuur 6.14	Figuur 8.11 (p. 75)
Invloed deelautogebruik op autobezit	Figuur 6.17	Figuur 6.15	Figuur 8.5 (p. 71)
Beoordeling verschillende vormen van autodelen door gebruikers	Figuur 6.18	Figuur 6.16	Figuur 8.12 (p. 75)
Beoordeling kenmerken autodelen door gebruikers	Figuur 6.19	Figuur 6.17	Figuur 8.13 (p. 75)

Onderwerp	2024	2023	2022
Frequentie van recreatieve activiteiten	Figuur 8.1	Figuur 6.31	--
Reisgedrag naar recreatieve activiteiten	Figuur 8.2	Figuur 6.32	--
Afstand recreatieve reizen	Figuur 8.3	Figuur 6.33	--
Groepsgrootte recreatieve reizen	Figuur 8.4	Figuur 6.38	--
Spitsmijden bij recreatieve activiteiten	Figuur 8.5	--	--
Redenen bewust spits te mijden	Figuur 8.6	--	--
Redenen om niet bewust de spits te mijden	Figuur 8.7	--	--
Wanneer wel of vaker spitsmijden	Figuur 8.8	--	--



B.3. Basisvragenlijst

Vragenlijst Landelijk Reizigersonderzoek 2024

Introductie

Van harte welkom bij de online vragenlijst van het landelijke reizigersonderzoek

Met deze vragenlijst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat willen we het reisgedrag in Nederland in kaart brengen.

De vragenlijst invullen duurt ongeveer 15 minuten. De resultaten worden geheel anoniem verwerkt. We willen je vragen de vragenlijst in één keer in te vullen. Navigeren kun je alleen met de 'vorige' en 'volgende' knoppen in de vragenlijst, dus niet met de browser buttons.

Alvast hartelijk dank voor je medewerking!

Dit onderzoek wordt uitgevoerd door Goudappel en Ipsos I&O in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Wij werken volgens de richtlijnen voor informatiebeveiliging en marktonderzoek (ISO 27001 en ISO 20252).

Uw gegevens worden vertrouwelijk behandeld en verwerkt.

Voor meer informatie verwijzen wij u door naar het privacy statement [[Link](#)] van het ministerie

Woon- en werksituatie

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

W0 Heb je in het afgelopen jaar de volgende gebeurtenissen meegemaakt?

Meerdere antwoorden mogelijk

Begonnen met een nieuwe baan (①eerste baan of baan bij een andere werkgever)

Verhuisd naar een ander adres

Geboorte van een kind (of opnemen adoptiekind en/of pleegkind binnen het gezin)

Geen van bovenstaande gebeurtenissen

W1 Welke situatie is op dit moment op jou van toepassing?

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

Baan in loondienst (fulltime/parttime)

Zelfstandig ondernemer zonder personeel (bv. zzp/freelancer)

Zelfstandig ondernemer met personeel

Werkzoekend

Niet werkzoekend (bv. schoolgaand/studerend/gepensioneerd/arbeidsongeschikt etc.)

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

W2 In welke branche/ sector ben je werkzaam?

Landbouw en visserij

Industrie



Bouwnijverheid
Nutsbedrijven
Handel
Horeca
Vervoer
ICT
Financiële dienstverlening
Zakelijke dienstverlening
Openbaar bestuur
Onderwijs
Gezondheid- en welzijnszorg
Cultuur
Overige dienstverlening

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

[XXXX] hele getallen 1000-9999

Alleen stellen indien W0 = 2 (Verhuisd naar een ander adres)

V2 Wat zijn de 4 cijfers van je oude postcode waar je in oktober 2023 woonde?

Postcode oude woonadres: [XXXX] hele getallen 1000-9999

Ik woonde toen in het buitenland

Alleen stellen indien W0 = 2 (Verhuisd naar een ander adres) en W1=1,2,3

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

Dit heeft geen invloed gehad

Dit heeft een kleine invloed gehad

Dit heeft grote invloed gehad

Dit is bepalend geweest

Mobiliteitskenmerken

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

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Personenauto (autorijbewijs)

Bromfiets/ snorfiets/ scooter/ speed-pedelec / brommobiel (bromfietsrijbewijs)

Motor (motorrijbewijs)

Vrachtwagen

Bus

Geen van deze [uitsluitend]

M1 Welke vervoermiddelen heeft jouw huishouden nu in bezit?

Meerdere antwoorden mogelijk

Auto (personenauto en/of bestelauto)



Motor
Bromfiets/snorfiets/scooter/brommobiel
Fiets
Elektrische fiets
Speed-pedelec
Geen van deze [uitsluitend]

Alleen stellen indien M1 = 1 (auto)

M3 Hoeveel auto's heeft jouw huishouden in bezit?

1 auto
2 auto's
3 auto's
Meer dan 3 auto's

Alleen stellen indien M1 = 1 (auto)

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

Als jij meer dan 1 auto bezit, zijn er meerdere antwoorden mogelijk

Auto in privébezit
Privé geleasede auto
Leaseauto (geleased via werk)
Auto van de zaak (kan ook privé gebruikt worden)
Bedrijfsauto (wordt meestal niet privé gebruikt)
Anders, namelijk ...

M4 Hoeveel auto's had jouw huishouden vorig jaar (oktober 2023) in bezit?

1 auto
2 auto's
3 auto's
Meer dan 3 auto's
Wij hadden toen geen auto's in bezit

Blok woon-werkverkeer (A) alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

Woon- werkverkeer (A)

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

W4 Hoeveel dagen werkte je vorige week?

Als je vorige week vakantie had, neem dan de meest recente representatieve week waarin je wel werkzaam was. Met representatief bedoelen we dat je niet op vakantie was of door andere omstandigheden een uitzonderlijk reispatroon had.

1 dag in de week
2 dagen in de week
3 dagen in de week
4 dagen in de week



5 dagen in de week
 6 dagen in de week
 7 dagen in de week

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

[x] dagen thuis	x 1 thuis (H2b)
[x] dagen op mijn vaste werklocatie	x 1 vast (H2a)
[x] dagen externe locatie	x 1 extern (H2c)
[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk op vaste werklocatie (H2b) & x 0,5 vast (H2a)	x 0,5 thuis
[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk externe locatie (H2b) & x 0,5 extern (H2c)	x 0,5 thuis
[x] dagen gedeeltelijk vaste werklocatie en gedeeltelijk externe locatie 0,5 extern (H2c)	x 0,5 vast (H2a) & x 0,5 extern (H2c)

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

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

Berekenen H2a, H2b, H2c en H2d:

H2a = aantal dagen vaste werklocatie

H2b = aantal dagen thuis

H2c = aantal dagen externe werklocatie

H2d = totaal aantal werkdagen

Bepaling variabele [H2-VastOfExtern]:

H2a > 0 [H2-VastOfExtern] = vaste werklocatie

H2a = 0 & H2c > 0 [H2-VastOfExtern] = externe werklocatie

H2a = 0 & H2c = 0 = thuiswerker

Indien H2a = 0 & H2c = 0 (dus thuiswerker) skip naar W8.

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Maandag

Dinsdag

Woensdag

Donderdag

Vrijdag

Zaterdag

Zondag



W5c Hoe laat kwam je <plot dag vanuit W5b> aan op jouw [H2-VastOfExtern]? En hoe laat reisde je terug naar huis? Vul eerst het uur en vervolgens het kwartierblok waar binnen je aankomt of vertrekt

Alleen dagen laten zien die bij W5b. zijn aangevinkt

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

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Het verschilt per week op welke dagen ik naar mijn [H2-VastOfExtern] reis

Het verschilt per week op welke tijd ik naar mijn [H2-VastOfExtern] reis

Het verschilt per week op welke tijd ik vanaf mijn [H2-VastOfExtern] terug naar huis reis

Ik reis standaard op deze dagen en tijden [uitsluitend]

W6 Met welk vervoermiddel reisde je vorige week naar jouw [H2-VastOfExtern]?

