

Resultaten Monitor Mobiliteitsmanagement 2009 - 2010

Stadsregio Arnhem Nijmegen

Datum 20 augustus 2010
Kenmerk SR020

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Tel. 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Achtergrond	1
1.2 Monitoring Mobiliteitsmanagement	3
1.3 Onderzoeksopzet	3
1.4 Leeswijzer	5
2. Achtergrondkenmerken respondenten	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Respons	6
2.3 Representativiteit	6
2.4 Conclusies	10
3. Veranderingen in mobiliteit	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Verandering in aantal autokilometers	11
3.3 Verandering in vertrektijden en autokilometers	13
3.4 Verandering in woon-werk afstand	17
3.5 Verandering in keuze van vervoerwijze (modal split)	20
3.6 Verandering in aantal reizen	25
3.7 Conclusies veranderingen in mobiliteit	25
4. Maatregelen mobiliteitsmanagement	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Overzicht reeds ingevoerde maatregelen	27
4.3 Verandering in gebruik maatregelen	29
4.4 Veranderingen in thuis werken	30
4.5 Flexibele werktijden	31
4.6 Conclusie	34
5. Verklaringen voor ontwikkelingen in mobiliteit	35
5.1 Inleiding	35
5.2 Persoonlijke en overige factoren die reisgedrag beïnvloeden	35
5.3 Relatie tussen maatregelen en afname van autokilometers	36
5.4 Conclusies	39
6. Slim Prijzen	40
6.1 Inleiding	40
6.2 Gebruik van de regioring	40

6.3	Slim Prijzen Waalbrug	41
6.4	Samenhang resultaten werknemersenquête en resultaten uit kentekenregistratie	42
6.5	Conclusie	42
7.	Conclusies en aanbevelingen	43
7.1	Inleiding	43
7.2	Conclusies	43
7.3	Aanbevelingen	45
	Bijlagen	47
	Bijlage 1: Respons per organisatie	48
	Bijlage 2: Overige ontwikkelingen	49

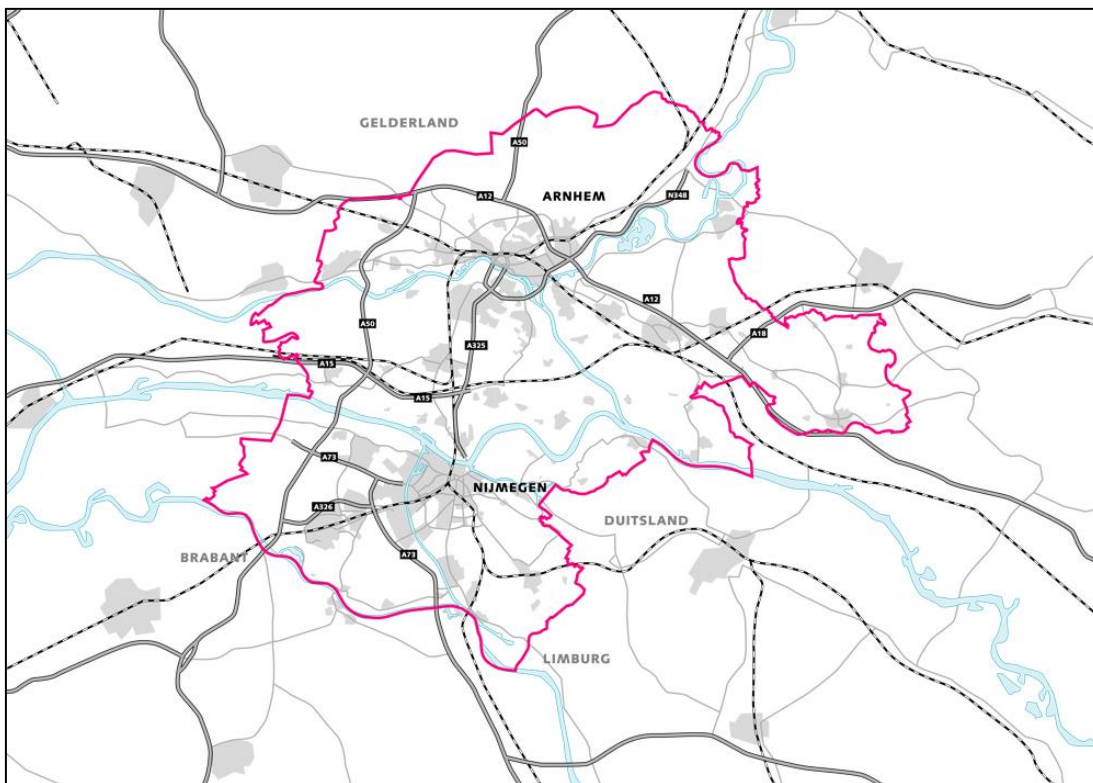
1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De Stadsregio Arnhem Nijmegen werkt hard aan een aantrekkelijke, bereikbare en concurrerende regio. Offensief Bereikbaarheid en SLIM Prijzen spelen hier een belangrijke rol in. In het Offensief Bereikbaarheid werken werkgevers, de koepelorganisaties (VNO-NCW regio Arnhem Nijmegen, MKB-Midden en de Kamer van Koophandel Centraal Gelderland) en overheden samen om files en vertragingen op de weg tegen te gaan. Bewustwording en gedragsverandering staan hierin centraal.

Het gebied dat onder de Stadsregio valt wordt weergegeven in figuur 1.1.

Figuur 1.1: Gebied Stadsregio Arnhem Nijmegen



De gezamenlijke aanpak van de partijen in Offensief Bereikbaarheid heeft geleid tot het vastleggen van afspraken in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement. De Stadsregio is één van de voorbeeldregio's die in het kader van de nationale Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) een regionaal convenant heeft opgesteld. De doelstelling van het regionaal convenant is te komen tot een duurzame verbetering van de bereikbaarheid in de Stadsregio. Concreet wordt daarbij aangesloten bij de doelstelling van de landelijke TFMM.

Doelstelling Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement:

Een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00- 09.00 uur en 16.00- 19.00 uur) met gemiddeld ten minste 5% gerelateerd aan externe effecten (o.a. autonome groei) en een vergelijkbaar effect op de filedruk en het milieu met als toetsmoment september 2012.

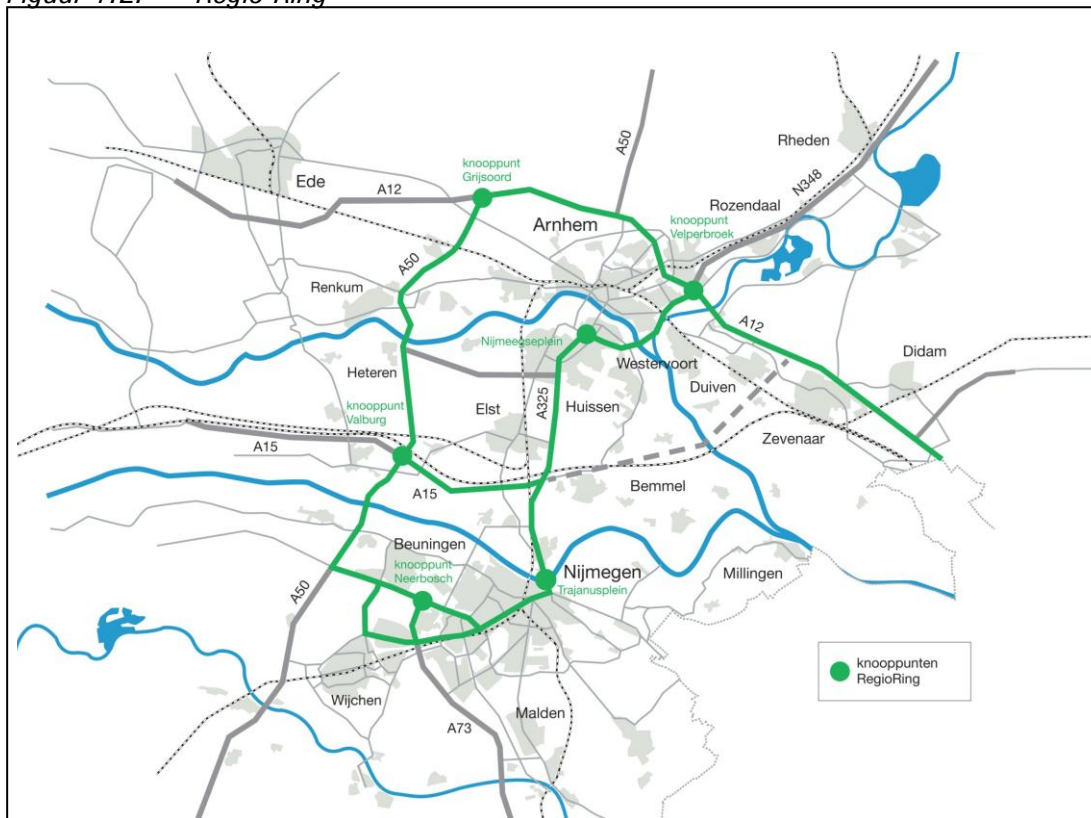
SLIM Prijzen is een van de projecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit. Stadsregio Arnhem Nijmegen is daarmee één van de zes pilotregio's voor de kilometerprijs in Nederland.

Het SLIM Prijzen project wordt uitgevoerd op de zogenaamde 'Regio Ring' van de Stadsregio. De Regio Ring omvat de voor de bereikbaarheid van de regio belangrijkste wegen, deze staan weergegeven in figuur 1.2. In september 2009 is de pilot SLIM Prijzen op de Waalbrug gestart en in 2010 wordt een regiobrede proef op de Regio Ring uitgerold.

Doelstellingen SLIM Prijzen:

- ▶ Een reductie in autokilometers op de Regio Ring met 3% in de spits.
- ▶ Het verminderen van overlast door wegwerkzaamheden.
- ▶ Leereffecten vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs.

Figuur 1.2: Regio Ring



1.2 Monitoring Mobiliteitsmanagement

De Stadsregio Arnhem Nijmegen vindt het van belang te onderzoeken in hoeverre de doelstellingen van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement en de proef SLIM Prijzen worden bereikt. De proef SLIM Prijzen Regio Ring gaat pas in het najaar van 2010 van start. Een koppeling van de monitoring van zowel de doelen van Offensief Bereikbaarheid en Slim Prijzen is daarom vooralsnog niet mogelijk. De voorliggende rapportage beschrijft daarom alleen de resultaten van de monitoring mobiliteitsmanagement. In het onderzoek zijn wel een paar vragen gesteld over Slim Prijzen Waalbrug. Daar is een apart hoofdstuk in dit rapport aan gewijd.

Voor de monitoring is een aantal onderzoeksdoelen vastgesteld:

Onderzoeksdoelen monitoring mobiliteitsmanagement Offensief Bereikbaarheid

- ▶ **Volgen van ontwikkelingen op het gebied van de doelstelling van het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement**
 - ▶ Met name afgelegde autokilometers in de spits door werknemers van werkgevers (convenantpartners)
- ▶ **Verklaring van deze ontwikkelingen en vaststellen effectiviteit van maatregelen, rekening houdend met autonome ontwikkelingen**
 - ▶ Gedragsverandering door mobiliteitsmanagement maatregelen (regio en werkgevers)
 - ▶ Gedragsverandering door andere ontwikkelingen (arbeidsmarkt, voorzieningen, woningmarkt, bereikbaarheid van locaties, etc.)
- ▶ **Leren van resultaten**

1.3 Onderzoeksopzet

Om een beeld te krijgen van de mobiliteit van werknemers voorafgaand aan de maatregelen is in het voorjaar van 2009 de Nulmeting TFMM gehouden. Dit betrof een internetenquête onder werknemers bij bedrijven in Offensief Bereikbaarheid. Als vervolg op deze Nulmeting TFMM is in het voorjaar 2010 een vervolgmeting gehouden onder de werknemers, in 2011 en 2012 zullen ook vervolgmetingen gehouden worden, die het behalen van de gestelde doelen monitoren. De onderzoeksopzet van de meting in 2010 lichten we hieronder kort toe.

Internetenquêtes onder werknemers

Om het reisgedrag van werknemers werkzaam bij bedrijven in Offensief Bereikbaarheid te monitoren is een internetenquête gehouden onder de volgende doelgroepen:

- ▶ De werknemers van bedrijven in Offensief Bereikbaarheid die aan de nulmeting in 2009 hebben meegedaan en die hebben aangegeven aan de vervolgmeting te willen deelnemen (= **panel**).

- ▶ Alle werknemers van bedrijven in Offensief Bereikbaarheid waar nog niet eerder een dergelijk onderzoek is gehouden (= **nieuw**).

De resultaten van het panel (2009-2010) geven een eerste inzicht in (de richting van) veranderingen in mobiliteit en oorzaken daarvoor. Het gaat om een groep mensen die gevolgd wordt in de tijd, verschillen tussen 2009 en 2010 kunnen daarom direct verklaard worden uit de veranderingen in (individuele) gedragingen. Omdat niet alle panelleden zullen blijven meedoen aan de monitoring (uitval) zijn nieuwe respondenten geworven die zorgen voor verversing van het panel.

Een uitgebreide onderzoeksverantwoording van het enquêteonderzoek is apart opgesteld, met als titel: "Onderzoeksverantwoording monitor mobiliteitsmanagement 2010 - Stadsregio Arnhem Nijmegen".

Gegevens over ingevoerde en geplande maatregelen

Van het Offensief Bereikbaarheid hebben we een overzicht gekregen van de door convenantpartners in 2008 en 2009 ingevoerde maatregelen en de in 2010 en verder geplande maatregelen. Dit overzicht is opgenomen in paragraaf 4.2.

Sociaal economische ontwikkelingen

Op basis van cijfers van het CBS is de ontwikkeling onderzocht van het aantal inwoners, de werkzame en werkloze beroepsbevolking, de omvang van het autobezit en de omvang van het jaarkilometrage. Deze inventarisatie beschrijft de factoren die van invloed zijn op de omvang van het woon-werk verkeer in het gebied van de Stadsregio en is beschreven in Bijlage 2.

Verkeerskundige data

Deze inventarisatie van beschikbare verkeersdata van provinciale wegen en autosnelwegen in het gebied van de Stadsregio levert inzicht in de automobilititeit in de regio, de bereikbaarheid en milieuaspecten van verkeer. De uitkomsten van deze inventarisatie komen aan bod in Bijlage 2.

Beperkingen van het onderzoek

Net als ieder onderzoek geldt ook hier een aantal beperkingen:

- ▶ Er zijn kleine veranderingen doorgevoerd in de vragenlijst. Deze hebben betrekking op de wijze waarop per afstand en motief is gevraagd, de tijdstipkeuzen en de frequentie waarmee verschillende vervoerwijzen zijn gebruikt. Deze veranderingen hebben geen grote gevolgen voor de uitkomsten door het gebruik van aangepaste analysemethoden. De vragenlijst is consistent met de vragenlijst die door V&W is opgesteld.
- ▶ Nieuwe werknemers werken veelal bij andere bedrijven dan respondenten die tot het panel behoren. Deze groepen worden dan ook afzonderlijk gepresenteerd.

1.4 Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 worden de achtergrondkenmerken van de respondenten beschreven met als doel te komen tot een uitspraak van de representativiteit van de resultaten.

Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de veranderingen in de mobiliteit beschreven. De nadruk ligt hierbij op veranderingen in autokilometers in de spits en veranderingen in de mobiliteit die daarmee samenhangen (bijvoorbeeld woon-werk afstanden, vertrektijden, vervoerwijzekeuze).

Daarna gaan we in hoofdstuk 4 in op het aanbod van maatregelen door de werkgevers en veranderingen in thuiswerken en flexibiliteit van werktijden.

Hoofdstuk 5 legt de relatie tussen veranderingen in mobiliteit en veranderingen in maatregelen. Hier wordt een beeld geschetst van de effecten van mobiliteitsmanagement op het reisgedrag van de werknemers.

In hoofdstuk 6 gaan we in op de deelname van Slim Prijzen en de door deelnemers gekozen alternatieven om de spits te mijden.

We sluiten het rapport af met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

2. Achtergrondkenmerken respondenten

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk geven we een beschrijving van de steekproeven onder werknemers; het panel en de nieuwe respondenten.

Op basis van een aantal achtergrondkenmerken wordt onderzocht of de panelleden een representatieve afspiegeling vormen van de respondenten in de nulmeting. Daarbij richten we ons op verschillen in achtergrondkenmerken (geslacht, leeftijd en opleiding). Ook is onderzocht in hoeverre de nieuwe respondenten vergelijkbaar zijn qua achtergrondgegevens met alle respondenten in 2009 en het panel. Voor deze vergelijkingen is - naast bovengenoemde kenmerken - ook gekeken naar het type organisatie waar de werknemers werkzaam zijn (overheid, dienstverlening en overig).

In paragraaf 2.2 gaan we in op de respons. In paragraaf 2.3 volgen de achtergrondkenmerken van panel en nieuwe respondenten.