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

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

Alleen tonen indien H2-VastOfExtern = vaste werklocatie

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

Alleen tonen indien H2-VastOfExtern = externe werklocatie

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

Alleen indien: W6=D

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

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

Van woonlocatie naar het treinstation <dropdown menu>

Van het treinstation naar de werklocatie <dropdown menu>

Alleen indien: W6=E

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

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

Van woonlocatie naar de bushalte <dropdown menu>

Van de bushalte naar de werklocatie <dropdown menu>

Alleen indien: W6=F

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

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

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

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

<dropdown menu voor W7.1, W7.2 en W7.3>

Met mijn eigen auto

Met een deelauto

Met de auto als passagier (carpoolen)

Met de bus [alleen bij W7.1 en W7.3 tonen]

Met de tram of metro [alleen bij W7.1 en W7.2 tonen]

Met de bromfiets/scooter

Met een deelscooter

Met mijn eigen fiets

Met een deelfiets (zoals de OV-fiets, FlickBike, Glimble-fiets, Donkey-fiets)

Met de e-bike (elektrische fiets)

Speed pedelec

Lopend

Anders, namelijk ...

W8 Welke werktijden zijn voor jou het meest van toepassing?

Ik werk altijd op dezelfde werktijden

Ik werk met meerdere diensten waarvan de tijden verschillen (bv. ochtend/middag dienst of middag/ avond/ nacht dienst)

Ik kan mijn werktijden volledig zelf bepalen

Ik kan mijn exacte werktijden zelf bepalen, binnen bepaalde marges (bv. wel altijd beginnen tussen 8:00 en 10:00)

Alleen stellen indien geen thuiswerker.

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

Cijfers postcode: [XXXX] hele getallen 1000-9999

Plaats: ... [open veld]

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

Postcode controle door I&O-Research en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

Alleen stellen indien thuiswerker.

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

Cijfers postcode: [XXXX] hele getallen 1000-9999

Plaats: ... [open veld]

Ik heb geen vaste werklocatie buitenshuis

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

Postcode controle door I&O-Research en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

Woon- werkverkeer (B)

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

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

Minder dan 100 werknemers

100-250 werknemers

250-500 werknemers

500-1000 werknemers

Meer dan 1000 werknemers

Weet ik niet

Alleen stellen indien W1 = 1 (loondienst)

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

Volledig

Gedeeltelijk

Niet



De volgende paar vragen gaan over jouw werksituatie en reisgedrag naar werk in oktober 2023.

Alleen stellen indien $H2a > 0$ of $H2c > 0$ (geen thuiswerker).

V3 Welke werksituatie was vorig jaar (oktober 2023) op jou van toepassing?

Ik werkte toen op dezelfde [H2-VastOfExtern]

Ik werkte toen op een andere [H2-VastOfExtern], maar in hetzelfde postcodegebied

Ik werkte toen op een andere [H2-VastOfExtern], in een ander postcodegebied

Ik werkte toen (vooral) thuis

Ik werkte toen niet

Alleen stellen indien $V3 = 3$

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

Dit heeft geen invloed gehad

Dit heeft een kleine invloed gehad

Dit heeft grote invloed gehad

Dit is bepalend geweest

Alleen stellen indien $W1 = 4, 5$

V4 Wat was een jaar geleden (oktober 2023) je arbeidspositie?

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

Baan in loondienst (fulltime/parttime)

Zelfstandig ondernemer zonder personeel (bv. zzp/freelancer)

Zelfstandig ondernemer met personeel

Werkzoekend

Niet werkzoekend (bv. schoolgaand/studerend/gepensioneerd/arbeidsongeschikt etc.)

Alleen stellen indien $V3 = 1$ t/m 4 (werkte vorig jaar ook) of thuiswerker ($H2b > 0$ & $H2a = 0$ & $H2c = 0$)

V6 Werkte je vorig jaar (oktober 2023) ook [H2d - Aantal werkdagen] dagen per week?

Ja

Nee



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

V7 Hoeveel dagen in de week werkte je een jaar geleden (oktober 2023)?

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

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

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

[x] dagen thuis

[x] dagen op mijn vaste werklocatie

[x] dagen externe locatie

[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk op vaste werklocatie

[x] dagen gedeeltelijk thuis en gedeeltelijk externe locatie

[x] dagen gedeeltelijk vaste werklocatie en gedeeltelijk externe locatie

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

Toelichting verplaatst naar W5

Bepaal hiddens:

V2a Aantal dagen vaste werklocatie 2023= som hele en gedeeltelijke dagen op vaste werklocatie

V2b Aantal dagen thuis 2023

V2c Aantal dagen externe locatie 2023 = som hele en gedeeltelijke dagen op externe locatie

V2d Aantal werkdagen 2023

Leg vast: hidden [V2-VastOfExtern]

Als aantal dagen vaste werklocatie 2023 > 0 -> V2-VastOfExtern = "vaste werklocatie"

Als aantal dagen vaste werklocatie 2023 = 0 & aantal dagen externe locatie 2023 > 0 -> V2-VastOfExtern = "externe werklocatie"

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

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

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

Simpeler beschreven

Tonen indien:

V3 = 3

V4 = 1,2,3 + was geen thuiswerker

Werkt dit jaar thuis maar vorig jaar niet

Was eerst vast, nu extern

Was eerst extern, nu vast

V5 Vul hier de postcode in van de [V2-VastOfExtern] waar je in oktober 2023

werkte. Als je deze niet weet of wanneer je op meerdere locaties werkte, vul dan de plaatsnaam in waar je toen het vaakst hebt gewerkt.

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



Plaats: ... [open veld]

Postcode controle door I&O-Research en plaatnamenlijst voorgeprogrammeerd.

Alleen stellen indien $V2a > 0$ & $H2a > 0$ (dit jaar en vorig jaar = vaste werklocatie)

V9 Reisde je vorig jaar (oktober 2023) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw vaste werklocatie als dat je nu reist?

Ja, ik gebruikte dezelfde vervoermiddelen op dezelfde aantallen dagen

Nee, ik gebruikte wel dezelfde vervoermiddelen, maar op een ander aantal dagen

Nee, ik gebruikte andere vervoermiddelen

Alleen stellen indien $(H2a = 0 \text{ \& } H2c > 0) \text{ \& } (V2a = 0 \text{ \& } V2c > 0)$ (dit jaar en vorig jaar = externe werklocatie)

V9b Reisde je vorig jaar (oktober 2023) met dezelfde vervoermiddelen naar jouw externe werklocatie als dat je nu reist?

Ja, ik gebruikte dezelfde vervoermiddelen op dezelfde aantallen dagen

Nee, ik gebruikte wel dezelfde vervoermiddelen, maar op een ander aantal dagen

Nee, ik gebruikte andere vervoermiddelen

Alleen stellen indien $V9 = B/C$ of $V9b = B/C$ OF $(V2a > 0 \text{ en } H2a = 0)$ OF $([V2 - VastOfExtern = \text{externe werklocatie}] \text{ \& } [H2VastOfExtern = \text{vaste werklocatie}])$

Simpeler beschreven

Deze vraag tonen indien V5 getoond? En dan controleren voor V9 en V9b?

Kan dit makkelijker?

Vorig jaar vast, dit jaar extern

Vorig jaar extern, dit jaar vast

V10 Met welk vervoermiddel reisde je vorig jaar (oktober 2023) naar jouw [V2 - VastOfExtern]?

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

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

K. Lopend	[..]
L. Anders, namelijk ...	[..]

Alleen tonen indien V2-VastOfExtern = vaste werklocatie

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

Alleen tonen indien V2-VastOfExtern = externe werklocatie

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

Aan iedereen tonen

Algemeen reisgedrag

De volgende 2 vragen gaan over hoe je vorige week gereisd hebt voor reisdoelen anders dan vanuit huis naar werk. Als je vorige week vakantie had, neem dan de meest recente week met jouw normale reisgedrag.

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Zakelijke reizen

School/ studie/ stage

Winkelen/ boodschappen/ voorzieningen

Bezoek familie/ vrienden

Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)

Geen van bovenstaande [uitsluitend]

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

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

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

(o.b.v. vraag AR1 alleen die reisdoelen tonen waarvoor wordt gereisd)

	Zakelijke reizen	School / studie / stage	Winkelen/ boodschappen / voorzieningen	Bezoek familie / vrienden	Vrijtijdsbesteding (sporten, uitgaan, enz.)
1. Auto (als bestuurder)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
2. Auto (als passagier)	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
3. Motor	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
4. Trein	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
5. Bus	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]

6. Tram of metro	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
7. Taxi/ deeltaxi/ taxibusje	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
8. Brom/snorfiets, scooter, brommobiel	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
9. Fiets	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
10. E-Bike / speed-pedelec	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
11. Lopen	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]
12. Anders, namelijk ...	[O]	[O]	[O]	[O]	[O]

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

Parkeren

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

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

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Op eigen terrein (oprit of garage)

Vrij parkeren op straat of parkeerplaats in de buurt

Vrij parkeren elders (bv. buiten de wijk)

Parkeren met vergunning/ abonnement in de buurt

Parkeren met vergunning/ abonnement elders

Betaald parkeren op straat of parkeerplaats in de buurt

Betaald parkeren elders

Niet van toepassing [uitsluitend]

Anders, namelijk ...

Vanaf hier thuiswerkers skip naar volgend blok

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0 (geen thuiswerker) en W6=A (Auto (als bestuurder))

P2 Als je met de auto naar het werk gaat, waar parkeer je dan (meestal) bij jouw [H2VastOfExtern]?

Op een eigen terrein van de organisatie waar ik werk

Op straat in de buurt

In een (openbare) parkeergarage of parkeerterrein in de buurt

Op een P&R-terrein

Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien H2a>0 of H2c>0 (geen thuiswerker) en W6=A (Auto (als bestuurder))

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

Nee, het parkeren is gratis

Ja, betaald parkeren, maar de kosten worden volledig vergoed door mijn werkgever/ opdrachtgever

Ja, betaald parkeren, maar de kosten worden deels vergoed door mijn werkgever/ opdrachtgever

Ja, betaald parkeren, zonder vergoeding door mijn werkgever/ opdrachtgever

Alleen stellen indien $H2a > 0$ of $H2c > 0$ (geen thuiswerker) en $W6 = I/J$ (Fiets/E-bike)

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

In een eigen afgesloten fietsenstalling van de werkgever/ opdrachtgever

In een eigen niet afgesloten fietsenstalling van de werkgever/ opdrachtgever

In een fietsenrek op straat

In een openbare fietsenstalling

Er is geen geschikte mogelijkheid om mijn fiets te parkeren

Niet van toepassing, ik gebruik de fiets alleen om naar het OV te reizen

Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien $H2a > 0$ of $H2c > 0$ (geen thuiswerker)

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Omkleedruimte

Douche(s)

Kluis/locker voor opbergen kleding

Fietspomp

Voorzieningen om een band te plakken

Kortingsafpraak met plaatselijke fietsenmaker

Stalling met oplaadmogelijkheid voor e-bike/speed pedelec/e-scooter

Weet ik niet [uitsluitend]

Geen van deze [uitsluitend]

Deelmobiliteit

Nu volgen er vragen over het gebruik van deelmobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters.

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels, ShareNow en Sixt Share

Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar

Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burensamen die samen een auto gebruiken (zoals OnzeAuto)

Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden

Een auto lenen van familie of vrienden

Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper

Nee, ik heb in de afgelopen drie jaar geen gebruik gemaakt van een van de bovenstaande deelaautosystemen [uitsluitend]

Alleen stellen indien DM1=7 (Nee)

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

Kies minimaal 1 en maximaal drie antwoordopties.

Ik heb al een eigen auto

Ik heb (te) vaak een eigen auto nodig

Ik heb nooit een auto nodig

Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelauto's

De kosten zijn te hoog

Ik vind het onhygiënisch

Ik heb een leaseauto

Mijn werkgever heeft geen deelauto's

Ik heb geen zekerheid over beschikbaarheid

Ik ben dan gebonden aan vaste tijden

Het lijkt me te veel gedoe

Er zijn te weinig deelauto's in de buurt van mijn woonomgeving

Specifieke eisen aan auto (grootte, kinderzitje, kofferbak, etc)

Ik heb het nooit serieus overwogen

Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien DM1=7 (Nee) of DM1 = alleen optie 4 aangevinkt (dus geen deelauto voor privédoeleinden)

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

Meerdere antwoorden mogelijk

De aanschaf van een nieuwe eigen auto is/wordt te duur

De brandstofkosten zijn/worden te hoog

Wanneer ik de auto minder vaak nodig heb

Als er iets verandert in de reiskostenvergoeding van mijn werkgever

Als het aanbod (aantal) van deelauto's in mijn buurt verbetert

Als er meer verschillende typen deelauto's in mijn buurt komen

Vanwege wijzigingen in het gemeentelijke beleid, bijvoorbeeld invoering parkeervergunning of milieuzone

Als er iets verandert in mijn levenssituatie, bijvoorbeeld verhuizing of verandering van baan

Anders, namelijk ...

Ik denk niet dat ik ooit gebruik ga maken van een deelauto [uitsluitend]

DM2 En maak je gebruik van een de volgende typen deelmobiliteit in Nederland?

Deelfiets (bijv. Tier en Donkey Republic, inclusief OV-fiets)

Deelbakfiets (bijv. Cargoroo)

Deelscooter (bijv. Check en GO-Sharing)

Carpoolen / ritdelen

Anders, namelijk ...

Ik maak nooit gebruik van bovenstaande typen deelmobiliteit

Alleen stellen indien DM2 = 6 (Nooit)

DM4c. Je hebt aangegeven nooit gebruik van een deelfiets, deelbakfiets of deelscooter te maken. Waarom maak je nooit gebruik van een deelfiets, deelbakfiets of deelscooter?

Meerdere antwoorden mogelijk

Ik heb het nooit nodig gehad

De kosten zijn te hoog

Ik heb geen zekerheid over de beschikbaarheid

Ik vind het te veel gedoe

Ik vind het onhygiënisch

Er is in mijn omgeving geen aanbod van deze typen deelmobiliteit

Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelmobiliteit

Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien DM2 = 6 (Nooit)

DM4c2. Je hebt aangegeven nooit gebruik van carpoolen / ritdelen te maken. Waarom maak je nooit gebruik van carpoolen / ritdelen?

Meerdere antwoorden mogelijk

Ik heb het nooit nodig gehad

De kosten zijn te hoog

Ik heb geen zekerheid over de beschikbaarheid

Ik vind het te veel gedoe

Ik vind het onhygiënisch

Er is in mijn omgeving geen aanbod van deze typen deelmobiliteit

Ik weet nog te weinig over het gebruik van deelmobiliteit

Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien DM1 ≠ 7 of DM2 ≠ 6

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

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

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

Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld GreenWheels, MyWheels, ShareNow, Sixt Share				
Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar				
Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken (zoals OnzeAuto)				
Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden				
Een auto lenen van familie of vrienden				
Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper				
Deelfiets (bijv. Tier en Donkey Republic, inclusief OV-fiets)				
Deelbakfiets (bijv. Cargoroo)				
Deelscooter (bijv. Check en GO-Sharing)				
Carpoolen / ritdelen				
Anders, namelijk [DM2E]				



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

Meerdere antwoorden mogelijk

Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld GreenWheels, MyWheels, ShareNow, Sixt Share

Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar

Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken

Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden

Een auto lenen van familie of vrienden

Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper

Deelfiets (bijv. Tier en Donkey Republic, inclusief OV-fiets)

Deelbakfiets (bijv. Cargoroo)

Deelscooter (bijv. Check en GO-Sharing)

Carpoolen/ ritdelen

Anders, namelijk ...