2.2 Respons

In 2009 namen 2.189 werknemers deel aan de nulmeting. Daarvan gaven 854 werknemers aan benaderd te willen worden voor vervolgonderzoek. Van deze groep panelleden heeft 60% (514 werknemers) de enquête in 2010 ingevuld.

De respons onder de nieuwe respondenten bedroeg 17% (2.463 werknemers) van de in totaal bijna 15.000 werknemers die in aanmerking kwamen voor de enquête. De respons per organisatie is opgenomen in Bijlage 1.

Tabel 2.1: Respons op internetenquête door werknemers in 2009 en 2010

Groep	Doelpopulatie	Respons aantal	Respons %
Nulmeting totaal 2009	8.437	2.189	26%
Panel (2009-2010)	854 ¹	514	60%
Nieuwe respondenten 2010	14.867	2.463	17%

¹ Dit is het aantal mensen dat in de nulmeting in 2009 heeft aangegeven te willen meedoen aan vervolgonderzoek

Op basis van deze uitkomst kan worden vastgesteld dat de steekproeven voldoende groot zijn om eventuele veranderingen in de mobiliteit vast te stellen en deze te relateren aan veranderingen in het Mobiliteitsmanagement.

2.3 Representativiteit

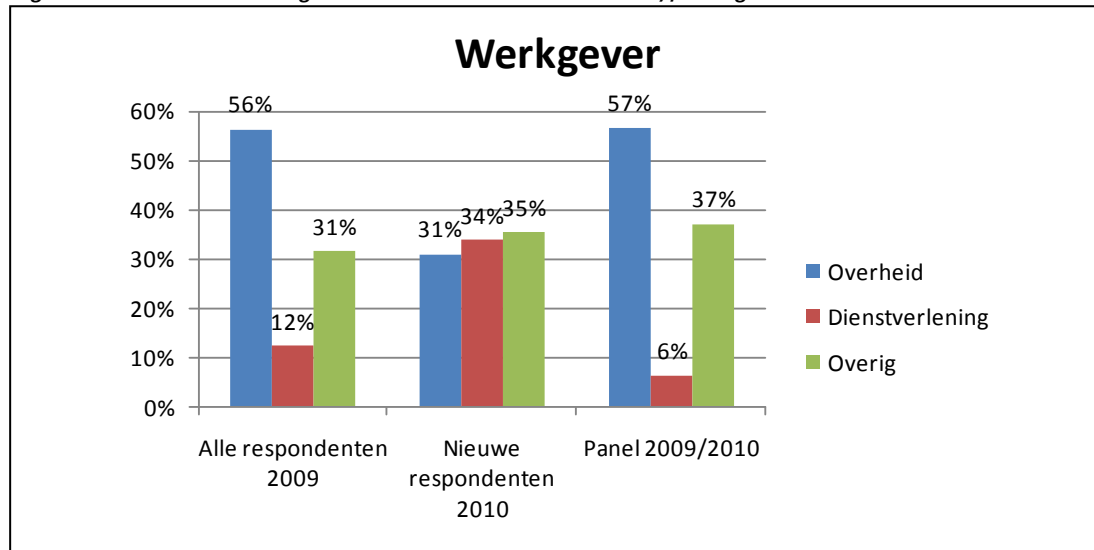
Achtergrondkenmerken

In tabel 2.2 en figuur 2.1 worden kenmerken van nieuwe werknemers en de panelleden vergeleken met de kenmerken van de participerende werknemers in de nulmeting van 2009.

Tabel 2.2: Achtergrond en representativiteit deelnemers nul en 1-meting Stadsregio Arnhem Nijmegen: leeftijd, geslacht en opleidingsniveau

Leeftijd	% Nulmeting 2009	% Nieuw	% Panel
18-24 jaar	2%	3%	1%
25-34 jaar	17%	24%	17%
35-44 jaar	34%	29%	33%
45-54 jaar	31%	28%	33%
> 54 jaar	16%	16%	16%
Totaal	100%	100%	100%
Geslacht			
Man	60%	57%	68%
Vrouw	40%	43%	32%
Totaal	100%	100%	100%
Opleidingsniveau			
Basisonderwijs	0%	0%	0%
VMBO	5%	6%	3%
MBO, HAVO, VWO	23%	27%	23%
HBO, Universiteit	72%	67%	74%
Totaal	100%	100%	100%

Figuur 2.1: Verdeling aandeel werknemers naar type organisatie



Op basis van deze vergelijking blijkt dat het aandeel mannen iets is oververtegenwoordigd in het panel ten opzichte van de oorspronkelijke steekproef. Ook is het aantal hoogopgeleiden hoger dan in de oorspronkelijke steekproef. Echter, de verschillen zijn niet erg groot, zodat verwacht mag worden dat de veranderingen in het panel een goede weergave zullen zijn van de veranderingen in de mobiliteit van de werknemers van betrokken convenantpartners sinds 2009.

De nieuwe respondenten zijn in grote lijnen vergelijkbaar op basis van man/vrouw verdeling, leeftijd en opleidingsniveau met de totale groep deelnemers in 2009 (tabel 2.2). De nieuwe respondenten zijn echter vaker werkzaam bij dienstverlenende

organisaties en minder vaak bij overheden in vergelijking tot respondenten in de nulmeting en het panel. In het navolgende worden de veranderingen bij 'nieuwe werknemers' dan ook afzonderlijke beschreven.

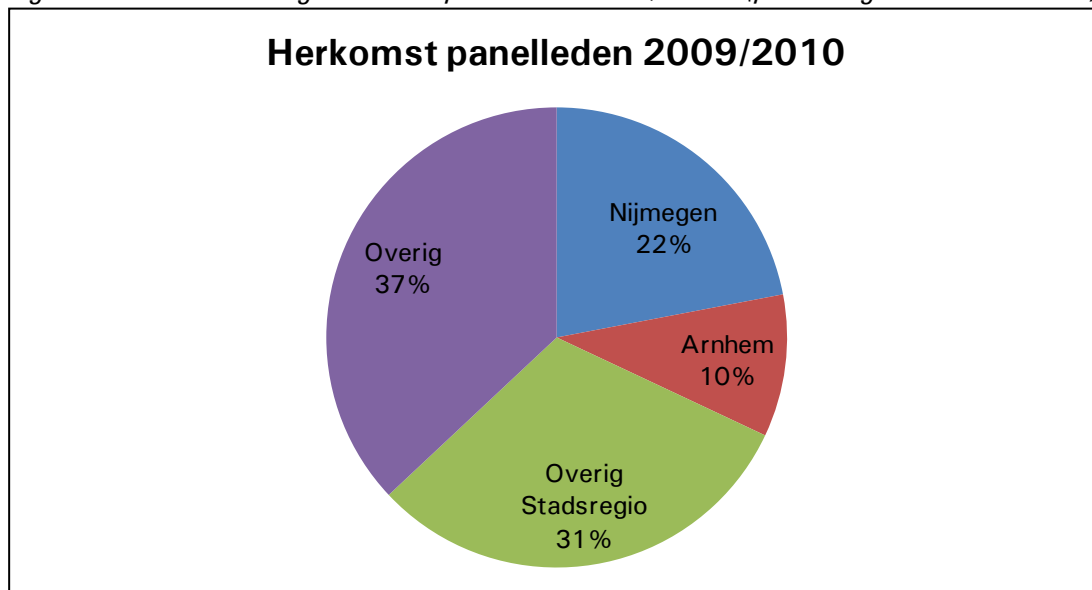
Herkomst

Vervolgens is nagegaan in hoeverre sprake is van verschillen in de herkomstregio's tussen de panelleden en de nieuwe respondenten.

Zoals in figuur 2.2 te zien is, is 63% van de panelleden woonachtig binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen; 22% daarvan woont in Nijmegen, 10% in Arnhem en 31% in een ander deel van de stadsregio. Hoewel deze percentages in 2010 niet anders zijn dan in 2009, zijn er wel verschuivingen opgetreden; 2% van de panelleden is verhuisd.

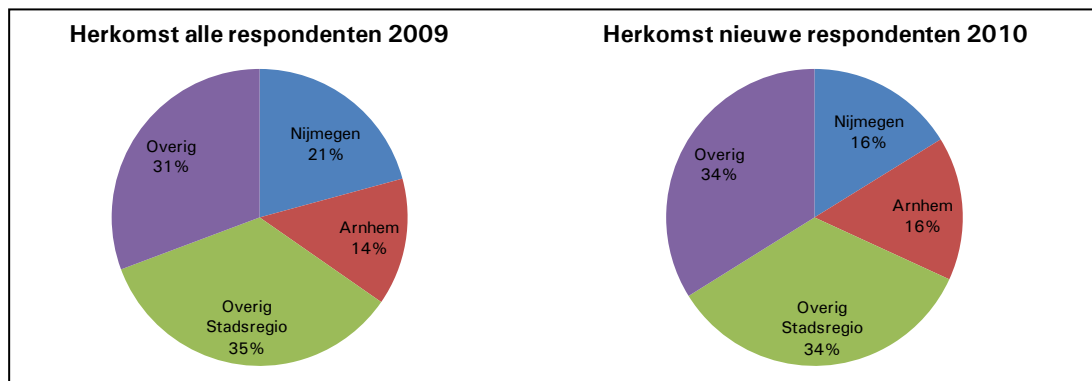
De panelleden wonen gemiddeld iets verder van het werk dan de totale groep werknemers in de nulmeting 2009 en de nieuwe respondenten in 2010. Een mogelijke verklaring is dat werknemers met grotere woon-werk afstanden zich iets meer betrokken voelen bij TFMM-activiteiten dan mensen met korte woon-werk afstanden.

Figuur 2.2: Verdeling herkomst panelleden 2009/ 2010 (percentages niet veranderd)



In figuur 2.3 is de verdeling van herkomst te zien van de werknemers die deelnamen aan de nulmeting in 2009 en de nieuwe respondenten in 2010.

Figuur 2.3: Verdeling herkomst alle respondenten 2009 en nieuwe respondenten 2010



Op basis van deze vergelijking kan worden vastgesteld dat nieuwe respondenten minder vaak in Nijmegen wonen en wat vaker in Arnhem en overige gemeenten in vergelijking tot de totale groep werknemers in de nulmeting 2009. Dat komt doordat een groot deel van nieuwe bedrijven in Arnhem gevestigd is.

Autobezit

Ook is gekeken naar verschillen in het bezit van privé- en leaseauto's. De gegevens voor panelleden hebben betrekking op 2009.

Tabel 2.3: Autobezit (privé en lease) voor panelleden en nieuwe respondenten

Aantal privéauto's	Panel 2009/2010	Nieuw 2010
Geen	8%	11%
1 auto	54%	61%
2 auto's	35%	26%
Meer dan 2 auto's	3%	2%
Totaal	100%	100%
Aantal leaseauto's		
Geen	91%	77%
1 auto	9%	21%
2 auto's of meer	0%	1%
Totaal	100%	100%

Zoals in tabel 2.3 te zien is, zijn panelleden iets vaker in het bezit van een privéauto dan de nieuwe respondenten. Opvallender is dat de nieuwe respondenten beduidend vaker over een leaseauto beschikken. Dit heeft te maken met het verschil in type organisatie waar men werkzaam is en het type werkzaamheden dat men uitvoert.

Aandeel parttime/fulltime

Ten slotte is gekeken naar het aantal uren dat de werknemers werkzaam zijn (volgens het arbeidscontract. Dit verschilt (vrijwel) niet tussen de twee groepen; zowel 70% van de panelleden als 70% van de nieuwe respondenten werkt meer dan 32 uur.

Tabel 2.4: Aantal arbeidsuren volgens contract voor panelleden en nieuwe respondenten

Arbeidsuren	Panel 2009/2010	Nieuw 2010
Kleine parttime baan (< 24 u)	5%	7%
Parttime baan (24-32 u)	25%	23%
Fulltime baan (> 32 u)	70%	70%
Totaal	100%	100%

2.4 Conclusies

Op basis van het voorgaande concluderen we dat:

- ▶ De steekproeven groot genoeg zijn om enige veranderingen in de mobiliteit te kunnen vaststellen en deze te relateren aan veranderingen in de maatregelen;
- ▶ De veranderingen bij het panel en de groep 'nieuwe respondenten' een redelijk beeld zullen geven van veranderingen zoals die bij werknemers van de convenantpartners plaatsgevonden hebben. Verschillen in achtergrondkenmerken zijn beperkt.

De volgende hoofdstukken beschrijven de resultaten van (veranderingen) in mobiliteit en gebruik van mobiliteitsmanagement maatregelen. De resultaten van de twee steekproeven (panel en nieuw) worden daarin afzonderlijk van elkaar geanalyseerd en beschreven. Hoewel de twee steekproeven (panel en nieuw) op hetzelfde moment zijn ondervraagd met vergelijkbare vragen, verschillen de groepen op een aantal kenmerken te veel van elkaar, waaronder een belangrijk verschil in het type organisatie. Zo zijn de 'nieuwe werknemers' voor een groot deel werkzaam bij bedrijven die niet in de nulmeting hebben geparticipeerd terwijl de panelleden (uiteraard) allemaal werkzaam zijn bij bedrijven die ook al aan de nulmeting hebben meegedaan.

3. Veranderingen in mobiliteit

3.1 Inleiding

De doelstelling van Offensief Bereikbaarheid heeft betrekking op de reductie van autokilometers in de spits. Daarom begint deze paragraaf met de resultaten van de autokilometers. Eerst de autokilometers gemaakt voor woon-werk reizen en vervolgens die gemaakt voor zakelijke reizen.

Na de beschrijving van de autokilometers wordt ingegaan op kenmerken van het reisgedrag die van invloed zijn op / samenhangen met de gemaakte autokilometers zoals woon-werk afstand en vervoermiddelkeuze.

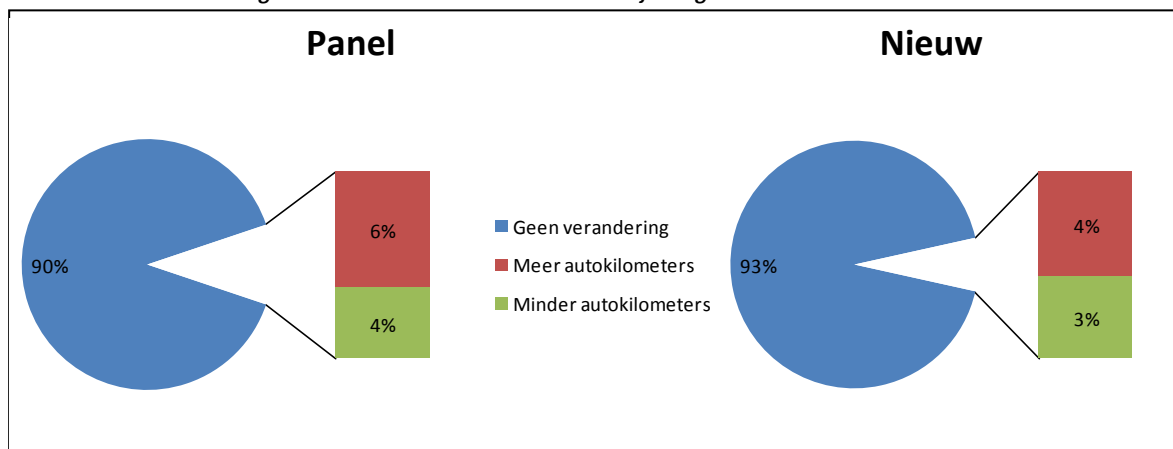
3.2 Verandering in aantal autokilometers

Van de panelleden zegt 6% meer autokilometers te maken en 4% minder autokilometers (2010 ten opzichte van 2009). Van de nieuwe respondenten zegt 4% meer autokilometers te maken en 3% minder autokilometers. Het gaat om autokilometers voor woon-werk en andere werkgerelateerde reizen samen. Dit impliceert dat in beide steekproeven per saldo sprake is van een stijging van 2% in het autokilometrage.

De groei in het aantal autokilometers door de werknemers is in lijn met de groei in autokilometers op de autosnelwegen in de regio (A12, A15, A50 en A73). Zie voor meer informatie over de ontwikkeling in verkeersintensiteiten Bijlage 2.

Op basis van deze resultaten mag worden verwacht dat de autokilometers in de onderzoeksperiode met circa 2% zijn gegroeid. Deze ontwikkeling is het saldo van autonome ontwikkelingen alsmede mogelijke invloed van maatregelen die in het kader van TFMM zijn genomen. Het is mogelijk dat zonder TFMM-maatregelen de mobiliteit sterker zou zijn gegroeid. Daar wordt in navolgende hoofdstukken verder op ingegaan.

Figuur 3.1: Verandering in aantal autokilometers voor woon-werk en andere werkgerelateerde reizen tussen een jaar geleden en nu



Woon-werk reizen

Woon-werk reizen zijn gedefinieerd als reizen van het huisadres naar het vaste werkadres en terug.