Geen van bovenstaande [uitsluitend]

Weet ik nog niet

Beleving van bereikbaarheid

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

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

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

Ik kan mijn gewenste dagelijkse activiteiten makkelijk uitvoeren

Ik kan mijn leven leiden zoals ik dat wil

Ik kan alle activiteiten uitvoeren die ik wil

De bereikbaarheid van mijn gewenste activiteiten is goed

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

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



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

Thuiswerken

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

Alleen stellen indien $W5$ "thuis" en "gedeeltelijk thuis" nul dagen ingevuld ($H2b = 0$, niet thuiswerken)

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

Ik mag (een deel) thuis of buiten de werklocatie werken en doe dit ook wel eens

Ik mag (een deel) thuis of buiten de werklocatie werken maar doe dit nooit

Ik heb geen mogelijkheid om thuis te werken, al zou mijn werk zich hier wel voor lenen

Ik heb geen mogelijkheid om thuis te werken, mijn werk leent zich hier niet voor

Alleen stellen indien $W5$ "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag ($H2b > 0$, thuiswerker) OF $T1 = 1$

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

Ik werk elke week dezelfde vaste dag(en) thuis

Ik werk elke week op één of meerdere dagen thuis, maar niet op vaste dagen

Ik werk incidenteel een dagdeel of een dag thuis

Ik werk als het zo uitkomt een paar uur thuis om de spits te mijden

Anders, namelijk ...

Alleen stellen indien $W5$ "thuis" of "gedeeltelijk thuis" bij minstens 1 dag aangevinkt ($H2b > 0$, thuiswerker) OF $T1=1$ en $T2=1,2,3,4$

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

Meerdere antwoorden mogelijk.

Vanwege het thuiswerkbeleid van mijn werkgever

Ik vind het fijn om thuis te werken

Ik vind het niet fijn om te reizen

Vanwege fysieke beperkingen kan ik niet naar mijn werklocatie reizen

Thuis werk ik productiever dan op locatie

Ik werkte altijd al thuis

Ik heb geen vast kantoorpand (meer)

Vanwege werkzaamheden op mijn route

Geen reistijd

Buiten de spits kunnen reizen [$T2$ is niet 4]

Besparing reiskosten

Ik heb mijn kantoor/bedrijf aan huis

Zelf je werktijd in kunnen delen

Geen afleiding van collega's

Beter kunnen concentreren

Combinatie met andere activiteiten (gezin, klusjes in huis, sport, etc)

Anders, namelijk ...



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

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

Kies minimaal 1 en maximaal 3 opties

Ik heb niet de nodige faciliteiten/ spullen om thuis te werken

Ik heb geen eigen (aparte) werkplek

Ik vind de werk-privé balans moeilijk

Ik mis dan het contact met collega's

Ik kan me thuis niet concentreren

Ik mis informatie over het werk

Ik vind het fijn om te reizen naar werk

Ik heb thuis te weinig structuur

Mijn werk vraagt om fysieke afspraken (face-to-face)

Ik wil niet thuiswerken

Anders, namelijk ...

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

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

Het hebben van een goede werkplek thuis

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

Beleid en flexibiliteit van mijn werkgever

De aanwezige afleiding thuis (van bijv. kinderen)

Of mijn collega's naar kantoor gaan

De drukte op de weg

De drukte in het OV

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

Specificatie auto

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

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

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

Auto in privébezit

Privé geleasede auto

Leaseauto of auto van de zaak

Bedrijfsauto

Deelauto

Nog anders

SA3 Wat is de brandstofsoort van deze auto?

Benzine

Diesel



LPG

Hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)

Plug-in hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)

Volledig elektrisch

Waterstof

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

Max 950 kg

951-1.150 kg

1.151-1.350 kg

1.350-1.550 kg

Meer dan 1.550 kg

Weet niet

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

SA7 Maakte je vorige jaar (oktober 2023) gebruik van dezelfde auto om van en naar het werk te reizen?

Ja

Nee, vorig jaar gebruikte ik een andere auto

Nee, vorig jaar ging ik niet met de auto naar het werk

Nog anders, namelijk ...

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

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

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

Auto in privébezit

Privé geleasede auto

Leaseauto of auto van de zaak

Bedrijfsauto

Deelauto

Nog anders

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

SA10 Wat was de brandstofsoort van deze auto?

Benzine

Diesel

LPG

Hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)

Plug-in hybride (benzine/elektrisch of diesel/elektrisch)

Volledig elektrisch

Waterstof

Alleen stellen indien SA7 = 2 (andere auto)

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

Max 950 kg

951-1.150 kg

1.151-1.350 kg

1.350-1.550 kg
Meer dan 1.550 kg
Weet niet

Dit hele blok alleen stellen indien $H2a > 0$ of $H2c > 0$ (geen thuiswerker)
Motivaties/belemmeringen
De volgende vragen gaan over jouw ervaringen en keuzes die je maakt bij je woon-werkreis.

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

Zeer ontevreden
Ontevreden
Niet ontevreden / niet tevreden
Tevreden
Zeer tevreden

MB1.1. In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol bij de keuze welk(e) vervoermiddel(en) je gebruikt om van en naar het werk te reizen?

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Reiskosten
Reistijd
Reisafstand
Flexibiliteit
Gemak
Comfort
Fysieke beperkingen

MB1.2. In welke mate spelen onderstaande aspecten een rol bij de keuze welk(e) vervoermiddel(en) je gebruikt om van en naar het werk te reizen?

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Gewoonte
Het is ontspannen
Het is leuk
Privacy
Status
Effect op milieu
Effect op gezondheid

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



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

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

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Voldoende parkeergelegenheid bij de werklocatie

Gratis kunnen parkeren bij de werklocatie [indien P3=1 of 2]

Ophalen/ brengen van personen en samen reizen

Combineren van activiteiten (bv. boodschappen doen)

Transport van bagage

Kunnen bellen tijdens de reis

Vergoeding woon-werk reiskosten

Gebruik van leaseauto/auto van de zaak [indien SA2=3]

Auto nodig voor zakelijke afspraken

Oplaadmogelijkheden op/bij het werk [indien SA3=5 of 6]

Er is geen goed alternatief beschikbaar

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

MB2a In welke mate ben je van de auto afhankelijk voor je woon-werk verkeer?

[5-punt schaal van “kan niet zonder de auto” tot “kan wel zonder de auto”]

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

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

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Halte/station dicht bij woonlocatie

Halte/station dicht bij werklocatie

Goede verbinding met het OV (dienstregeling)

Directe verbinding (niet hoeven over te stappen)

Kunnen werken tijdens de reis

Samen kunnen reizen

Vergoeding woon-werk reiskosten met het OV

Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever

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

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

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie

Oplaadmogelijkheden e-bike bij de werklocatie

Vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets
Mogelijkheid om te kunnen opfrissen/douchen op het werk
Wordt gestimuleerd door de werkgever/ opdrachtgever

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

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

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Geen auto beschikbaar

Geen (goede) parkeergelegenheid bij werklocatie

Betaald parkeren bij werklocatie

Onbetrouwbaarheid reistijd door file

Geen vergoeding woon-werk reiskosten met de auto

Geen oplaadmogelijkheden voor elektrische auto bij het werk

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

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

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Geen halte/station dicht bij woonlocatie

Geen halte/station dicht bij werklocatie

Geen goede verbinding (dienstregeling)

Overstappen en wachttijden

Onbetrouwbaarheid door vertraging

Transport van bagage

Geen vergoeding woon-werk reiskosten met het OV

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

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

Je kunt een antwoord geven van 1 = speelt geen enkele rol tot 7 = speelt doorslaggevende rol

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

Weersomstandigheden

Geen (goede) fietsenstalling bij de werklocatie

Geen afgesloten fietsenstalling bij de werklocatie

Geen oplaadmogelijkheden e-bike bij de werklocatie

Geen vergoeding woon-werk reiskosten met de fiets

Geen mogelijkheden op te frissen bij de werklocatie

Te grote afstand om te fietsen

Ik heb geen (goede) fiets



Onveilige/ slechte fietsroute

Regelingen

Alleen stellen indien W1 = 1

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

Meerdere antwoorden mogelijk

Kilometervergoeding alleen voor de auto

Kilometervergoeding alleen voor de fiets/ e-bike

Kilometervergoeding alleen voor OV

Kilometervergoeding onafhankelijk van vervoermiddel

Leaseauto

Mobiliteitsbudget

Persoonlijke mobiliteitskaart

Aanschafvergoeding fiets/ e-bike

Leaseregeling fiets/ e-bike

OV-abonnement

Thuiswerkvergoeding

Anders, namelijk ...

Geen van deze regelingen [uitsluitend]

Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3



B2 Hebben er sinds oktober 2023 veranderingen plaatsgevonden in de regelingen die worden aangeboden vanuit jouw werkgever/ opdrachtgever?

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



Alleen stellen indien W1 = 1, 2 of 3

B3 Hebben er sinds oktober 2023 veranderingen plaatsgevonden op of rond je woon-werk route?

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

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

Algemeen

Ten slotte volgen nog enkele achtergrondvragen.

A2 Wat is je leeftijd?

[xx] jaar

A3 Wat is je geslacht?

Man

Vrouw

Ik identificeer mij als [open]

Wil ik niet zeggen

A4 Wat is de hoogste opleiding die je hebt voltooid?

Geen onderwijs

Lager onderwijs/ basisonderwijs

Lager of middelbaar algemeen voortgezet onderwijs (LAVO, V(G)LO, MULO, MAVO)

Hoger algemeen voortgezet onderwijs (HAVO, VWO, HBS, MMS, lyceum, gymnasium)

Lager beroepsonderwijs (ambachts/huishoudschool, LTS, VBO, LHNO, LEAO, V(M)BO)

Middelbaar beroepsonderwijs (UTS, MTS, (K)MBO, MEAO, INAS, ROC, leerlingwezen)



Hoger beroeps- of wetenschappelijk onderwijs (HTS, HEAO, hogeschool, universiteit)

Anders, namelijk ...

A6 Wat is de samenstelling van jouw huishouden?

Meerdere antwoorden mogelijk

Ik woon alleen [uitsluitend]

Ik woon samen met partner zonder kinderen [uitsluitend]

Ik woon met/zonder partner en minstens één kind van 12 jaar of jonger

Ik woon met/zonder partner en minstens één kind tussen 13 en 17 jaar

Ik woon met/zonder partner en kind(eren) vanaf 18 jaar en ouder

Ik woon met andere mensen samen (bijv. met familie, in studentenhuys, woongroep, etc.)

Wil ik niet zeggen

Anders, namelijk ...

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

A6.2 Met hoeveel mensen woon je in huis?

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

[x] open invulveld

A7 Heb je een OV-chipkaart?

Meerdere antwoorden mogelijk

Ja, voor privé gebruik

Ja, voor zakelijk gebruik

Nee

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

.....

geen opmerkingen

Je antwoorden zijn verzonden!

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



B.4.Vragenlijst module deelmobiliteit

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

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

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels, ShareNow en Sixt Share
2. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
3. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken (zoals OnzeAuto)
4. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
5. Een auto lenen van familie of vrienden
6. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper
7. Nee, ik heb in de afgelopen drie jaar geen gebruik gemaakt van een van de bovenstaande deelaautosystemen [uitsluitend]

Alleen stellen indien DM1=G (7)

DM4a. Je hebt aangegeven de afgelopen drie jaar nooit gebruik van een deel-, leenof huurauto te maken. Wat zijn de belangrijkste redenen waarom je daar nooit gebruik van maakt?

Kies minimaal 1 en maximaal drie antwoordopties.

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

Alleen stellen indien DM1=G (7) of DM1 = alleen optie D (4) aangevinkt (dus geen deelauto voor privédoeleinden)

DM4b. Welke van onderstaande redenen zouden er toe kunnen leiden dat je in de

toekomst voor privéritten wel gebruik gaat maken van een deelauto?

Meerdere antwoorden mogelijk

1. De aanschaf van een nieuwe eigen auto is/wordt te duur
2. De brandstofkosten zijn/worden te hoog
3. Wanneer ik de auto minder vaak nodig heb
4. Als er iets verandert in de reiskostenvergoeding van mijn werkgever
5. Als het aanbod (aantal) van deelauto's in mijn buurt verbetert
6. Als er meer verschillende typen deelauto's in mijn buurt komen
7. Vanwege wijzigingen in het gemeentelijke beleid, bijvoorbeeld invoering parkeervergunning of milieuzone
8. Als er iets verandert in mijn levenssituatie, bijvoorbeeld verhuizing of verandering van baan
9. Anders, namelijk ...
10. Ik denk niet dat ik ooit gebruik ga maken van een deelauto [uitsluitend]

DM2 En maak je gebruik van een de volgende typen deelmobiliteit in Nederland?

1. Deelfiets (bijv. Tier en Donkey Republic, inclusief OV-fiets)
2. Deelbakfiets (bijv. Cargoroo)
3. Deelscooter (bijv. Check en GO-Sharing)
4. Carpoolen / ritdelen
5. Anders, namelijk ...
6. Ik maak nooit gebruik van bovenstaande typen deelmobiliteit

Alleen stellen indien DM2 = F (6)

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

Meerdere antwoorden mogelijk

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

Antwoorδοpties toevoegen:

Vanwege de helmplicht (alleen bij niet-gebruikers van deelscooter?)

De app is niet toegankelijk (geldt alleen voor deelfietsen en deelscooters?)

Fysieke beperkingen

Alleen stellen indien DM1 ≠ G (7) of DM2 ≠ F (6)

DM3 Je hebt aangegeven gebruik te maken van de volgende typen deelmobiliteit.

Hoe vaak maak je gemiddeld per jaar gebruik van....

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

- A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld GreenWheels, MyWheels, ShareNow, Sixt Share [Uitvouwmenu1]
- B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar [Uitvouwmenu1]
- C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken (zoals OnzeAuto) [Uitvouwmenu1]
- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden [Uitvouwmenu1]
- E. Een auto lenen van familie of vrienden [Uitvouwmenu1]
- F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper [Uitvouwmenu1]
- G. Deelfiets (bijv. Tier en Donkey Republic, inclusief OV-fiets) [Uitvouwmenu1]
- H. Deelbakfiets (bijv. Cargoroo) [Uitvouwmenu1]
- I. Deelscooter (bijv. Check en GO-Sharing) [Uitvouwmenu1]
- J. Carpoolen / ritdelen [Uitvouwmenu1]
- K. Anders, namelijk [DM2E] [Uitvouwmenu1]

[Uitvouwmenu1]

Minder dan 1 keer per jaar

1 tot 11 keer per jaar

1 tot 3 keer per maand

1 keer per week of vaker

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

Meerdere antwoorden mogelijk

1. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld GreenWheels, MyWheels, ShareNow, Sixt Share
2. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
3. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken
4. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
5. Een auto lenen van familie of vrienden
6. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper
7. Deelfiets (bijv. Tier en Donkey Republic, inclusief OV-fiets)
8. Deelbakfiets (bijv. Cargoroo)
9. Deelscooter (bijv. Check en GO-Sharing)
10. Carpoolen/ ritdelen
11. Anders, namelijk ...
12. Geen van bovenstaande [uitsluitend]



13. Weet ik nog niet

Module Autodelen

Deze module alleen stellen indien bij DM1 minstens 1 van opties A t/m D aangevinkt EN er zijn totaal nog minder dan 3.000 respondenten die dit deel hebben ingevuld.