Zes op de tien panelleden (60%) maakt wel eens gebruik van de auto voor woon-werk reizen. In totaal is het aantal autokilometers dat door het panel in 2010 wordt gemaakt toegenomen ten opzichte van 2009 (zie tabel 3.1). Gemiddeld maken de panelleden 171 autokilometer per week in 2010, dat was 164 autokilometer in 2009. Het aantal autokilometers voor woon-werk is dus in een jaar tijd met ongeveer 4% toegenomen.

Ook 60% van de nieuwe respondenten maakt wel eens gebruik van de auto voor woon-werk verkeer. Het totaal en gemiddeld aantal autokilometers door nieuwe respondenten is vrijwel gelijk gebleven tussen 2009 en 2010. Gemiddeld maken de nieuwe werknemers 131 autokilometers in het woon-werk verkeer, alleen over de automobilisten berekend is dit 219 autokilometer per week.

Tabel 3.1: Gemiddeld aantal autokilometers per week voor woon-werk reizen door panelleden en nieuwe respondenten in 2009 en 2010

	Aantal woon-werk kms per week		
	2009	2010	Indexcijfers
Totaal voor alle panelleden samen	84.210	88.045	104,6
Gemiddeld per panellid (iedereen meegeteld)	164	171	105
Gemiddeld per panellid (alleen automobilisten meegeteld)	281	288	102
Totaal voor nieuwe respondenten samen	322.696	322.332	99,9
Gemiddeld per nieuwe respondent (iedereen meegeteld)	131	131	100
Gemiddeld per nieuwe respondent (alleen automobilisten meegeteld)	218	219	100

Bij panelleden groeit het aantal autokilometers met bijna 5%, terwijl het aantal autokilometers gemaakt door nieuwe respondenten ongeveer gelijk gebleven is in 2010 ten opzichte van 2009. De redenen voor dit verschil zijn niet duidelijk, al moet worden opgemerkt dat het vaak om werknemers gaat die bij verschillende bedrijven werken.

Zakelijke reizen ('overige werkgerelateerde verplaatsingen')

Nu gaan we in op de veranderingen in de zakelijke reizen. Zakelijke reizen zijn in dit onderzoek breed gedefinieerd als alle reizen voor het werk anders dan woon-werk verkeer naar het vaste werkadres. Hieronder vallen bijvoorbeeld reizen naar een andere vestiging van de werkgever, naar een detachingsplek, naar externe vergaderingen, op bezoek bij een klant, etc. Samenvattend noemen we dit ook wel de 'overige werkgerelateerde reizen'.

Vier op de tien panelleden (40%) maakt wel eens gebruik van de auto voor zakelijke reizen. In 2009 was dat percentage iets lager (38%). In totaal is het aantal autokilometers dat door het panel in 2010 voor zakelijk motief wordt gemaakt iets toegenomen ten opzichte van 2009 (1%). Gemiddeld maken de panelleden (alleen de automobilisten meegeteld) 93 autokilometer per week in 2010, dat was 92 km in 2009.

Van de nieuwe werknemers maakt 37% wel eens zakelijke autokilometers, zij maken gemiddeld 205 zakelijke autokilometer per week. Dit is beduidend meer dan de

panellleden. Dit verschil wordt waarschijnlijk veroorzaakt door het verschil in type organisaties; nieuwe respondenten werken vaker bij dienstverlenende organisaties en minder vaak bij overheden dan panellleden. Het aantal zakelijke autokilometers in 2009 was 199, dit betekent een toename van 3%.

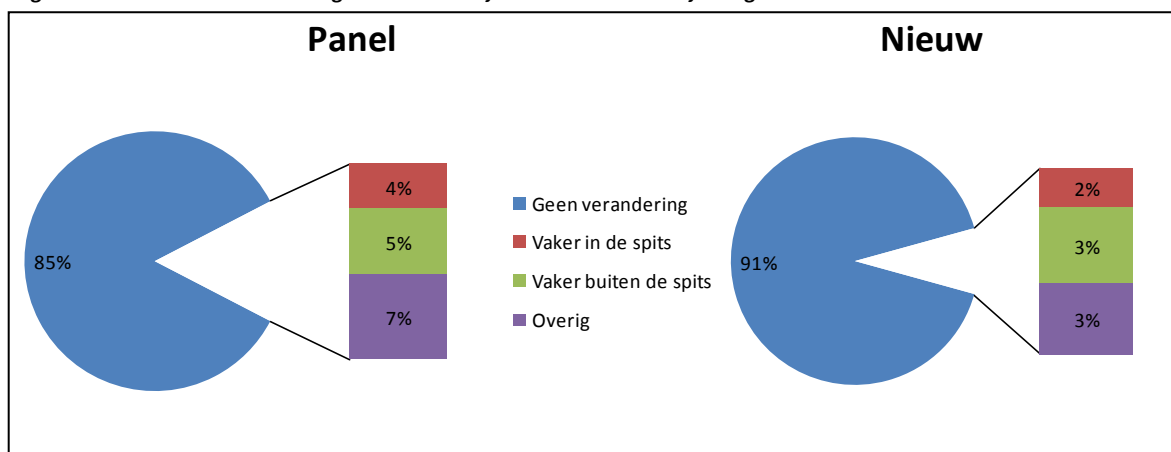
Voor beide groepen (panel en nieuwe respondenten is het aantal zakelijke autokilometers dus (licht) toegenomen.

3.3 Verandering in vertrektijden en autokilometers

Uit het voorgaande blijkt dat in de periode 2009-2010 het aantal autokilometers licht gegroeid is. In deze paragraaf gaan we in op de vraag in welke mate sprake is geweest van veranderingen in de spits. Bij de verplaatsingen in de spits gaat het om verplaatsingen die beginnen tussen 7 en 9 uur, dan wel om verplaatsingen die beginnen tussen 16.00 en 19.00 uur.

Van de 514 panellleden zegt 4% vaker in de spits te reizen (ten opzichte van 2009) en 5% vaker buiten de spits (niet uitgesplitst naar vervoerwijze). Voor nieuwe respondenten is dat 2% vaker in de spits en 3% vaker buiten de spits. Dit impliceert dat per saldo sprake zal zijn van een lichte daling in het gebruik van de auto in de spits.

Figuur 3.2: Verandering in vertrektijden tussen een jaar geleden en nu (2010)



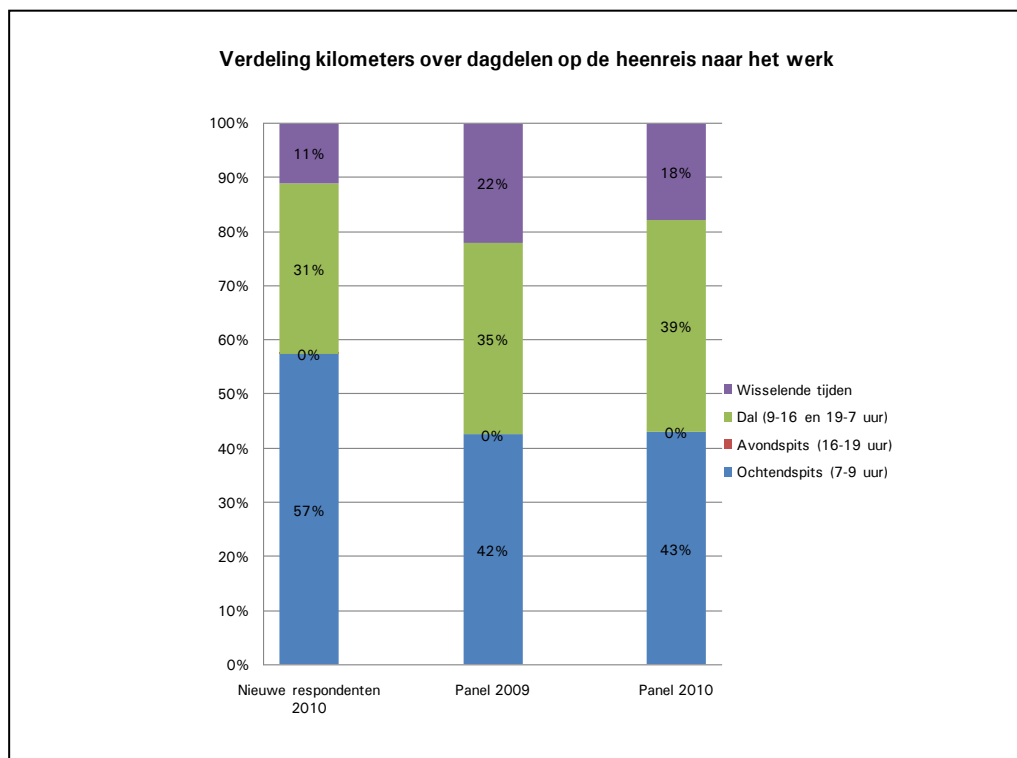
Nadere kwantitatieve analyse van de tijdstippen waarop met de auto wordt gereisd, levert het beeld op dat is weergegeven in tabel 3.2 en de figuren 3.3 en 3.4. Hierin is - naast het onderscheid tussen vertrektijden in de spits en in de dal - een categorie 'wisselende tijden' opgenomen. In deze categorie gaat het om verplaatsingen van werknemers die een (sterk) wisselend reispatroon hebben. Bij deze verplaatsingen is niet vast te stellen welk deel in de spits en welk deel in de dal plaatsvindt. Bij het bepalen van het aandeel autokilometers in de spits en dal is de categorie 'wisselende tijden' daarom buiten beschouwing gelaten.

Tabel 3.2: Aandeel in autokilometers per week naar reismoment (spits en dal) voor panelleden en nieuwe respondenten, 2009 en 2010

Reismoment	Autokilometers 2009		Autokilometers 2010		Index
Panel					
Spits	39.091	69,5%	41.094	64,2%	105,1
Dal	17.155	30,5%	22.916	35,8%	133,6
<i>Totaal spits en dal</i>	<i>56.246</i>	<i>100%</i>	<i>64.010</i>	<i>100%</i>	<i>113,8</i>
Wisselende tijden	27.966		24.036		85,9
Totaal	84.212		88.044		104,6
Nieuwe respondenten					
Spits	214.380	75,0%	218.488	75,7%	101,9
Dal	71.405	25,0%	69.892	24,3%	97,9
<i>Totaal spits en dal</i>	<i>285.785</i>	<i>100%</i>	<i>288.380</i>	<i>100%</i>	<i>100,9</i>
Wisselende tijden	36.910		33.952		92,0
Totaal	322.695		322.332		99,9

Uit tabel 3.2 blijkt dat panelleden minder autokilometers maken tijdens de spits dan nieuwe respondenten. Dit verschil is 11,6% in 2010 (panel: 64,2% in de spits, nieuw: 75,8% in de spits). Als we kijken naar het verschil in de verdeling van autokilometers op de heen- en terugreis bij panelleden en nieuwe respondenten, dan zien we dat het verschil het grootst is op de terugweg van werk naar huis; het verschil is dan zelfs 24% (zie figuur 3.4).

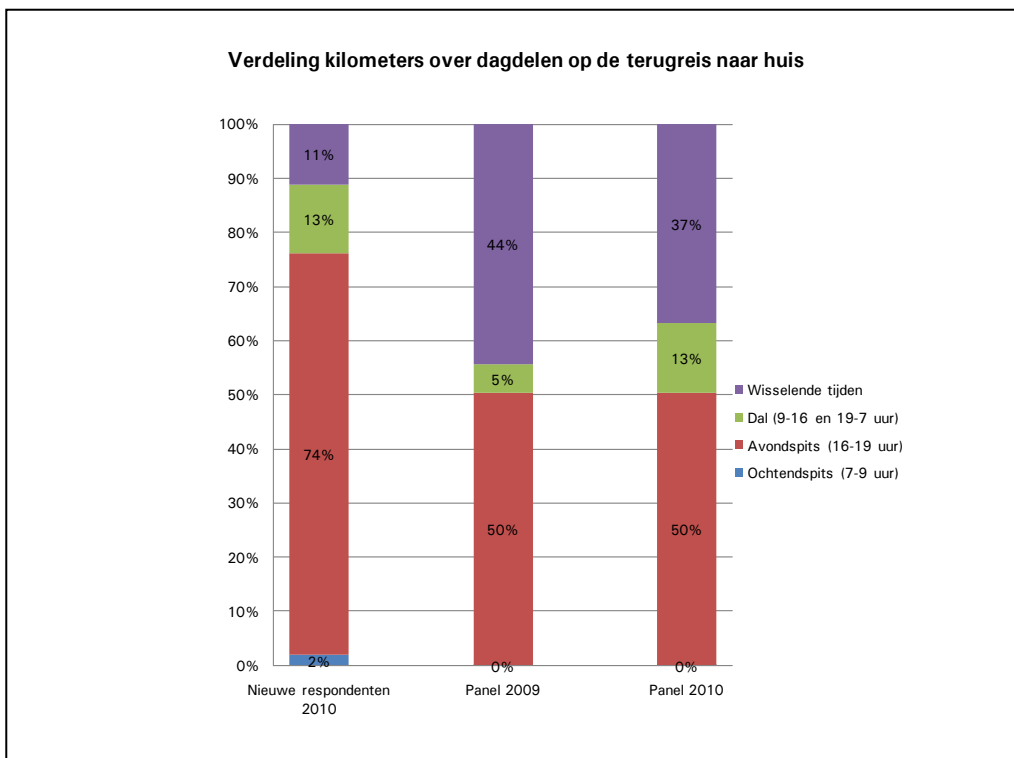
Figuur 3.3: Verdeling autokilometers over dagdelen op de heenreis naar het werk



Panelleden maken ten opzichte van 2009 vooral meer autokilometers in de daluren. Respondenten reizen minder vaak op wisselende tijden. Het aandeel autokilometers in de spits is gedaald met 5,3 procentpunt (van 69,5% naar 64,2%). Met name op de terugweg van werk naar huis is men vaker in het dal gaan reizen in plaats van op wisselende tijden (dal/spits). Zie figuur 3.4.

Nieuwe respondenten zijn juist iets vaker in de spits en minder vaak op wisselende tijden of tijdens daluren gaan reizen. De verschillen ten opzichte van 2009 zijn echter klein.

Figuur 3.4: Verdeling autokilometers over dagdelen op de terugreis naar huis



Nadere analyse van veranderingen in tijdstipkeuze

In deze subparagraaf gaan we nader in op de ontwikkeling van de autokilometers en het spitsaandeel. Omdat er zich met name veranderingen in het panel lijken voor te doen, besteden we aandacht aan de wijze waarop deze veranderingen in het panel hebben plaats gevonden.

Zoals uit het voorgaande is gebleken, zijn de autokilometers van het panel met 4,6% toegenomen, terwijl het spitsaandeel met 5,3% (exclusief de groep met wisselde vertrektijden) is afgenomen: van 69,5% naar 64,2%. Van de panelleden die aangeeft dat er iets is veranderd in het reisgedrag ten opzichte van een jaar geleden (34%¹) nemen de autokilometers zelfs toe met 14,3%. Bij de groep nieuwe respondenten is het

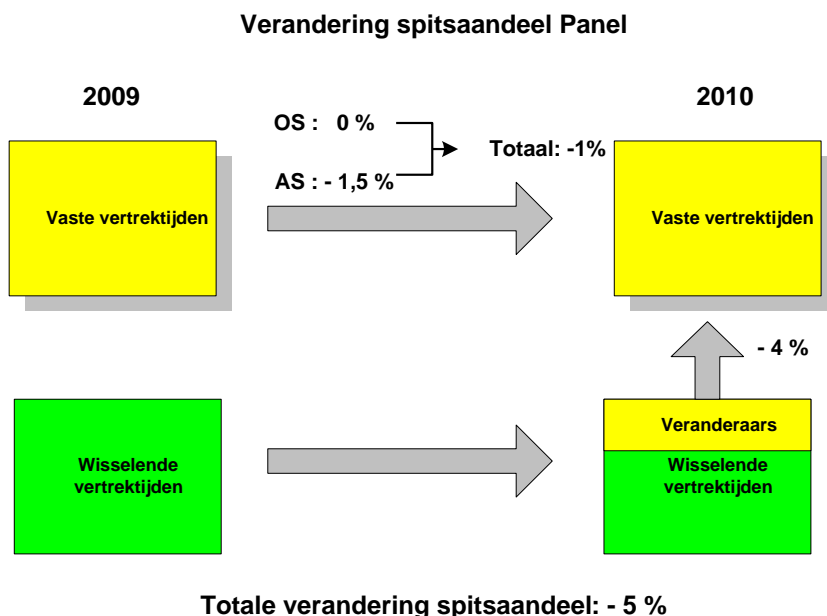
¹ Zie ook paragraaf 4.3.

aantal kilometers vrijwel gelijk gebleven, evenals het spitsaandeel².

De verandering van het spitsaandeel is een gecompliceerde ontwikkeling. Dit kan zowel veroorzaakt worden doordat mensen met vaste vertrektijden in de beide metingen meer uit de spits zijn gegaan en/of doordat mensen die in 2009 wisselende vertrektijden hadden nu (2010) aangeven in het dal te reizen. In de onderstaande figuur zijn de verschillende ontwikkelingen uitgesplitst.