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

Meerdere antwoorden mogelijk.

- A. GreenWheels
- B. MyWheels
- C. Snappcar
- D. ShareNow
- E. Sixt Share
- F. WeDriveSolar
- G. Amber
- H. OnzeAuto
- I. Cargoroo
- J. GreenMobility
- H. GO Sharing
- K. Anders, namelijk... (open invulveld)
- L. Weet ik niet
- M. Geen van deze

DM6. Sinds wanneer maak je gebruik van een deelauto?

- Minder dan 1 jaar
- Tussen de 1 en 3 jaar
- Tussen de 3 en 5 jaar
- Tussen de 5 en 10 jaar
- Langer dan 10 jaar
- Weet ik niet

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

Meerdere antwoorden mogelijk.

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



11. Anders, namelijk... (open invulveld)

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

Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

1. Kostenbesparing ten opzichte van een eigen auto
2. Ik heb geen beschikking over een eigen auto
3. Minder gedoe dan een eigen auto
4. Handig als tweede auto
5. Altijd parkeerplaats
6. Geen parkeerkosten in de stad bij mijn deelauto-aanbieder
7. Betaalbare manier om elektrisch te rijden
8. Sneller dan het OV
9. Beter voor het milieu
10. Minder auto's op straat
11. Past bij mijn imago
12. Ik vind het leuk en gezellig om dit samen met anderen te doen
13. Ik heb niet zo vaak een auto nodig
14. Het OV is minder hygiënisch dan individueel vervoer
15. Anders, namelijk... (open invulveld)

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

- A. Eigen auto of motor
- B. Gebracht met de auto
- C. Te voet
- D. Fiets
- E. (Elektrische) bakfiets
- F. E-bike/speed pedelec
- G. Scooter of brommer
- H. Bus, tram of metro
- I. Trein
- J. Taxi
- K. Anders, namelijk... (open invulveld)
- L. Ik zou de reis dan niet gemaakt hebben

**DM10. Hoeveel kilometer leg je ongeveer af met:
(Je kunt zelf bepalen voor welke periode je dit wilt aangeven)**

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

- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
- E. Een auto lenen van familie of vrienden
- F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper

Bij elke optie (indien bij DM1 aangevinkt): [xxxxx] km per jaar / maand / dag (dropdown)

Xxxx: geheel getal > 0

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

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

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

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

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

- A. Een auto weggedaan
- B. Nog altijd geen eigen auto aangeschaft
- C. Evenveel eigen auto's
- D. Een eigen auto aangeschaft

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

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

- A. Een deelauto via een bedrijf, bijvoorbeeld Greenwheels, MyWheels, ShareNow en Sixt Share
- B. Een privé auto via een online platform, bijvoorbeeld Snappcar
- C. Een deelauto die in het bezit is van een vaste groep gebruikers ('shared ownership'), bijvoorbeeld burens die samen een auto gebruiken (zoals OnzeAuto)
- D. Een deelauto via de werkgever voor zakelijke doeleinden
- E. Een auto lenen van familie of vrienden
- F. Een auto van een verhuurbedrijf, bijvoorbeeld Hertz, Sixt, Europcar, Avis of Autohopper [alleen typen weergegeven waarvan weleens gebruik wordt gemaakt obv DM1]

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



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

- A. Nabijheid van deelauto's in mijn woonomgeving
 - B. Aanbod type deelauto's in mijn woonomgeving
 - C. De kosten van het gebruik
 - D. De kwaliteit van de aangeboden diensten
 - E. De hygiëne
 - F. Het gebruiksgemak van de app / platform / website / etc
 - G. De bereikbaarheid van de helpdesk
 - H. Het parkeergemak
 - I. De technische staat van de auto
- [hier naast de 10 rapportcijfers ook optie "nvt" beschikbaar]



B.5.Vragenlijst module Spitsmijden

Focus: incidentele spitsmijdingen (MPN richt zich meer op de structurele mijdingen)

Drie aandachtsgebieden:

Werkgebonden mobiliteit

Recreatieve mobiliteit (opnemen in recreatieve module)

Hinder door wegwerkzaamheden

Korte introductie:

In dit blok stellen we een aantal vragen over het spitsmijden

Wat verstaan we hieronder? (zie definitie MPN vragenlijst):

Onder spitsmijden verstaan we de situatie waarin u er bewust voor kiest om reizen tijdens de spitstijden te vermijden (globaal zijn de spitstijden tussen 7.00u en 9.00u en tussen 16.00u en 18.00u).

Werkgebonden mobiliteit

[alleen stellen aan mensen die werkzaam zijn en tenminste 1 of meerdere dagen naar het werk reizen met auto of trein] [W1=1, 2 of 3 & H2-VastOfExtern = Vaste werklocatie of externe werklocatie] of simpeler W5b wordt gesteld aan de respondent.

Op basis van W6 de volgende variabelen berekenen:

Aantal reisdagen met auto (bestuurder + passagier)

Aantal reisdagen met trein

Aantal reisdagen overig

Totaal aantal reisdagen

Vervolgens bepaal je of iemand wel/niet de meeste reisdagen met auto of trein gaat.

Deze respondenten zijn dan "geschikt" voor module 2.

Het zal soms voorkomen dat iemand bv gelijk aantal reisdagen met auto en overig heeft. Als het gelijk is dan zou ik willen voorstellen dat deze respondent ook geschikt is voor module 2.

En iemand die gelijk aantal dagen met auto en trein, toewijzen aan treinreiziger

Quota op auto is max 3.500. Op trein geen quota.

De volgende vragen gaan over jouw mogelijkheden om voor je woon-werk reizen de spits te mijden.

Toelichting: Het gaat hier om de mogelijkheden om bijvoorbeeld deels thuis te werken om de spits te mijden, of bijvoorbeeld bewust met werktijden te schuiven om de spits te mijden.

1. Laten je werktijden het toe om ook weleens bewust de spits te mijden?

Nee, ik werk altijd op dezelfde tijden waardoor ik (deels) in de spits moet reizen

Nee, mijn werk bestaat uit verschillende diensten (bv ochtend, middag, avond) waarvan de tijden verschillen, en waardoor ik (deels) in de spits moet reizen

Ja, ik heb flexibele werktijden maar moet wel altijd binnen een bepaald tijdsblok op kantoor zijn (bv tussen 10.00-16.00 uur) waardoor ik (deels) in de spits moet reizen

Ja, ik heb flexibele werktijden en kan eventueel op een of meerdere dagen (deels) bewust buiten de spits reizen

Alleen stellen aan werknemers met flexibele werktijden (v1 = 3 of 4)

2. Je gaf net aan flexibele werktijden te hebben die het mogelijk maken om eventueel (deels) buiten de spits te reizen. Mijd je weleens bewust de spits?:

Ja, ik doe dat weleens, maar niet op vaste dagen

Ja, ik doe dat weleens, meestal op vaste dagen in de week

Nee, dat doe ik nooit

[Indien vraag 2= a of b]

2a. Hoeveel dagen mijd je weleens de spits voor je woon-werk reizen?

Minstens 1 keer per week

1 tot 3 keer per maand

Een paar keer per jaar

Minder dan 1 keer per jaar

[Indien vraag 2=b]

Op welke werkdagen mijd je meestal de spits voor je woon-werk reizen? (Meerdere opties mogelijk)

Maandag

Dinsdag

Woensdag

Donderdag

Vrijdag

Zaterdag

Zondag

Alleen stellen aan werknemers die dit weleens doen (vraag 2 = a of b):

3. Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om bewust de spits te mijden voor je woon-werk reizen? Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

Ik ervaar hinder van de drukte tijdens de spits

Reizen buiten de spits is voor mij goedkoper

Ik combineer spitsmijden weleens met andere activiteiten (zoals eerst 's ochtends sporten, kinderen wegbrengen)

Ik reis graag samen met anderen die buiten de spits reizen

Ik ben dan sneller op mijn bestemming

Ik kan dan productiever werken

Mijn werkgever stimuleert het om buiten de spits te reizen

Anders, namelijk

Alleen stellen aan werknemers die dit nooit doen (maar wel kunnen) (vraag 2 = c):

4. Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om niet bewust de spits te mijden voor je woon-werk reizen. Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

Ik ervaar geen hinder van de drukte tijdens de spits
Reizen in de spits is voor mij goedkoper
Ik kan spitsmijden niet combineren met andere activiteiten (zoals eerst 's ochtends sporten, kinderen wegbrengen)
Ik reis graag samen met anderen die in de spits reizen
Het is voor mij een gewoonte om tijdens de spits te reizen
Ik vind mijn werktijden aanpassen vanwege de spits niet praktisch (bv vanwege privé situatie)
Mijn werkgever en/of collega's verwachten dat ik op tijd op het werk ben
Vroeg vertrekken van mijn werk naar huis wordt niet gewaardeerd
Anders, namelijk

Alleen stellen aan werknemers met flexibele werktijden (V1 = 3 of 4)

5. Wat zou jou het meest helpen om wel of vaker bewust de spits te mijden voor je woon-werk reizen? Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

Gratis kortingskaart OV in de daluren
Lagere parkeerkosten in de daluren
Financiële beloning voor het mijden van de spits
Als ik (meer) moet gaan betalen voor het reizen in de spits
Meer inzicht in de impact van mijn spitsmijdingen op de bereikbaarheid of CO2-uitstoot
Vergoeding voor thuis opstarten en later op kantoor komen
Flexibelere openings- en sluitingstijden van onderwijs/opvang of winkels en andere diensten
Een flexibeler beleid qua werktijden door mijn werkgever
Mogelijkheid om vooraf een werkplek te reserveren
Als vergaderingen niet meer aan de randen van de dag worden gepland
Mogelijkheid om sport of andere activiteiten uit te voeren op of rond de werklocatie aan de randen van de dag
Anders, namelijk

Hinder

Geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet of aan het spoor kunnen van invloed zijn op jouw reisgedrag met de auto en/of de trein, onafhankelijk van het reismotief.

In hoeverre ben jij het eens met onderstaande stellingen?

[7-puntsschaal, eens/oneens, inclusief nvt]

[Selectie respondenten: meest gebruikte vervoermiddel woon-werk is auto] [W6 = A]

Bij geplande werkzaamheden op het hoofdwegennet

- 6a. mijd ik bewust de spits
- 6b. kies ik bewust voor een andere vervoerwijze (OV, fiets, etc)
- 6c. werk ik bewust één of meerdere dagen thuis
- 6d. kies ik bewust voor een andere route

[Selectie respondenten: meest gebruikte vervoermiddel woon-werk is trein] [W6=D]

Bij geplande werkzaamheden aan het spoor

7a. mijdt ik bewust de spits

7b. kies ik bewust voor een andere vervoerwijze (auto, fiets, etc)

7c. werk ik bewust één of meerdere dagen thuis

7d. kies ik bewust voor een andere route



B.6. Vragenlijst module Recreatieve reizen

Aangepaste vragenlijst, wijzigingen zichtbaar via track changes

Respondenten die niet geselecteerd zijn voor module 1 of 2

Onderstaande vragen gaan in op uw reisgedrag voor verschillende recreatieve activiteiten.

Algemeen reisgedrag voor recreatieve activiteiten

RR1. Hoe vaak voer je de onderstaande activiteiten uit?

4 of meer keer per week – 1 tot 3 keer per week – 1 tot 3 keer per maand – 6 tot 11 keer per jaar – 1 tot 5 keer per jaar – (Bijna) nooit.

1. Horecabezoek (restaurant, uitgaan, café)
2. Sport beoefenen
3. Bezoek sportevenementen (bijv. bezoek stadion, Nijmeegse Vierdaagse)
4. Outdoor festival (bv. Lowlands, Concert at Sea, Parade, Sail)
5. Theater-, bioscoop- of concertbezoek
6. Dag-uitstap, zoals bezoek aan pretpark, dierentuin of museum
7. Bezoek aan natuurrecreatiegebied, zoals bos of strand
8. Lang verblijf in Nederland van minimaal 2 nachten (vakanties, weekendjes weg)

[activiteiten met antwoord "(bijna) nooit" hierna uitsluiten,

Per activiteitscategorie:

RR2. Hoe reis je meestal naar deze activiteit?

We begrijpen dat dit wisselt per bezoek. We vragen je een inschatting te maken van de vervoerwijze die je het vaakst voor het reizen naar deze activiteit gebruikt.

1. Per auto als bestuurder
2. Per auto als passagier
3. Per trein
4. Per bus/tram/metro
5. Per fiets / e-bike
6. Per motor
7. Per brom- of snorfiets
8. Lopend
9. Anders

Per activiteitscategorie:

RR3. Welke afstand leg je meestal af voor deze activiteit?

We begrijpen dat dit wisselt per bezoek. We vragen je een inschatting te maken van de afstand

die je gemiddeld gezien het vaakste voor het uitvoeren van deze activiteit aflegt.

1. 0-10 km



2. 10-25 km
3. 25-50 km
4. 50-100 km
5. Meer dan 100 km

Per activiteitscategorie:

RR8. Met hoeveel personen reis je meestal samen naar deze activiteit?

1. Alleen
2. Met 1 andere persoon
3. Met 2 tot 4 andere personen
4. Met meer dan 4 andere personen

Per activiteitscategorie:

RR9. In welke mate zijn de volgende aspecten belangrijk bij de keuze voor de [vervoerwijze RR2] naar jouw [activiteit RR1]?

Helemaal niet belangrijk – niet belangrijk – neutraal – belangrijk – heel belangrijk – niet van toepassing.

1. Gewoonte (ik denk er niet over na en doe gewoon wat ik altijd doe).
2. Het is snel
3. De aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid [indien RR2 auto]
4. Het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid voor de auto [indien RR2 niet auto]
5. Geen auto beschikbaar hebben [indien RR2 niet auto]
6. Comfort
7. Combinatie met andere bezigheden
8. Het is goed voor de gezondheid [indien RR2 lopen of fietsen]
9. Vervoer van bagage
10. Het is goed voor het milieu
11. Bezoekadres niet of slecht met het OV bereikbaar [indien RR2 niet OV]
11. Bezoekadres goed bereikbaar met OV [indien RR2 OV]
12. Het is goedkoop
13. Samenreizen met mensen
14. Er is geen goed alternatief

Hier nieuwe vragen over spitsmijden bij recreatieve activiteiten opnemen:

Per activiteitscategorie:

RR10. Reis je weleens bewust buiten de spits voor één van de volgende recreatieve activiteiten? Het gaat hierbij specifiek om activiteiten op werkdagen waarbij je er bewust voor kiest om buiten de spits te reizen (globaal zijn de spits tijden tussen 7.00u en 9.00u en tussen 16.00u en 18.00u).