In figuur 3.5 zijn twee groepen onderscheiden: werknemers met vaste vertrektijden en werknemers met sterk wisselende vertrektijden. Van de laatste groep werknemers (panelleden) is niet bekend of ze in spits of dal reizen.

Figuur 3.5: Verandering spitsaandeel panel van 2009 naar 2010



Noot: OS = ochtendspits, AS = avondspits

Bij de panelleden die zowel in 2009 als in 2010 vaste vertrektijden hebben, heeft een lichte afname plaats gevonden van het aandeel dat in de spits reist: de reductie bedraagt over beide spitsen -1%. Deze reductie treedt met name op tijdens de terugreis (daling van 1,5%).

Daarnaast treedt er een verandering op doordat panelleden die in 2009 aangeven wisselende vertrektijden te hebben ('vertrektijdstoppen' onbekend) in 2010 hun vertrektijden wel opgeven. Deze werknemers reizen in 2010 voornamelijk tijdens de daluren. Hierdoor treedt er een verandering op van de spits-dal verhouding die resulteert in een daling van het spitsaandeel met 4%. De totale daling van het spitsaandeel van panelleden bedraagt daarmee ca. 5%. Hierbij merken we op dat niet precies is aan te

² Wij baseren de analyses mede op het panel vanwege methodische redenen. Uit onderzoek is bekend dat het terugvragen bij mensen regelmatig tot onderschatting van de dynamiek leidt, zeker als het om kleinere veranderingen gaat. De groep 'nieuwe werknemers' wordt vooral relevant in de volgende meting, waarbij veranderingen tussen de eerste en de tweede meting kunnen worden vastgesteld.

geven of het hier om een werkelijke verandering van spits naar dal gaat of dat de werknemers ook in 2009 reeds in de daluren reisden. In verband met deze onzekerheid kunnen we stellen dat de maximale daling van het spitsaandeel 5% bedraagt en de minimale daling 1%. Op basis hiervan gaan we uit van een daling met rond de 3%.

Verder tekenen we hierbij aan dat het mogelijk is dat de verandering van wisselende vertrektijden naar vaste vertrektijden (mede) veroorzaakt wordt door mobiliteitsmanagement maatregelen. Door bijvoorbeeld (meer structureel) thuiswerk ontstaat de mogelijkheid om dagelijks tijdens de daluren te reizen en daarvoor en/of daarna werkzaamheden thuis uit te voeren. In hoofdstuk 5 werken we deze relatie verder uit. Daarbij gaan we steeds uit van de maximale verandering van het spitsaandeel van 5%.

Conclusie

De conclusie is dat de stijging van het totaal aantal autokilometers met name wordt veroorzaakt door de stijging van het aantal autokilometers in de daluren. Het spitsaandeel bij panelleden is gedaald. Bij nieuwe respondenten zien we een hoog spitsaandeel. Er lijkt daarom veel potentie te zijn om het aantal autokilometers in de spitsen te reduceren.

3.4 Verandering in woon-werk afstand

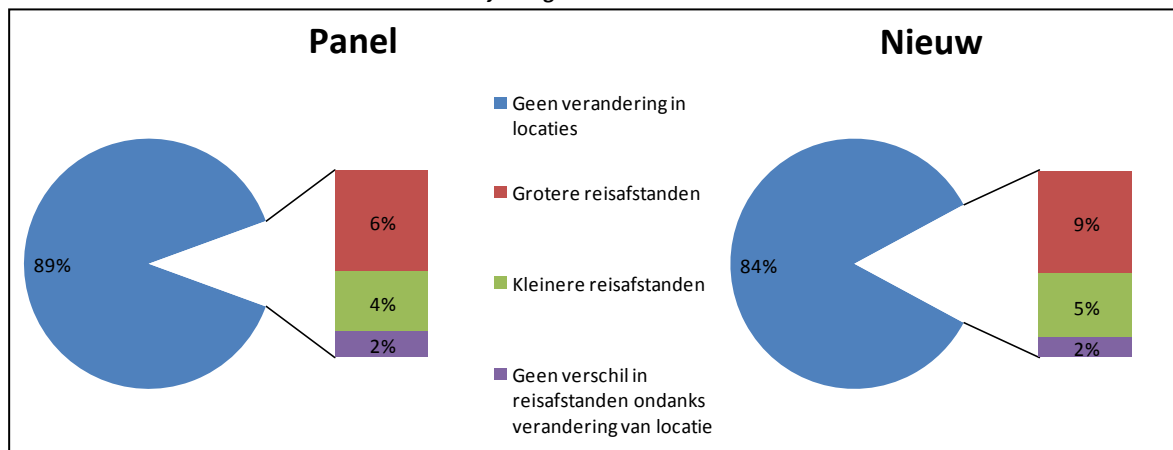
De toename in de autokilometers kan gerelateerd zijn aan veranderingen in de woon-werk afstand. Deze paragraaf laat zien dat deze factor voor een groot deel de toename in autokilometers verklaard.

Van de 514 panelleden zijn er 11 (2%) sinds vorig jaar verhuisd en 39 (8%) werken nu op een andere locatie. De veranderingen in woon- en/of werklocatie binnen de stadsregio zijn dat er 2 panelleden zijn verhuisd van de steden Arnhem en Nijmegen naar elders binnen de stadsregio en 5 panelleden werken niet meer binnen de stadsregio. Overige veranderingen zijn binnen 1 woon- of werkplaats of spelen zich af buiten de stadsregio.

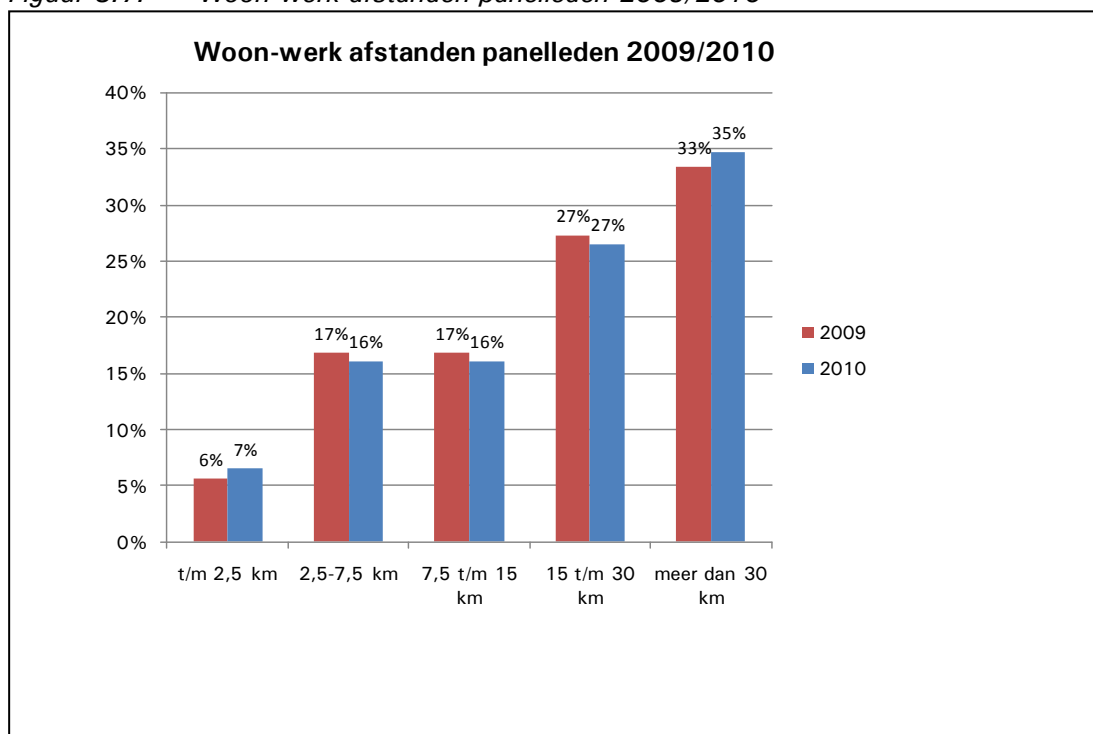
Deze veranderingen hebben tot gevolg dat bij 4% van de panelleden de woon-werk afstand kleiner geworden is sinds vorig jaar en bij 6% is de woon-werk afstand groter geworden. Gemiddeld is de woon-werk afstand voor alle panelleden met 1,1 kilometer toegenomen van 28,5 km in 2009 naar 29,6 km in 2010 (toename van 3,8%). In tabel 3.1 zagen we dat het aantal autokilometers voor woon-werk verkeer met 4,6% is toegenomen, wat dus voor ruim 80% wordt verklaard door toename in woon-werk afstand (uitgaande van een gelijk aantal werkdagen van alle panelleden).

Bij 9% van de nieuwe respondenten is de woon-werk afstand groter geworden en bij 5% kleiner (zie figuur 3.6). Hoeveel kilometer de woon-werk afstand is toegenomen kan niet berekend worden omdat geen gegevens bekend zijn van de woon- en werklocatie van nieuwe respondenten in 2009.

Figuur 3.6: Gevolg voor reisafstanden van eventuele verandering in woon- en/of werklocatie tussen een jaar geleden en nu

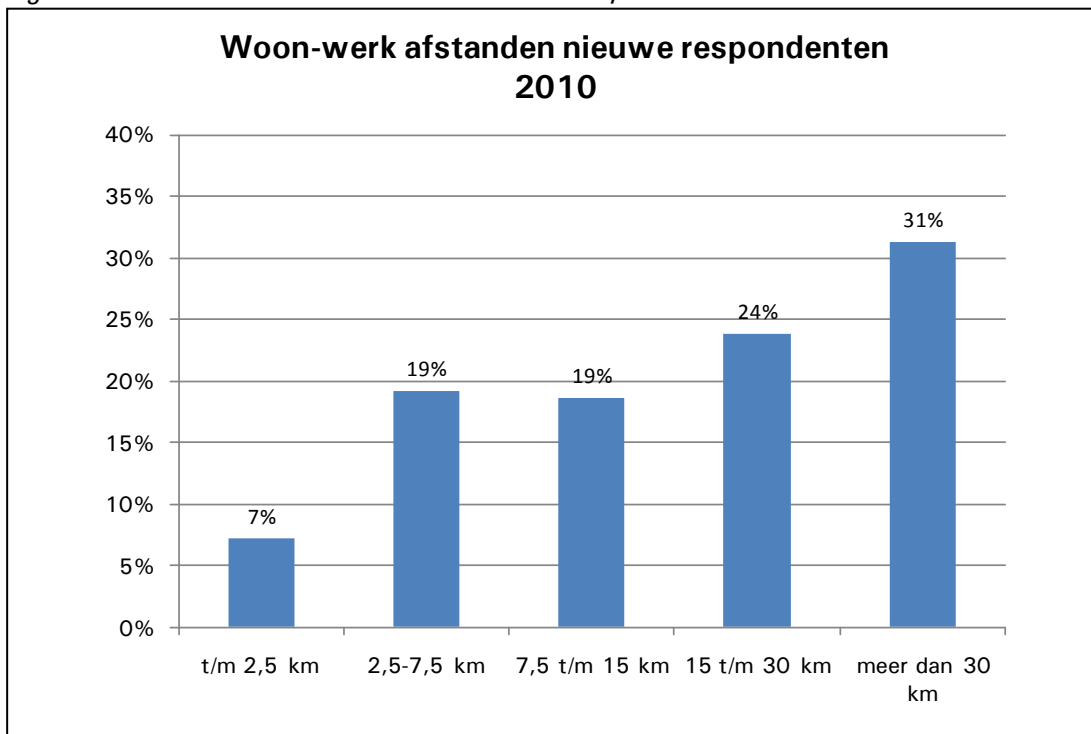


Figuur 3.7: Woon-werk afstanden panelleden 2009/2010

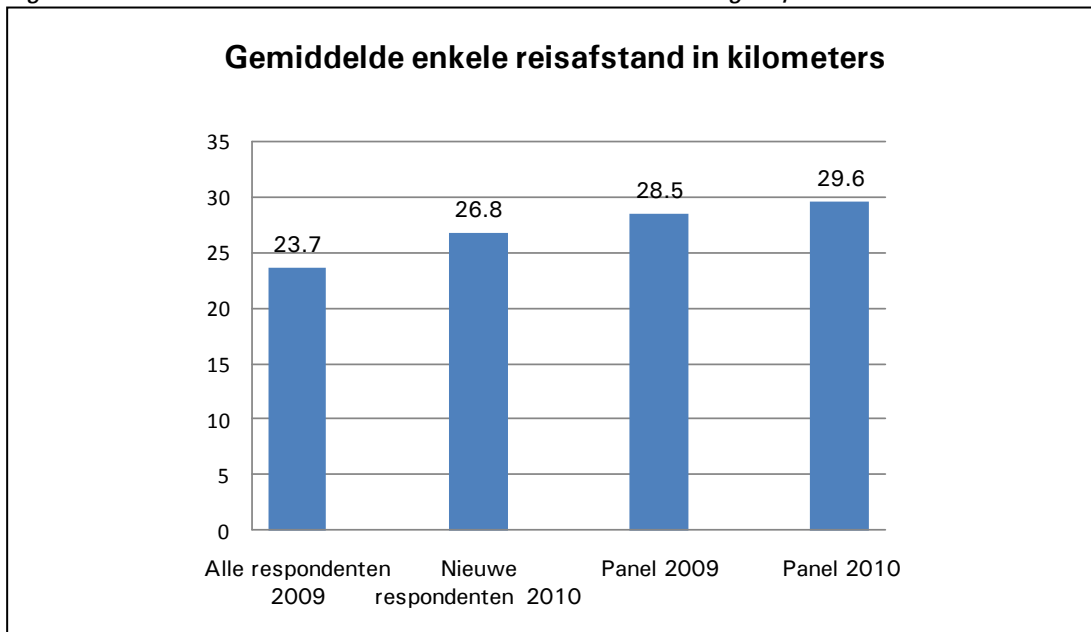


In figuur 3.7 staan de woon-werk afstanden weergegeven van panelleden in 2009 en 2010. Een op de drie panelleden woont op een woon-werk afstand van 30 kilometer of verder. Op zowel de korte afstanden (tot 2,5 km) als lange afstanden (> 30 km) is een lichte toename te zien, op de regionale afstanden 2,5 km – 30 km juist een lichte afname.

Figuur 3.8: Woon-werk afstanden nieuwe respondenten 2010



Figuur 3.9: Gemiddelde woon-werk afstanden van alle groepen



Conclusie is dat de toename in het totale autokilometrage in het woon-werk verkeer voor een groot deel wordt veroorzaakt door een (netto) toename van de woon-werk afstanden. Dit impliceert dat de groei van het aantal autokilometers (nog) geen relatie heeft met mobiliteitsmanagement maatregelen maar vooral wordt bepaald door beslissingen inzake verhuizingen.

3.5 Verandering in keuze van vervoerwijze (modal split)

In deze paragraaf wordt nagegaan in hoeverre de veranderingen in de autokilometers worden veroorzaakt door veranderingen in de modal split.

Vervoermiddelkeuze voor woon-werk reizen

Bijna zes op de tien (57%³) panelleden maakt in 2010 regelmatig gebruik van de auto voor woon-werk reizen, dit kan zijn in afwisseling met een andere vervoermiddel. Een kwart maakt altijd gebruik van de fiets en 16% van het OV (zie tabel 3.3).

Tabel 3.3: *Modal split panelleden 2010 vergeleken met 2009: vervoermiddelkeuze voor woon-werk verkeer*

Vervoermiddelkeuze	2009	2010
Altijd/ meestal auto	49%	46%
Auto en motor	1%	1%
Auto en OV	2%	3%
Auto en fiets	4%	7%
Trein	14%	14%
Bus	1%	2%
Motor/bromfiets/scooter	3%	2%
Fiets	26%	25%
Lopend	< 1%	< 1%
Totaal	100%	100%

Een aantal panelleden (20 in totaal) is ten opzichte van 2009 in plaats van alleen automobilist keuzereiziger geworden; men reist niet meer alleen met de auto maar kiest voor alternatieven. De helft (10) neemt – als het werk, de privésituatie of het weer het toelaat - af en toe de fiets, drie panelleden zijn helemaal overgestapt op de fiets. Vijf panelleden nemen nu af en toe het openbaar vervoer. Per saldo lijken deze ontwikkelingen te hebben geleid tot een verschuiving van de auto naar OV en fiets.

In tabel 3.4 is de vervoerwijze keuze van de nieuwe respondenten in 2010 te zien. Vergeleken met de panelleden maakt deze groep vaker de keuze tussen auto en OV of auto en fiets. Onder de panelleden bevinden zich juist meer fietsers.

Op basis van deze gegevens kan worden geconcludeerd dat, ten opzichte van 2009, een deel van de respondenten meerdere vervoerwijzen gebruikt of is gaan gebruiken; vooral de auto en de fiets.

³ Zoals in paragraaf 2.2 staat beschreven maakt 60% van de werknemers wel eens gebruik van de auto voor woon-werk reizen. Dit zijn alle werknemers die autokilometers voor woon-werk reizen produceren. Het percentage dat in paragraaf 2.4 genoemd is (57%) slaat op de werknemers die regelmatig gebruik maken van de auto. Dit is de beste maat voor het aandeel auto in de modal split.

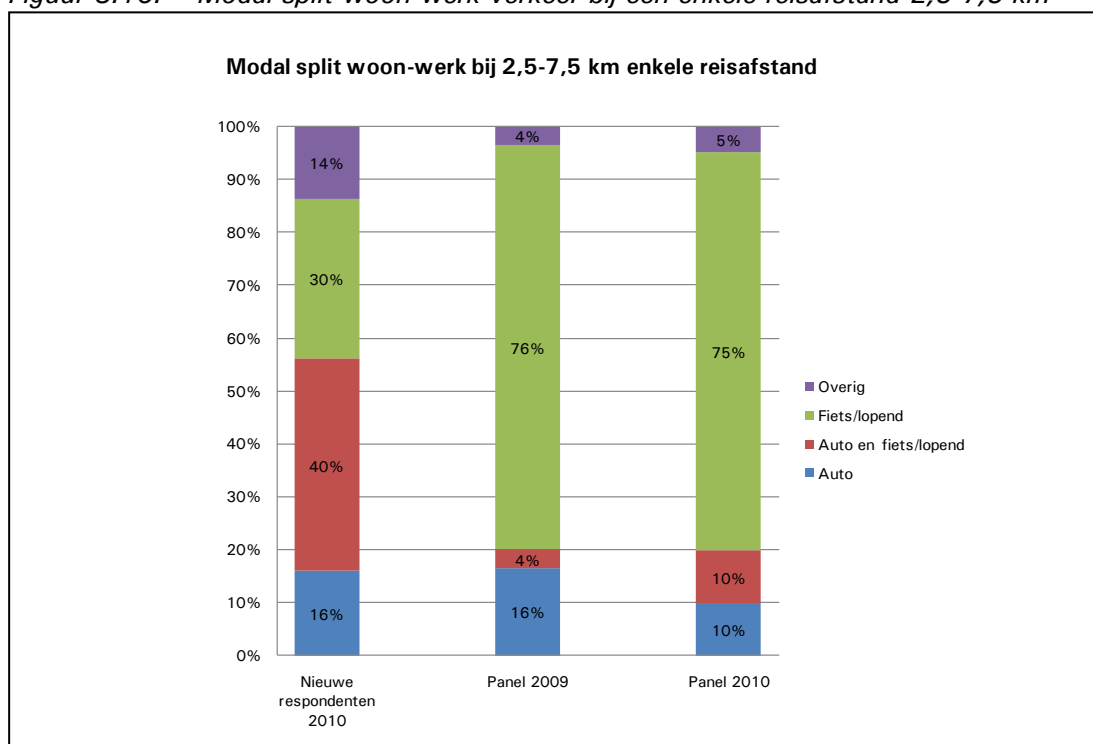
Tabel 3.4: Nieuwe respondenten van 2010: vervoermiddelkeuze voor woon-werk verkeer

Vervoermiddelkeuze	2010
Altijd/ meestal auto	44%
Auto en motor	2%
Auto en OV	10%
Auto en fiets	18%
Trein	10%
Bus	2%
Motor/bromfiets/scooter	1%
Fiets	11%
Lopend	< 1%
Totaal	100%

Vervoerswijzekeuze en woon-werk afstand

In deze paragraaf koppelen we de vervoerswijze keuze aan de woon-werk afstand. De resultaten op de korte woon-werk afstanden (2,5 tot 15 kilometer) geven inzicht in de potentie voor de overstap van auto naar fiets.

Figuur 3.10: Modal split woon-werk verkeer bij een enkele reisafstand 2,5-7,5 km



Op de woon-werk afstand 2,5 tot 7,5 km reizen panelleden vaker met de fiets van/naar het werk dan nieuwe respondenten. De nieuwe respondenten maken vaker dan panelleden de keuze tussen auto of fiets. Op de afstand 7,5 -15 km wordt door zowel panelleden als nieuwe respondenten vaak de auto gebruikt; respectievelijk door 35%

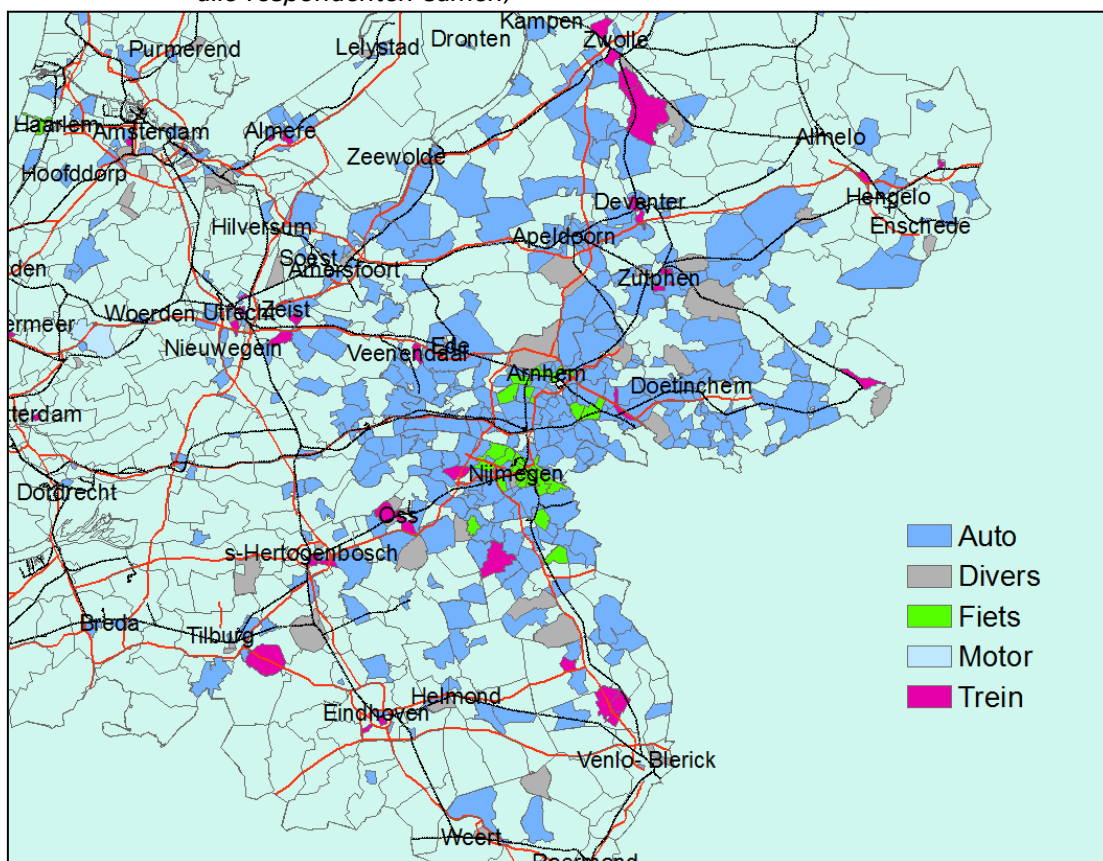
van de panelleden (in 2010) en 42% van de nieuwe respondenten.

Panelleden zijn ten opzichte van 2009 op de korte afstanden (2,5-7,5 kilometer) vaker de keuze gaan maken tussen auto of fiets in plaats van alleen de auto. In 2009 maakte 16% van de panelleden op deze afstand alleen gebruik van de auto en 4% van auto en fiets, in 2010 is dat 10% alleen auto en 10% auto en fiets. Op de afstand 7,5- 15 kilometer is vrijwel niets veranderd in de vervoerswijze keuze.

De conclusie is dat per saldo een deel van de keuzereizigers (mensen die kunnen kiezen tussen auto enerzijds en fiets/OV anderzijds) voor alternatieve vervoerswijzen is gaan kiezen. Er lijkt vooral potentie op afstanden 2,5-7,5 km te zijn.

In figuur 3.11 is de vervoerswijze keuze (meest gebruikte vervoermiddel) van alle respondenten samen in kaart gebracht naar de postcode (4 cijfers) van herkomst. Dit beeld laat (zoals te verwachten is) zien dat fietsgebruik vooral voorkomt op korte woon-werk afstanden en treingebruik hoog is in woonplaatsen met een station.

Figuur 3.11: Meest gebruikte vervoermiddel naar herkomst postcodegebied (2010, alle respondenten samen)



Motieven voor vervoermiddelkeuze woon-werk verkeer

Aan automobilisten is gevraagd waarom zij de auto gebruiken voor woon-werk verkeer. In tabel 3.5 staan de resultaten van deze vraag.

Tabel 3.5: Redenen voor automobilisten om de auto te gebruiken voor panelleden (n = 142) en nieuwe respondenten (n = 827)

Redenen	Panel 2010	Nieuw 2010
Ik heb de auto nodig tijdens mijn werk	19%	27%
Ik moet op wisselende bestemmingen zijn	13%	29%
Ik heb een leaseauto/ auto van de zaak	2%	23%
Ik kan gratis parkeren bij mijn werkgever	23%	25%
Ik heb de auto nodig voor activiteiten aansluitend aan het werk (bijvoorbeeld kinderen wegbrengen/ophalen)	24%	23%
Weersomstandigheden	14%	14%
Geen goed alternatief beschikbaar	63%	45%
De auto is comfortabel	35%	41%
Met de auto ben ik snel op mijn werk	53%	46%
Mijn werkadres is slecht bereikbaar met OV	46%	49%
Afstand te groot om te fietsen	68%	51%
Anders	17%	8%

De belangrijkste reden om de auto te gebruiken is dat men geen goed alternatief heeft (63% van het panel en 45% van de nieuwe respondenten). Voor bijna de helft (46% van het panel en 49% van de nieuwe respondenten) is de werklocatie slecht bereikbaar met het OV. Meest genoemde overige reden is dat de reistijd met het OV veel langer is dan met de auto.

Opvallend is dat een kwart van de werknemers (23% panel, 25% nieuw) noemt dat men gratis kan parkeren bij de werkgever. De helft (53% van het panel en 46% van de nieuwe respondenten) geeft aan dat men met de auto snel op het werk is. Dit duidt erop dat men geen problemen ondervindt om met de auto naar het werk te reizen.

Zoals we al eerder zagen, maken nieuwe respondenten meer zakelijke autokilometers en hebben ze vaker de beschikking over een leaseauto. De beschikking van een leaseauto is voor nieuwe respondenten is dan ook meer bepalend (23%) om de auto te gebruiken dan voor panelleden (2%). Ook hebben nieuwe respondenten vaker de auto nodig voor het werk en moeten vaker op wisselende bestemmingen zijn dan panelleden.

Alternatieven voor auto

De automobilisten is verder gevraagd of men wel eens een alternatief overwogen heeft voor de auto in het woon-werk verkeer (tabel 3.6). De trein wordt hier het vaakst als eventueel alternatief genoemd (35% door panel, 25% door nieuwe respondenten). Verder valt het grote aandeel thuiswerken op (32% door panel, 25% door nieuwe respondenten) alsmede het buiten de spits reizen (18% door panel, 15% door nieuwe respondenten).

Tabel 3.6: Alternatieven die automobilisten wel eens overwogen hebben voor panelleden (n = 142) en nieuwe respondenten (n = 827)

Alternatief	Panel 2010	Nieuw 2010
Geen alternatief	27%	39%
Trein	35%	25%
Bus	20%	13%
(Elektrische) fiets	11%	11%
Thuiswerken	32%	25%
Buiten de spits reizen	18%	15%
Dichter bij het werk gaan wonen	6%	5%
Anders, waaronder...	6%	5%
<i>Werk dichterbij woning zoeken</i>	1%	
<i>Carpoolen</i>	1%	
<i>Waalsprinter</i>	1%	

Factoren die bepalend zijn voor keuze tussen auto of alternatief

Aan de werknemers die wel eens kiezen tussen auto of een andere vervoerswijze voor woon-werk verkeer is gevraagd wat bepalend is voor deze keuze. De resultaten van deze vraag staan in tabel 3.7.

Tabel 3.7: Reden waarom men kiest tussen auto of een andere vervoerswijze voor panelleden (n = 277) en nieuwe respondenten (n = 1257)

Reden keuze auto of anders	Panel 2010	Nieuw 2010
Beschikbaarheid auto	23%	22%
Actuele drukte op de weg (file informatie)	10%	11%
Gemiddelde drukte in spits op die dag in de week	10%	11%
Zakelijke reizen op die werkdag	26%	26%
Werktijden	14%	13%
Kosten	15%	10%
Activiteiten aansluitend aan het werk (bv. kinderen wegbrengen/ophalen, boodschappen, sporten etc.)	28%	27%
Gezondheid	24%	20%
Weersomstandigheden	44%	49%
Comfort	11%	11%
Milieu	17%	13%
Anders	21%	15%

De conclusie uit deze tabel is dat filedrukke weinig invloed heeft op de keuze voor de auto of een alternatief. Het feit dat men op bepaalde dagen de auto nodig heeft voor het werk voor zakelijke reizen is wel een belangrijke reden.

Vervoermiddelkeuze voor zakelijke reizen

Ruim driekwart (77%) van de panelleden maakt wel eens zakelijke reizen. Dit percentage is onder de nieuwe respondenten een stuk lager, namelijk 41%.

De auto is voor beide groepen het meest gebruikte vervoermiddel. Panelleden gebruiken

vaker de trein voor zakelijk verkeer dan nieuwe respondenten.

Tabel 3.8: Vervoermiddelkeuze zakelijk verkeer panel 2009 en nieuw 2010.

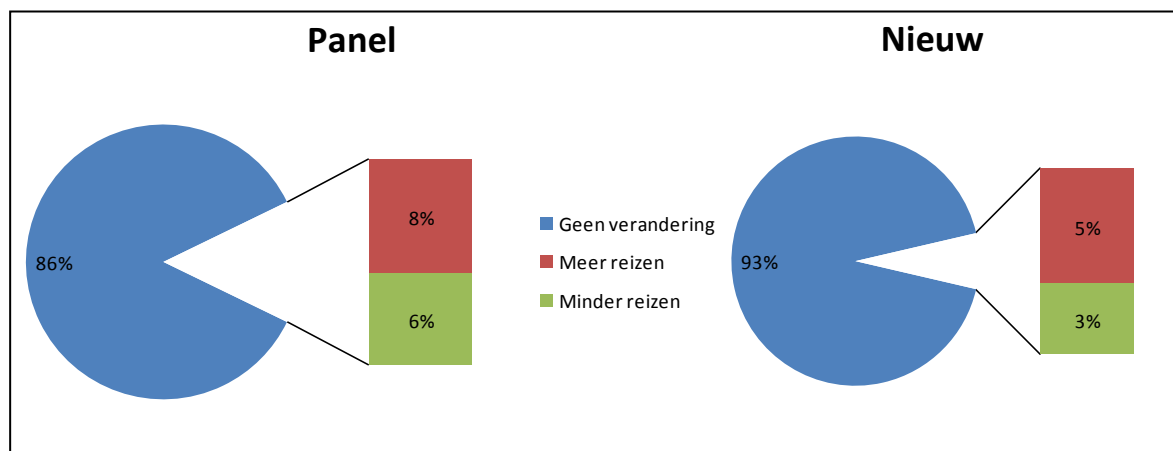
Vervoermiddelkeuze	Panel 2009 ¹	Nieuwe respondenten 2010
Auto	60%	61%
Trein	28%	7%
Fiets	4%	2%
Vliegtuig	4%	0%
Diverse vervoermiddelen ongeveer even vaak	3%	29%
Overig	1%	1%
Totaal	100%	100%

¹ Vervoermiddelkeuze voor zakelijk verkeer is in 2010 niet opnieuw aan panelleden gevraagd

3.6 Verandering in aantal reizen

In totaal is 8% van de panelleden in 2010 vaker gaan reizen (ten opzichte van 2010) en 6% minder vaak. Onder nieuwe respondenten zijn deze percentages 5% en 3%.

Figuur 3.12: Verandering in aantal woon-werk en andere werkgerelateerde reizen tussen een jaar geleden en nu



De toename van het aantal reizen (2%) is in lijn met de toename van het aantal autokilometers. Hierbij merken we op dat niet precies is na te gaan welk aandeel van de toename in autokilometers is toe te schrijven aan meer reizen, omdat de lengte van de extra reizen en het vervoermiddel niet is vast te stellen op basis van de beschikbare gegevens.

3.7 Conclusies veranderingen in mobiliteit

De volgende conclusies kunnen worden getrokken over de veranderingen in mobiliteit:

- ▶ Over de periode 2009 - 2010 is het aantal autokilometers onder de werknemers (licht) gegroeid. De groei ligt rond de 2%.
- ▶ Deze groei is met name zichtbaar in de daluren. Het aandeel autokilometers in de

spitsen is voor panelleden gedaald met rond de 3%.