Sport beoefenen

Bezoek sportevenementen (bijv. bezoek stadion, Nijmeegse Vierdaagse)

Outdoor festival (bv. Lowlands, Concert at Sea, Parade, Sail)

Dag-uitstapjes, zoals bezoek aan beurzen, pretpark, dierentuin of museum



[antwoordopties: ja – nee]

[indien RR10 = minimaal 1x ja]

Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om bewust de spits te mijden voor recreatieve activiteiten? Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

Ik ervaar hinder van de drukte tijdens de spits

Reizen buiten de spits is voor mij goedkoper

Ik combineer spitsmijden weleens met andere activiteiten (zoals eerst 's ochtends sporten, kinderen wegbrengen)

Ik reis graag samen met anderen die buiten de spits reizen

Ik ben dan sneller op mijn bestemming

Het wordt gestimuleerd door de aanbieder van de activiteit

Anders, namelijk

[indien RR10 = allemaal nee]

Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om niet bewust de spits te mijden voor je recreatieve reizen? Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

Ik ervaar geen hinder van de drukte tijdens de spits

Reizen in de spits is voor mij goedkoper

Ik reis graag samen met anderen die in de spits reizen

Het is voor mij een gewoonte om tijdens de spits te reizen

Ik word op een bepaalde tijd op de locatie verwacht waardoor ik de spits niet kan mijden

Anders, namelijk

Wat zou jou helpen om bewust wel of vaker de spits te mijden voor recreatieve activiteiten? Kies minimaal 1 en maximaal 3 antwoordopties.

Gratis kortingskaart OV in daluren

Lagere parkeerkosten tijdens daluren

Korting op toegang tot museum, attractiepark, festival, etc tijdens daluren

Financiële beloning voor het mijden van de spits

Als ik (meer) moet gaan betalen voor het reizen in de spits

Meer inzicht in de impact van mijn spitsmijdingen op de bereikbaarheid of CO2-uitstoot

Flexibelere openings- en sluitingstijden van recreatieve activiteiten

Meer informatie over drukte rond activiteit en onderweg op verschillende momenten

Anders, namelijk

Per activiteiten categorie:

RR4. Welke van onderstaande activiteiten heb je de afgelopen vier weken uitgevoerd?

- A. Horecabezoek (restaurant, uitgaan, café)
- B. Sport beoefenen
- C. Bezoek sportevenementen (bv bezoek stadion, Nijmeegse Vierdaagse)
- D. Outdoor festival (bijv. Lowlands, Concert at Sea, Parade, Sail)
- E. Theater-, bioscoop- of concertbezoek
- F. Dag-uitstap, zoals pretpark, dierentuin, museum
- G. Bezoek aan natuurrecreatiegebied, zoals bos of strand
- H. Lang verblijf in Nederland (minimaal 2 aaneengesloten nachten weg, niet logeren bij bekenden vakanties, weekendjes weg)

Meest recente rit activiteit

Één van de in RR4 aangekruiste activiteiten wordt willekeurig geselecteerd. Vraag RR5 t/m RR9

gaan over deze geselecteerde activiteit.

De volgende vragen gaan over jouw meest recente [activiteit selecteren uit RR4] in de afgelopen maand. Neem bij het beantwoorden van onderstaande vragen jouw laatste rit naar deze activiteit in gedachten.

RR5. Welke afstand heb je afgelegd om naar deze activiteit te reizen?

- 1. 0-10 km
- 2. 10-25 km
- 3. 25-50 km
- 4. 50-100 km
- 5. Meer dan 100 km

RR6. Wat waren belangrijke redenen voor de locatiekeuze voor jouw meest recente [RR4]?

Helemaal niet belangrijk – niet belangrijk – neutraal – belangrijk – heel belangrijk – niet van toepassing.

- 1. De activiteit kan alleen op deze locatie gedaan worden
- 2. De reisafstand naar de locatie toe
- 3. Deze locatie is het best / het leukst voor de activiteit
- 4. Kosten van de reis naar de locatie
- 5. Kosten van de activiteit op die locatie

RR6a. Zijn er nog andere redenen waarom je voor deze activiteit [activiteit RR4] juist naar die locatie reist?

(open invulveld)

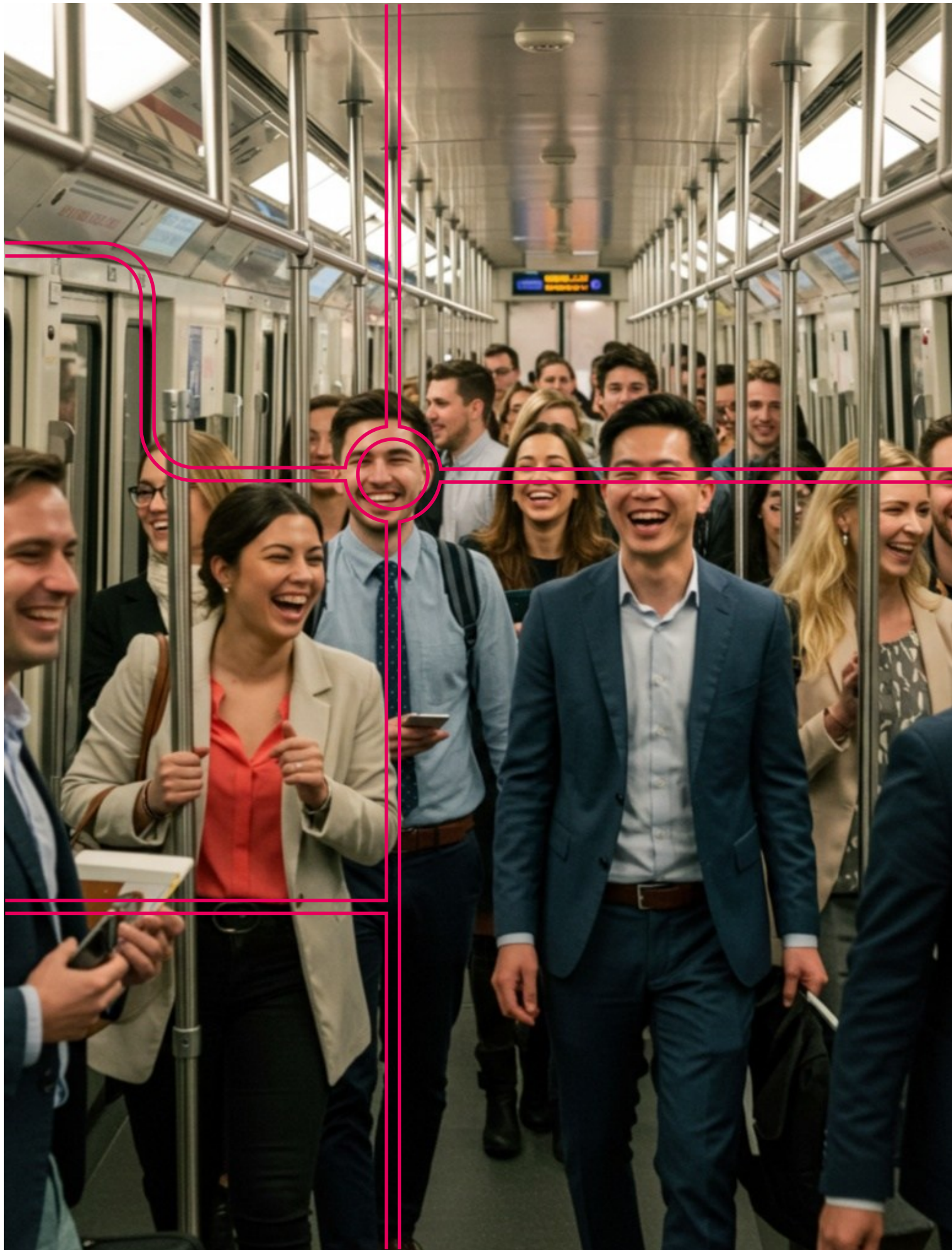
RR7. Welk vervoermiddel heb je gebruikt om naar deze activiteit te reizen?

Als je meerdere vervoermiddelen hebt gebruikt, kies dan het vervoermiddel waarmee je de grootste afstand hebt afgelegd.



1. Auto als bestuurder
2. Auto als passagier
3. Trein
4. Bus/tram/metro
5. Fiets / e-bike
6. Motor
7. Brom- of snorfiets
8. Lopend
9. Anders, namelijk... (open invulveld)





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32