- ▶ Bij nieuwe respondenten lijkt veel potentie te zijn om het aantal autokilometers in de spitsen te reduceren.
- ▶ De toename van de autokilometers is voor een groot deel te wijten aan de toename van woon-werk afstanden, vooral de langere woon-werk afstanden (> 30 km).
- ▶ Het aantal reizen is toegenomen met 2%.
- ▶ Het gebruik van alternatieven voor de auto is toegenomen. Men kiest op de woon-werk afstand 2,5 – 7,5 kilometer vaker voor de fiets in plaats van de auto.
- ▶ Filedruk speelt nauwelijks een rol bij de keuze tussen auto of een alternatief. Wel bepalend is of men zakelijke reizen moet maken en dat men de auto nodig heeft voor andere activiteiten op het werk.

In het volgende hoofdstuk worden de maatregelen beschreven waar werknemers gebruik van kunnen maken en die van invloed zijn op het reisgedrag.

4. Maatregelen mobiliteitsmanagement

4.1 Inleiding

Mobiliteitsmanagement draait voor een belangrijk deel om de inzet en het aanbod van werkgevers om de werknemers de mogelijkheid te bieden slim te kunnen reizen en werken. In dit hoofdstuk wordt dan ook ingegaan op de maatregelen die de werkgevers aanbieden, en de mate waarin daar door de werknemers gebruik van wordt gemaakt.

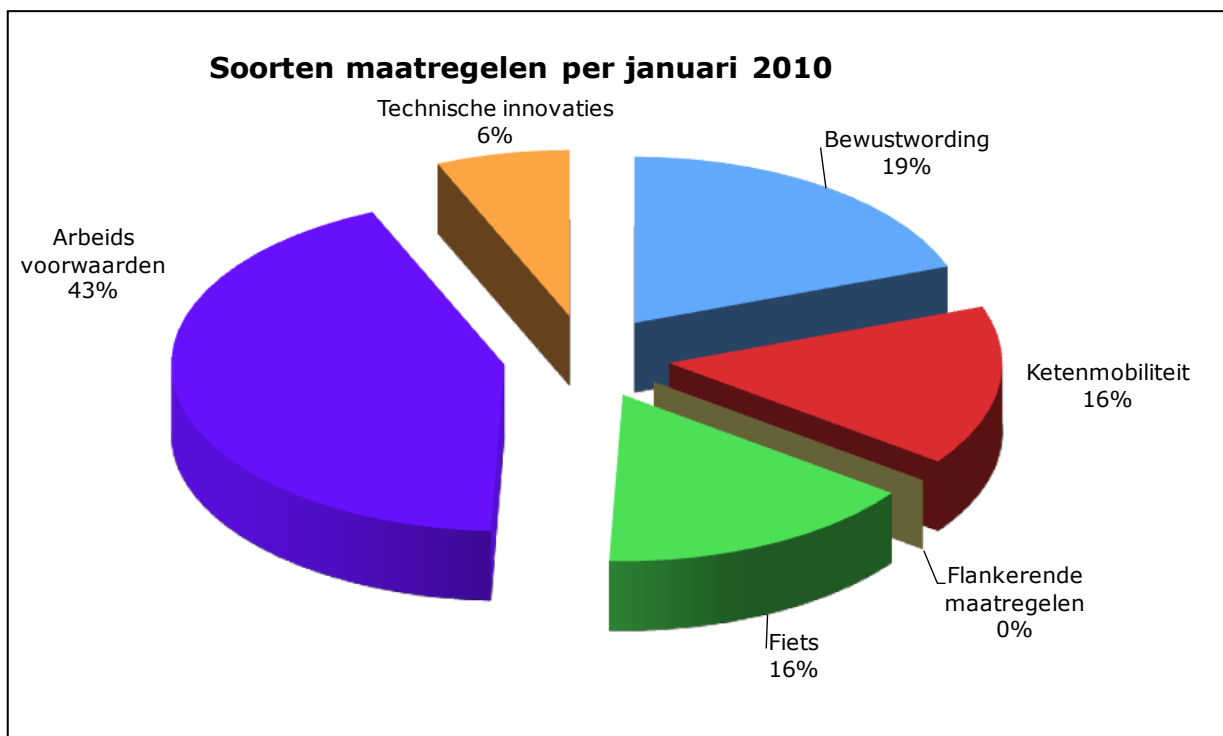
Eerst beschrijven we op hoofdlijnen welk type maatregelen reeds is uitgevoerd. Daarna gaan we in op een paar specifieke maatregelen; (veranderingen in) thuiswerken en de flexibiliteit van werktijden en het effect daarvan op reizen buiten de spits.

In het volgende hoofdstuk wordt gedetailleerd ingegaan op de mobiliteitseffecten van de maatregelen

4.2 Overzicht reeds ingevoerde maatregelen

In figuur 4.1 is te zien welk type maatregelen per 2010 door de bij de nulmeting betrokken werkgevers zijn of binnenkort nog worden getroffen.

Figuur 4.1: Indeling van de reeds genomen en de geplande maatregelen door covenant partners. Stand per januari 2010⁴



De meeste maatregelen (43%) hebben betrekking op de arbeidsvoorwaarden. Voorbeelden hiervan zijn de invoering van thuiswerken, telewerken, flexibele werktijden, verhuisvergoeding, reiskostenvergoedingen (OV vergoeding, NS Businesscard).

⁴ Dit overzicht is aangeleverd door de mobiliteitsmakelaar van Offensief Bereikbaarheid, de heer Tim Wille.

In tabel 4.1 is te zien hoe de invoering van maatregelen zich heeft ontwikkeld in de afgelopen jaren, van 2008 tot en met 2010.

Tabel 4.1: Aantal maatregelen dat door bedrijven is en wordt uitgevoerd, naar type maatregel over de periode 2008 - 2010

	2008	2009	2010	Totaal per 2010
Bewustwording (B)	0	6	9	15 (19%)
Ketenmobiliteit (K)	5	3	4	12 (16%)
Flankerende maatregelen bij wegwerkzaamheden (FM)	0	0	0	0 (0%)
Fiets (F)	5	5	2	12 (16%)
Arbeidsvoorwaarden (A)	18	10	5	33 (43%)
Technische innovaties (T)	0	3	2	5 (6%)
Totaal aantal maatregelen	28	27	22	77 (100%)

Op basis van deze tabel kunnen we concluderen dat in 2008 en in minder mate in 2009 de meeste maatregelen betrekking hebben op het gebied van arbeidsvoorwaarden. Verklaring voor de piek in 2008 is dat de meeste bedrijven in 2008 zijn aangesloten bij het Offensief Bereikbaarheid. In 2009 en 2010 zijn een paar bedrijven nieuw aangesloten die (ook) maatregelen in hebben gevoerd.

Daarnaast zien we dat in 2008 vooral maatregelen op het gebied van arbeidsvoorwaarden zijn genomen, terwijl in 2009 en 2010 relatief veel maatregelen zijn genomen op het gebied van bewustwording. Een verklaring hiervoor is dat bedrijven eerst allerlei concrete maatregelen nemen voor werknemers om vervolgens in te zetten op communicatie. Een andere verklaring is dat maatregelen op het gebied van bewustwording steeds meer in trek en/of voorhanden zijn. Voorbeelden van maatregelen op het gebied van bewustwording zijn bedrijfsrapportages/ mobiliteitsscans, invoering van een aanspreekpunt voor mobiliteit in de organisatie en een campagne om buiten de spits reizen te stimuleren.

Andere maatregelen die door de bedrijven in minder mate zijn (en worden) genomen, zijn in te delen naar fiets, ketenmobiliteit en technische innovaties. Voorbeelden van fietsmaatregelen zijn: fietsvergoeding, fietsenplan, uitbreiding fietsenstalling, voorzieningen en een abonnement op de OV-fiets. Maatregelen om ketenmobiliteit te bevorderen zijn bijvoorbeeld digitale reisinformatie schermen, een gereduceerd tarief buskaartje van centraal station naar het bedrijf en een greenwheels abonnement. Technische innovaties zijn bijvoorbeeld invoering van bedrijfsauto's op aardgas, oplaadpunt scooters en e-conferencing schermplaatsen. Door deze bedrijven worden geen flankerende maatregelen genomen.

Arbeidsvoorwaarden

De ontwikkeling in de arbeidsvoorwaarden naar type maatregel is uitgesplitst in tabel 4.2. Van de 16 regelingen die betrekking hebben op woon-werk en/of zakelijk verkeer hebben er 10 betrekking op stimulering van OV gebruik (multimobiliteitskaart, OV vergoeding etc.).

Tabel 4.2: *Ontwikkeling in aanbod maatregelen op het gebied van arbeidsvoorwaarden*

	2008	2009	2010	Totaal per 2010
Thuiswerken en/of telewerken	5	3	2	10
Flexibele werktijden	2	1		3
Regeling woon-werk en/of zakelijk verkeer	8	5	3	16
Verhuiskostenvergoeding	3			3
Nieuw gebouw		1		1
Totaal	18	10	5	33

Maatregelen door niet-deelnemende bedrijven

Naast de bedrijven die deelnemen aan de nulmeting zijn er ook convenantpartners die wegens omstandigheden niet aan de nulmeting hebben deelgenomen maar wel actief zijn op het gebied van mobiliteitsmanagement. Voorbeelden van deze bedrijven en maatregelen zijn:

- ▶ Burgers' Zoo en Nederlands Openlucht museum: werkt samen aan combiticket OV + entree.
- ▶ Canisius ziekenhuis: heeft een vestiging in noord geopend om Waalbrug verkeer te beperken
- ▶ Gazelle: zet in op gebruik elektrische fiets.

Of deze bedrijven net zo actief zijn als convenantpartners en of de maatregelen effect op de mobiliteit hebben valt op basis van de beschikbare gegevens niet te zeggen.

4.3 Verandering in gebruik maatregelen

Aan de werknemers is gevraagd of iets veranderd is tussen een jaar geleden en nu in hun woon-werk reizen en/ of zakelijke reizen. Een derde (34%) van de panelleden geeft aan dat er iets veranderd is tussen een jaar geleden en nu in hun woon-werk reizen en/ of zakelijke reizen. Bij de nieuwe respondenten ligt dit percentage op vergelijkbaar niveau (31%).

Aan deze 'veranderaars' is gevraagd naar de veranderingen in het gebruik van maatregelen zoals thuiswerken en telewerken. In tabel 4.3 zijn de resultaten van deze vraag te zien. De volgende paragrafen zoomen in op de mogelijkheden en het gebruik van thuiswerken en flexibiliteit van werktijden.

De belangrijkste conclusie uit deze tabel is dat zowel panelleden en nieuwe respondenten vooral meer zijn gaan thuiswerken. Er zijn ook wel werknemers die in 2010 minder vaak thuis werken of telewerken, maar netto is er een toename in het gebruik van dit soort mogelijkheden om 'tijd- en plaats onafhankelijk' te werken. Dit stemt overeen met de in de vorige paragraaf gevonden resultaten dat bedrijven meer maatregelen zijn gaan aanbieden op het gebied van (onder andere) thuiswerken.

Tabel 4.3: Veranderingen in gebruik van maatregelen door de veranderaars onder de panelleden en nieuwe respondenten (2010 ten opzichte van 2009)

	Toename	Afname	Geen verandering	Weet niet
Veranderaars in panel (n = 174, 34%)				
Thuiswerken	29%	8%	53%	10%
Telewerken op een andere werkplek (niet op standplaats en niet thuis)	9%	2%	61%	28%
Elektronisch/ telefonisch vergaderen	7%	3%	61%	28%
Op één werkplek blijven werken (minder vaak naar een andere werkplek reizen)	15%	13%	52%	20%
Externe afspraken combineren	16%	1%	61%	22%
Veranderaars nieuw (n = 755, 31%)				
Thuiswerken	34%	9%	45%	12%
Telewerken op een andere werkplek (niet op standplaats en niet thuis)	11%	3%	57%	28%
Elektronisch/ telefonisch vergaderen	15%	2%	58%	25%
Op één werkplek blijven werken (minder vaak naar een andere werkplek reizen)	15%	12%	54%	19%
Externe afspraken combineren	19%	1%	58%	21%

4.4 Veranderingen in thuis werken

Thuiswerken is in dit onderzoek gedefinieerd als alle uren die besteed worden aan werk op het thuisadres. De volgende situaties zijn mogelijk:

- ▶ **Geen woon-werk verplaatsing:** (een dag) thuiswerken in plaats werken op het werkadres.
- ▶ **Geen woon-werk verplaatsing:** thuis werken bovenop het gewone werk (overuren)
- ▶ **Wel een woon-werk verplaatsing:** thuiswerken voordat men naar het werk of (andere) zakelijke bestemming reist. Er kan sprake zijn van een verschuiving van vertrektijden buiten de spits.

Mogelijkheid om thuis te werken en veranderingen

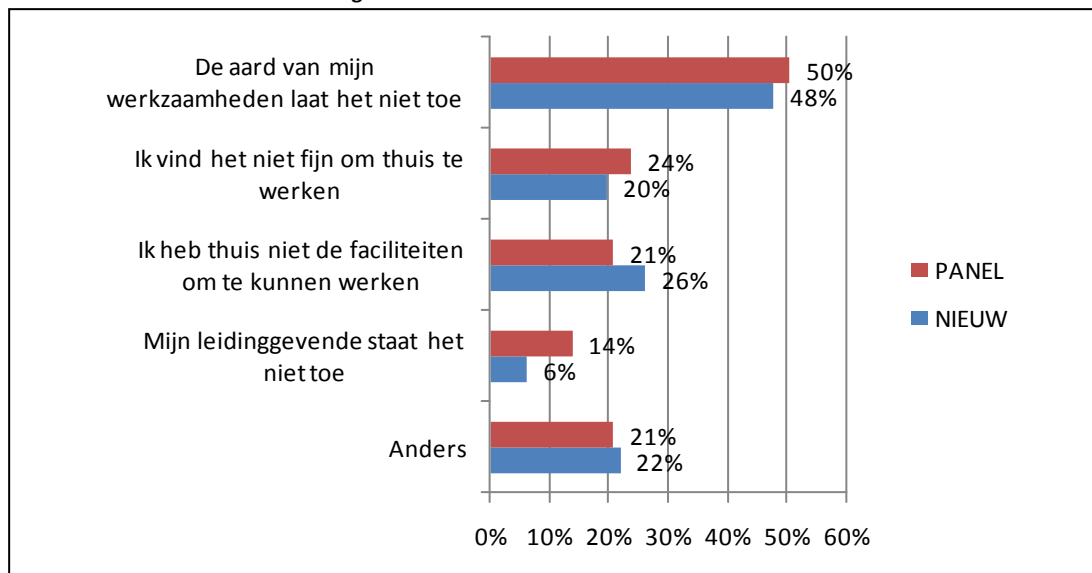
Bijna tweederde (64%) van de panelleden gaf in 2009 aan dat het binnen hun organisatie was toegestaan om een deel van de werkzaamheden thuis uit te voeren. In 2010 geven nog meer panelleden aan dat thuis werken mogelijk is, namelijk 73%. Van de nieuwe respondenten geeft 67% aan dat thuis werken mogelijk is.

In 2009 werkte 40% van de panelleden wel eens thuis, in 2010 is dit aandeel toegenomen naar 54%. Van de nieuwe respondenten werkt 40% wel eens thuis. Het gemiddeld aantal uren thuis werken door panelleden is tussen een jaar geleden en nu toegenomen van 2,5 uur naar 3,4 uur per week. Deze stijging komt vooral voor rekening van nieuwe thuiswerkers. Bijna een vijfde (19%) van de panelleden is van gemiddeld minder dan 1 uur per week thuis werken naar 1 of meerdere uren per week thuis werken gegaan. Door de nieuwe respondenten wordt gemiddeld 2,5 uur per week thuis gewerkt.

Redenen om niet thuis te werken

In figuur 4.2 staan de door panelleden en nieuwe respondenten genoemde redenen om niet thuis te werken, terwijl dit wel toegestaan is binnen hun organisatie.

Figuur 4.2: Redenen om zelf niet thuis te werken, terwijl het wel toegestaan is binnen de organisatie

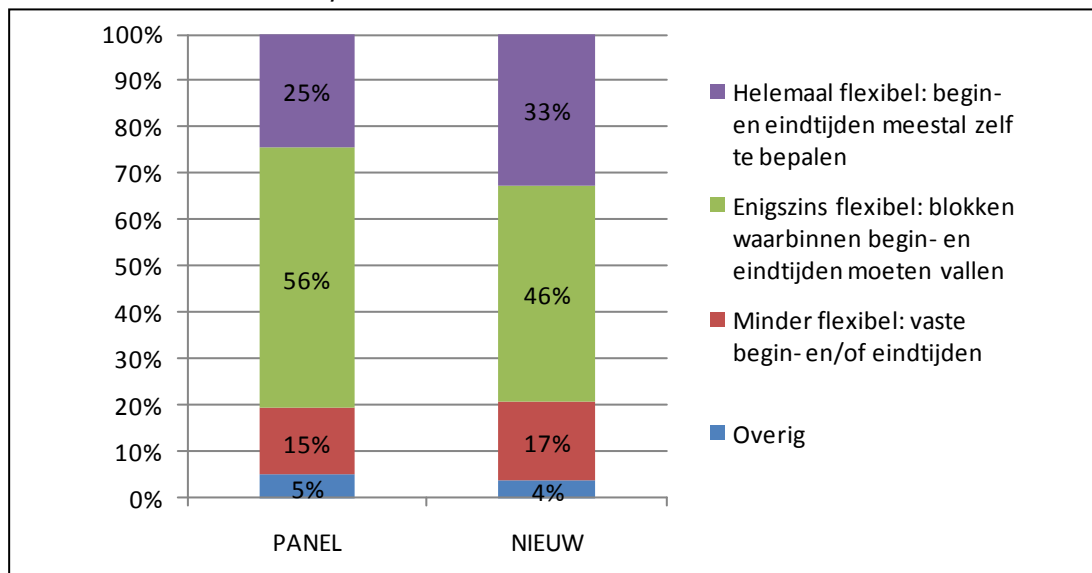


De belangrijkste reden om niet thuis te werken is omdat de aard van de werkzaamheden het niet toelaat. Opvallend is dat het aantal thuiswerkers nog groter zou kunnen zijn als daar de faciliteiten voor zouden worden geboden. De meest voorkomende andere reden is dat communicatie met collega's op het werk toch makkelijker is dan vanuit thuis.

4.5 Flexibele werktijden

Een kwart van de panelleden (25%) tegenover een derde (33%) van de nieuwe respondenten heeft de mogelijkheid om begin en eindtijden (meestal) zelf te bepalen, en is daarmee vanuit de werkgever niet gebonden in de spits te reizen. Ongeveer de helft (56% van de panelleden en 46% van de nieuwe respondenten) werkt in bloktijden en heeft enigszins flexibele werktijden.

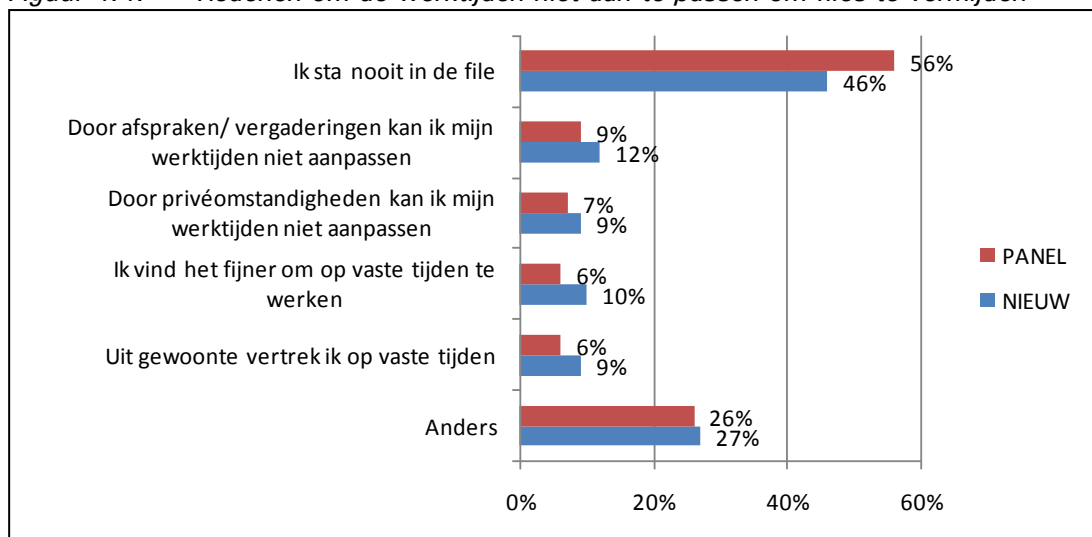
Figuur 4.3: Flexibiliteit werktijden van panel (alleen situatie 2009 is bekend) en nieuwe respondenten



Werktijden aanpassen in verband met file

Van de panelleden met enigszins of helemaal flexibele werktijden geeft 40% aan dat ze de werktijden wel eens aanpassen om files te vermijden. Bij de nieuwe respondenten is dit 43%. In figuur 4.4 staan de door panelleden en nieuwe respondenten genoemde redenen om de werktijden niet aan te passen om files te vermijden, terwijl ze wel over enigszins of helemaal flexibele werktijden beschikken.

Figuur 4.4: Redenen om de werktijden niet aan te passen om files te vermijden



Uit deze resultaten blijkt dat filedruk geen grote rol speelt bij het wel of niet aanpassen van de werktijden.

Redenen die wel gevraagd zijn maar die weinig (hooguit 1%) genoemd zijn, zijn: "Ik vind het niet erg om in de file te staan" en "Mijn leidinggevende werkt niet mee aan flexibele werktijden". Met name deze laatste reden is interessant omdat in gesprekken met werkgevers (in het kader van bedrijfsspecifieke rapportages) juist vaak wordt genoemd dat leidinggevendenden niet altijd meewerken aan flexibele werktijden omdat dit (nog) niet in de bedrijfscultuur zou passen ('het oude denken').

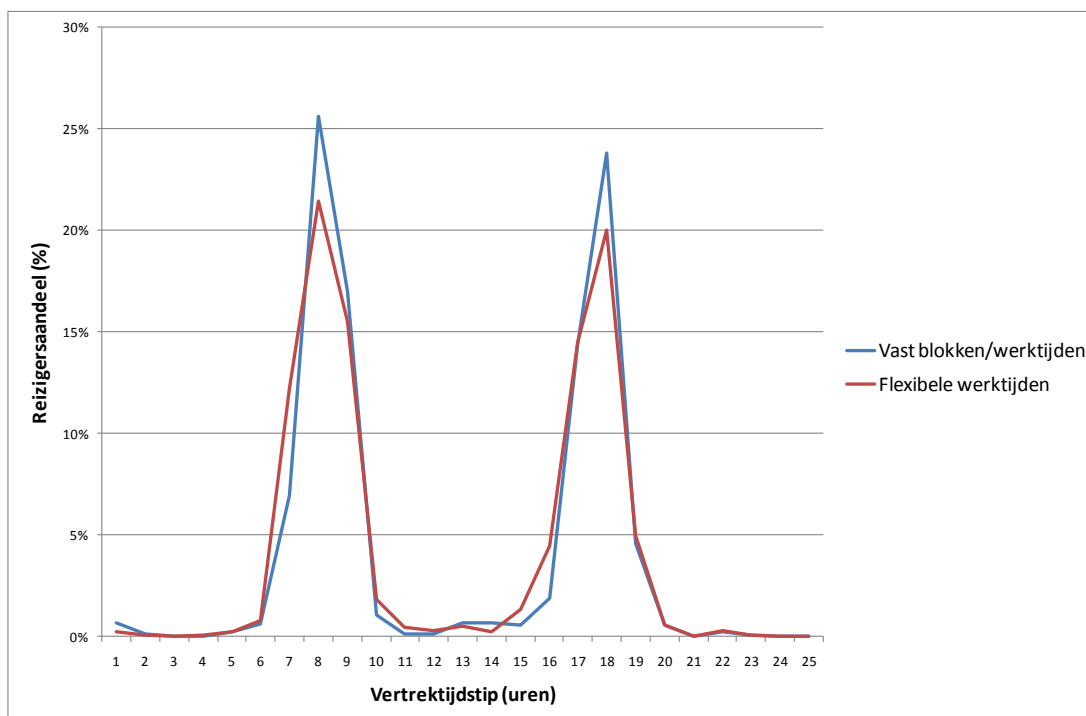
Interessante andere genoemde redenen om werktijden niet aan te passen aan files, zijn:

- ▶ "Als ik later ga heb ik geen parkeergelegenheid meer".
- ▶ "Ik neem een alternatieve route om de file te ontwijken".
- ▶ "Blok tijden liggen binnen file tijdstippen".
- ▶ "Kinderopvang".
- ▶ "In verband met carpool vaste werktijden. Bij file wordt evt. route aangepast".
- ▶ "Werktijden gekoppeld aan openingstijden gebouw".

Vertrektijden en flexibiliteit van werktijden

De werkelijke vertrektijden van werknemers (nieuwe respondenten) zijn afgezet tegen de mate van flexibiliteit van werktijden. Het resultaat is zichtbaar in figuur 4.5.

Figuur 4.5: Vertrektijden van nieuwe respondenten afgezet tegen de mate van flexibiliteit van werktijden



Conclusie van deze figuur is dat de vertrektijden van de werknemers met flexibele werktijden zich minder toespitsen op reizen tijdens de spits dan werknemers met vaste werktijden/bloktijden. Ook zijn de vertrektijden van werknemers met flexibele werktijden meer gespreid. Er lijkt potentie te zijn voor een verdere verschuiving van vertrektijden van spits naar dal.

4.6 Conclusie

Het aanbod van werkgevers inzake mobiliteitsmanagement maatregelen is afgelopen jaren gegroeid. De maatregelen hebben veelal betrekking op (veranderingen in) arbeidsvoorwaarden waaronder voornamelijk regelingen die OV gebruik stimuleren.

De mogelijkheden om thuis te werken en het aantal thuiswerkers is fors gegroeid (2010 ten opzichte van 2009). Dit aantal thuiswerkers kan verder groeien als daar de faciliteiten voor worden aangeboden door de werkgevers.

Een groot deel van de werknemers heeft flexibele werktijden. Deze werknemers reizen minder vaak in de spits dan werknemers met vaste werktijden en de vertrektijden zijn meer gespreid. Er is potentie voor een verdere verschuiving van vertrektijden van spits naar dal. Momenteel ervaart men echter (nog) weinig filedruk en men is gebonden aan schooltijden. Anderzijds vormen (andere) maatregelen door de werkgever een belemmering; men wil op tijd op het werk zijn om een parkeerplaats te bemachtigen.

5. Verklaringen voor ontwikkelingen in mobiliteit

5.1 Inleiding

Offensief Bereikbaarheid heeft als doel om de autokilometers in de Stadsregio Arnhem Nijmegen door werknemers bij convenantpartners te reduceren met hulp van mobiliteitsmanagement maatregelen. In dit hoofdstuk onderzoeken we welke maatregelen door werkgevers (beschreven in hoofdstuk 4) en overige (persoonlijke) factoren hebben bijgedragen aan een verandering in reisgedrag (hoofdstuk 3). De focus ligt op de verandering in autokilometers (in de spits).

5.2 Persoonlijke en overige factoren die reisgedrag beïnvloeden

In hoofdstuk 3 en 4 is een aantal factoren aan bod gekomen die van invloed zijn op de mobiliteit, waaronder de woon-werk afstand en mogelijkheid om thuis te werken. Naast deze factoren zijn er andere factoren die kunnen bijdragen aan een verandering in woon-werk reizen en/ of zakelijke reizen. In tabel 5.1 staat een aantal mogelijke factoren genoemd en het aandeel werknemers dat aangeeft dat deze factor (mede) van invloed is geweest op (verandering van) het reisgedrag. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen autonome veranderingen waar de werkgever weinig invloed op heeft en veranderingen in het kader van mobiliteitsmanagement.

Tabel 5.1: Overige factoren van invloed op woon-werk en zakelijk reizen voor panelleden en nieuwe respondenten

	Panel (n = 174)	Nieuw (n = 755)
Autonome factoren		
Verhuizing	12%	22%
Niet werkgerelateerde omstandigheden	17%	16%
Verandering van functie en/of werkzaamheden	34%	39%
Verandering in aantal arbeidsuren	24%	15%
Veranderingen i.k.v. Mobiliteitsmanagement		
Gewijzigde arbeidsvoorwaarden	9%	7%
Nieuwe afspraken of regelingen m.b.t. flexibele werktijden	11%	16%
Inmiddels in bezit van een OV-abonnement	6%	11%
Gewijzigde bedrijfsregelingen of faciliteiten (anders dan werktijden)	7%	11%
Stimulering door het management	8%	8%
Deelname Slim Prijzen Waalbrug	7%	5%
Anders	20%	18%

Van de autonome veranderingen hebben met name de verandering in functie of werkzaamheden en aantal arbeidsuren bijgedragen aan veranderingen in reisgedrag. Dit geldt voor zowel panelleden als nieuwe respondenten. Op het gebied van mobiliteitsmanagement zijn vooral nieuwe afspraken of regelingen voor flexibele werktijden van invloed op het reisgedrag.

5.3 Relatie tussen maatregelen en afname van autokilometers

In deze paragraaf wordt beschreven hoe de toename van gebruik van maatregelen (paragraaf 4.3) en persoonlijke of andere factoren (paragraaf 5.1) samenhangen met veranderingen in reisgedrag.

Tabel 5.2 geeft een overzicht van de gevonden samenhangen tussen veranderingen in mobiliteitsmanagement en andere (werkgerelateerde) factoren enerzijds en groei in autokilometers en spitsaandeel anderzijds. De tabel geeft zowel de totale veranderingen als de veranderingen op onderdelen (partiële effecten). Hierbij is steeds gekeken naar de veranderingen die optreden bij verschillende subgroepen (werknemers die meer of minder zijn gaan thuiswerken, telewerken, etc.). Vervolgens is bepaald hoe deze veranderingen doorwerken op de totale groep (panelleden en nieuwe respondenten). Let wel: de veranderingen van verschillende onderdelen tellen niet op tot het totaal om rekenkundige redenen. Wel geven de effecten een orde van grootte, die onderling te vergelijken is.

Tabel 5.2: Groei van autokilometers en verandering in spitsaandeel van autokilometers (%) in relatie tot een veranderingen in maatregelen en autonome factoren

Maatregel en veranderingen	Panel			Nieuw		
	Groei	Spits aandeel	N	Groei	Spits aandeel	N
<i>Totaal</i>	4,6%	-5,3%	174	-0,1%	0,7%	755
Toename MM – maatregelen werkplek (thuiswerken, telewerken ed)	2,1%	-3,6%	92	0,8%	0,4%	390
Afname MM - maatregelen werkplek (thuiswerken, telewerken ed)	1,5%	0,6%	35	0,4%	0,1%	167
Verandering in arbeidsvoorwaarden (nieuwe regelingen flexibele werktijden ed.)	1,8%	-4,6%	52	-0,5%	1,0%	259
Autonome factoren (verhuizing, functie, ed.)	4,6%	-0,4%	113	0,0%	0,0%	509
Slim prijzen	1,0%	-2,1%	39	-0,1%	0,3%	128

Conclusie uit deze tabel is dat de groei van de autokilometers bij panelleden voor een groot deel wordt verklaard door autonome factoren zoals verhuizing, verandering van functie etc.. De autonome factoren hebben echter nauwelijks invloed op de verandering in het spitsaandeel van de autokilometers.

Een verandering in arbeidsvoorwaarden verklaart juist bij panelleden voor het grootste deel de afname van de autokilometers in de spits. Daarbij gaat het onder andere om zaken als nieuwe afspraken over flexibele werktijden.

Nu gaan we nader in op de vraag welke maatregelen en welke autonome factoren precies de veranderingen in het aantal autokilometers en de verandering in het spitsaandeel verklaren. Deze uitwerking is zichtbaar in tabel 5.3. Daarna lichten we de

effecten per onderdeel toe.

Tabel 5.3: Groei van autokilometers en verandering in spitsaandeel van autokilometers (%) in relatie tot een veranderingen in maatregelen en autonome factoren, per type maatregel en factor

Maatregel en veranderingen	Panel			Nieuw		
	Groei	Spits aandeel	N	Groei	Spits aandeel	N
Toename MM-maatregelen werkplek						
Thuiswerken	-0,1%	-4,1%	50	0,2%	0,4%	254
Telewerken	0,4%	-0,4%	16	0,4%	0,1%	86
Elektronisch/ telefonisch vergaderen	2,5%	-0,4%	13	-0,1%	0,2%	114
Op 1 werkplek blijven werken	0,4%	-0,4%	26	-1,0%	-0,1%	112
Externe afspraken combineren	1,7%	-1,5%	28	0,7%	0,4%	146
MM-maatregelen arbeidsvoorwaarden						
Gewijzigde arbeidsvoorwaarden	0,5%	-0,1%	15	0,1%	0,1%	53
Nieuwe afspraken flexibele werktijden	0,4%	-2,7%	19	-0,1%	0,7%	119
In bezit OV-abonnement	-0,1%	-0,1%	11	-0,5%	0,1%	86
Gewijzigde bedrijfsregelingen	0,0%	-0,2%	12	-0,1%	-0,2%	81
Stimuleren management	0,7%	-1,9%	14	0,2%	0,1%	63
Autonome factoren						
Verhuizing	0,7%	-0,5%	21	0,4%	0,0%	163
Persoonlijke omstandigheden	0,4%	-0,1%	29	-0,2%	0,0%	121
Verandering functie/werkzaamh.	4,3%	0,0%	60	0,0%	-0,1%	292
Verandering aantal arbeidsuren	1,8%	-0,5%	41	-0,6%	0,1%	113
Slim prijzen	1,0%	-2,1%	39	-0,1%	0,3%	128

Toename MM - maatregelen op de werkplek

Deze groep maatregelen bestaat uit de maatregelen thuiswerken, telewerken, elektronisch/ telefonisch vergaderen, op 1 werkplek blijven werken en externe afspraken combineren.

De panelleden die meer zijn gaan thuiswerken, telewerken etc. laten ook een toename zien van de autokilometers van 2,1%. Deze toename hangt samen met verhuizingen. Als de werknemers die verhuist zijn uit de analyse worden weggelaten, verdwijnt de toename.

In relatie tot deze groep maatregelen zien we een daling van het spitsaandeel van 3,6 procentpunt bij het panel. Dit komt met name door een toename van thuiswerk; het spitsaandeel daalt dankzij een toename van thuiswerk met 4,1%.

Bij de nieuwe respondenten zien we een lichte groei van de autokilometers (0,8%) en een lichte toename van het spitsaandeel (0,4%). Hier is in deze analyse geen duidelijke verklarende factor voor naar voren gekomen.

Afname MM – maatregelen op de werkplek

Dit zijn dezelfde maatregelen als hiervoor genoemd. Alleen is nu naar de samenhang tussen mobiliteit en een afname in het gebruik van deze maatregelen gekeken (resultaat is alleen opgenomen in tabel 5.2).

In samenhang met een afname van deze groep maatregelen zien we bij de panelleden een toename van het aantal autokilometers (1,5%) en een zeer kleine toename (0,6%) in het spitsaandeel bij het panel. Bij de nieuwe respondenten zien we, evenals hiervoor, nauwelijks verschil.

Toename MM – arbeidsvoorwaarden

Hieronder vallen de volgende maatregelen: gewijzigde arbeidsvoorwaarden, nieuwe afspraken rondom flexibele werktijden, aanbod OV-abonnement, gewijzigde bedrijfsregelingen en stimuleren door het management.

Bij deze groep maatregelen zien we bij het panel een groei in de autokilometers met 1,8%. Bij de nieuwe respondenten zien we een daling van de autokilometers met 0,5%. Deze daling bij de nieuwe respondenten hangt vooral samen met aanbod van het OV-abonnement.

Verder zien we bij het panel de grootste reductie in het spitsaandeel (-4,6 procentpunt). De grootse bijdragen hieraan worden geleverd door nieuwe afspraken over flexibele werktijden. Ook stimulering door het management draagt hieraan bij. Bij de nieuwe respondenten zien we een lichte toename van het spitsaandeel met 1 procentpunt.

Autonome factoren

Autonome factoren zijn: verhuizing, overige verandering in persoonlijke omstandigheden, verandering van functie/werkzaamheden en een verandering in het aantal arbeidsuren.

Bij het panel zien we dankzij autonome factoren een forse groei van de autokilometers met 4,6%. Deze hangt samen met veranderingen in functie/werkzaamheden. Bij de nieuwe respondenten is geen verandering in de autokilometers zichtbaar.

De autonome factoren hebben bij zowel het panel als bij de nieuwe respondenten geen of nauwelijks invloed op veranderingen in het spitsaandeel.

Slim prijzen

Hierbij gaat het om deelnemers aan de proef Slim Prijzen Waalbrug. Deelnemende automobilisten ontvangen een beloning wanneer zij in de spits (ochtend en/of avondspits) niet naar Nijmegen rijden over de Waalbrug terwijl ze dat voorheen wel deden.

In relatie tot deelname aan Slim Prijzen zien we bij het panel een toename van het aantal autokilometers met 1% en bij de nieuwe respondenten nauwelijks verandering (-0,1%). Merk op dat het hierbij kan gaan om werknemers die een andere route kiezen en

omrijden (dus niet via de Waalbrug).

Wel zien we bij de panelleden een daling optreden van het spitsaandeel van -2,1%. Bij de nieuwe respondenten zien vrijwel geen verandering in het spitsaandeel.

5.4 Conclusies

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de daling van het aantal autokilometers in de spitsen samenhangt met:

- ▶ mobiliteitsmanagement maatregelen gericht op thuiswerken en het combineren van externe afspraken.
- ▶ flexibilisering van de werktijden en stimulering door het management.
- ▶ deelname aan proef Slim Prijzen Waalburg.

Verder blijkt dat de groei van het aantal autokilometers door panelleden wordt vooral verklaard door autonome factoren, met name veranderingen in functie en werkzaamheden. Eerder is gebleken dat de toename van de woon-werk afstand voor een groot deel de toename in autokilometers verklaard. Omdat er tevens een relatie is gevonden tussen thuiswerken en verhuizingen, is het waarschijnlijk dat er interactie effecten zijn; een verandering in functie of werkzaamheden kan bijvoorbeeld een verhuizing en een langere woon-werk afstand tot gevolg, waardoor men meer gaat thuiswerken.

Opvallend is dat de resultaten van panelleden afwijken van de nieuwe respondenten. De resultaten van het panel laten ontwikkelingen zien die op hoofdlijnen in een verwachte richting gaan. Dit geldt met name ten aanzien van het spitsaandeel. Zo leidt meer thuiswerken tot een daling van het spitsaandeel en een afname van het thuiswerken gaat gepaard met een toename van het spitsaandeel. Bij de nieuwe respondenten zien we dergelijke uitkomsten niet; er is (nog) vrijwel geen dynamiek in het reisgedrag.

Een mogelijke verklaring hiervoor is, is dat de steekproefpopulaties sterk van elkaar verschillen. Bij de nieuwe respondenten gaat het vaak om werknemers bij bedrijven die nog niet zo lang actief zijn met Mobiliteitsmanagement. Daarnaast kunnen de eerder genoemde methodische redenen een rol spelen. De panelleden zijn op twee verschillende tijdstippen bevraagd over zowel hun mobiliteit als werkgerelateerde factoren, zoals werktijden, arbeidsuren etc. Bij de nieuwe respondenten is een retrospectieve vraagmethode gebruikt, waarbij respondenten uit hun herinnering moesten putten. Wij verwachten daarom dat de resultaten van de panelleden dankzij de panel-methode een beter en nauwkeuriger beeld van de veranderingen geven. We baseren ons bij het trekken van conclusies daarom ook vooral op de resultaten van het panel.

6. Slim Prijzen

6.1 Inleiding

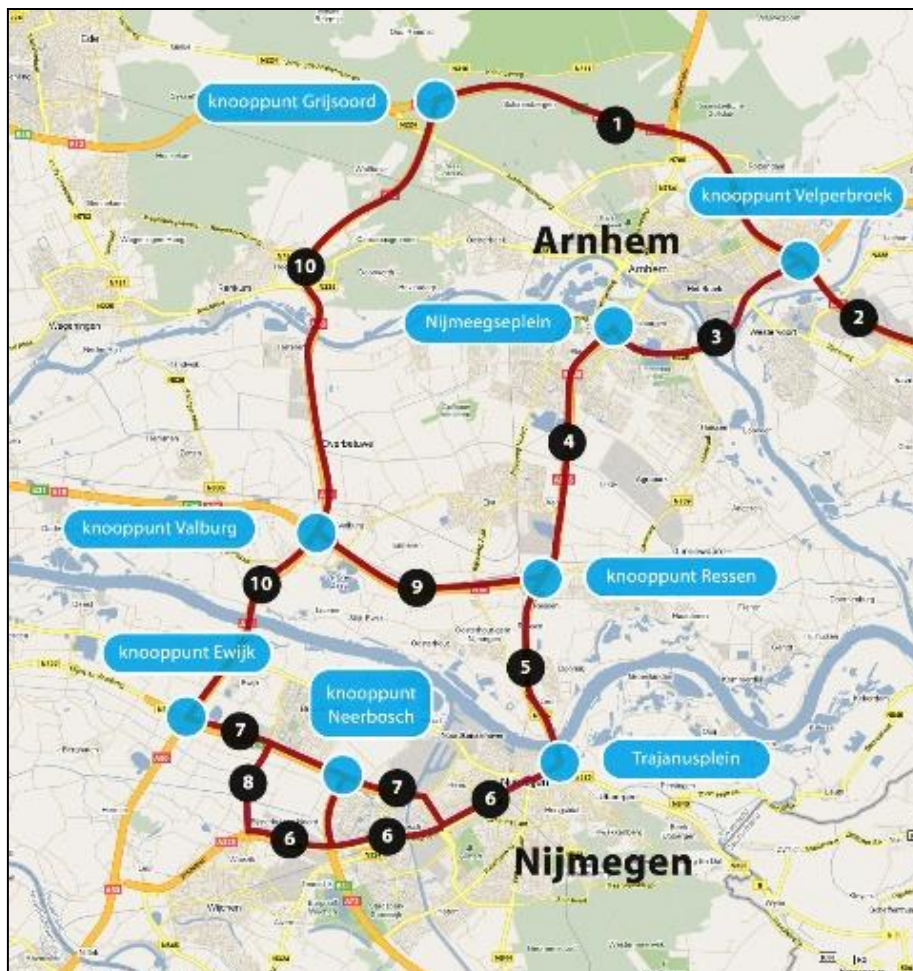
SLIM Prijzen is een van de projecten die voortkomt uit Offensief Bereikbaarheid. In september 2009 is de pilot SLIM Prijzen op de Waalbrug gestart en in 2010 wordt een regiobrede proef op de Regio Ring uitgerold. Een koppeling van de monitoring van zowel de doelen van Offensief Bereikbaarheid en Slim Prijzen is daarom vooralsnog niet mogelijk.

In de nulmeting is een aantal vragen gesteld over Slim Prijzen Waalbrug om een eerste inzicht te krijgen in het gebruik van de RegioRing en alternatieven van deelnemers aan Slim Prijzen Waalbrug om de spits te mijden. Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten daarvan.

6.2 Gebruik van de regioring

Aan de werknemers is gevraagd van welke trajecten en knooppunten op de regioring (figuur 6.1) men gebruik maakt. De resultaten van deze vraag zijn te zien in tabellen 6.1 en 6.2.

Figuur 6.1: Trajecten en knooppunten op de RegioRing



Tabel 6.1: Gebruik van de trajecten op de regioring door panelleden en nieuwe respondenten in 2010

Traject	Panel	Nieuw
traject 1: A12 (Arnhem-Noord)	12%	10%
traject 2: A12 (Westervoort, Duiven, Zevenaar)	13%	11%
traject 3: N325 (Ijsseloordweg, Pleijweg in Arnhem)	24%	20%
traject 4: A325 (Elden, Arnhem-Zuid, Elst)	28%	26%
traject 5: N325 (Prins Mauritssingel in Ressen, Oosterhout, Lent)	27%	18%
traject 6: N326 (St Canisiussingel, Oranjesingel, Graafseweg, Wijchenseweg in Nijmegen)	27%	14%
traject 7: Neerbosscheweg in Nijmegen	15%	10%
traject 8: N847 Schoenaker tussen A73 en A326	3%	2%
traject 9: A15 (Elst, Oosterhout)	11%	10%
traject 10: A50 (Heteren, Renkum)	17%	11%
Geen van deze	36%	40%

Tabel 6.2: Passage van de knooppunten op de regioring door panelleden en nieuwe respondenten in 2010

Knooppunt	Panel	Nieuw
knooppunt Grijsoord	17%	11%
knooppunt Velperbroek	32%	27%
Nijmeegseplein (bij Gelredome)	42%	31%
knooppunt Ressen	44%	35%
Trajanusplein	43%	29%
knooppunt Neerbosch	24%	12%
knooppunt Ewijk	25%	17%
knooppunt Valburg	26%	20%

Uit bovenstaande tabellen blijkt dat bijna tweederde (64%) van de panelleden en 60% van de nieuwe respondenten gebruik maakt van (een deel van) de regioring.

6.3 Slim Prijzen Waalbrug

Van de panelleden doet 8% (n = 68) mee aan de beloningsproef Slim Prijzen Waalbrug. Van de nieuwe respondenten is dit 5% (n = 109). Dit is samen 3% (n = 177) van het totaal aantal deelnemers van Slim Prijzen Waalbrug (n = 5.378).

De door de deelnemers gekozen alternatieven om de spits te mijden staan in tabel 6.3.

Tabel 6.3: Door deelnemers Slim Prijzen Waalbrug gekozen alternatieven om de spits te mijden

Alternatieven	Panel	Nieuw
Andere werktijden	46%	48%
De hele dag thuiswerken	21%	12%
Een deel van de dag thuis werken	23%	25%
(Tele)werken op een andere werkplek	8%	10%
Vergaderingen slim plannen	5%	18%
Andere route met de auto	28%	23%
Fietsen	26%	20%
Met het OV (exclusief Waalsprinter)	21%	17%
Met de Waalsprinter	13%	5%
Carpoolen	0%	3%
Anders	26%	21%

Hieruit blijkt dat het aanpassen van de werktijden voor bijna de helft van de deelnemers een gekozen alternatief is om de spits te mijden. Bijna een kwart (28% panel, 23% nieuw) kiest voor een andere route met de auto.

6.4 Samenhang resultaten werknemersenquête en resultaten uit kentekenregistratie

Zoals in hoofdstuk vijf is gebleken hangt deelname aan Slim Prijzen Waalbrug bij panelleden samen met een (lichte) groei van autokilometers (+ 1%). Het kan hierbij gaan om werknemers die een andere route kiezen en omrijden (dus niet via de Waalbrug). Tevens is er bij panelleden een samenhang tussen Slim Prijzen en een afname van het spitsaandeel van de autokilometers van 2,1%. Bij de nieuwe respondenten is er nauwelijks verandering in het aantal autokilometers (-0,1%) en ook niet in het spitsaandeel.

De resultaten uit de werknemersenquête (panel) worden bevestigd door de resultaten uit de kentekenregistraties (bron: Voortgangsrapportage Beloningsperiode 8, Slim Prijzen Waalbrug, mei 2010). Uit de registraties in april 2010 blijkt dat het aantal reizen in de spits op de betreffende passages bij deelnemers Slim Prijzen Waalbrug ongeveer met de helft (ca 45%) is afgenomen. Op het totale verkeer is dat een reductie in de spits van tussen de 5% en 10%. NB. De spits is hier breder gedefinieerd als 7.00-10.00 en 15.00-19.00.

6.5 Conclusie

Ruim zes op de tien werknemers maakt gebruik van de regioring. Vijf tot acht procent neemt deel aan Slim Prijzen Waalbrug. Het belangrijkste alternatief om de spits te mijden voor deelnemers van Slim Prijzen is het aanpassen van werktijden. Slim Prijzen draagt bij aan een afname van het aandeel autokilometers in de spits.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

In dit afsluitende hoofdstuk geven we eerst een samenvatting van de belangrijkste conclusies uit de monitor mobiliteitsmanagement 2009-2010. Vervolgens komen we tot een aantal aanbevelingen voor Offensief Bereikbaarheid en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Doel van de aanbevelingen is om Offensief Bereikbaarheid en de stadsregio handvatten te geven om de vervolgstappen in het proces van mobiliteitsmanagement met en bij het bedrijfsleven zo optimaal mogelijk in te vullen.

7.2 Conclusies

De volgende conclusies kunnen worden getrokken over de veranderingen in mobiliteit:

- ▶ Over de periode 2009 - 2010 is het aantal autokilometers onder de werknemers (licht) gegroeid. De groei ligt rond de 2%. Dit is in lijn met de cijfers van de verkeersintensiteiten op de autosnelwegen waar tussen 2006 en 2009 ook een (lichte) stijging in intensiteiten te zien is.
- ▶ Deze groei is met name zichtbaar in de daluren. Het aandeel autokilometers in de spitsen is juist gedaald met ca. 3%.
- ▶ De toename van de autokilometers is voor 80% te wijten aan de toename van woon-werk afstanden, vooral de langere woon-werk afstanden (> 30 km).
- ▶ Het aantal reizen is toegenomen met circa 2%.
- ▶ Het gebruik van alternatieven voor de auto is toegenomen. Men kiest op de woon-werk afstand 2,5 - 7,5 kilometer vaker voor de fiets in plaats van de auto.
- ▶ Filedruk speelt nauwelijks een rol bij de keuze tussen auto of een alternatief. Wel bepalend is of men zakelijke reizen moet maken en dat men de auto nodig heeft voor andere activiteiten op het werk.

Het aantal autokilometers tussen 2009 en 2010 groeit met ca. 2%. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door een toename van (lange) woon-werk afstanden. Tegelijkertijd daalt het aandeel autokilometers in de spits met rond de 3%. Ook is het gebruik van alternatieven voor de auto toegenomen.

Om het reisgedrag van werknemers te beïnvloeden worden door bedrijven mobiliteitsmanagement maatregelen genomen. Daarbij is sprake van grote verschillen tussen bedrijven in de uitgangssituatie en in de ontwikkelingen. Op basis van het onderzoek kan echter wel een aantal grote lijnen worden ontdekt:

- ▶ Bij de start (2008) hadden veel maatregelen betrekking op arbeidsvoorwaarden. Belangrijk daarbij zijn de reiskostenregelingen (stimulering OV) en het thuiswerken. Daarnaast zijn verhuiskostenregelingen en flexibele werktijden genoemd;
- ▶ In de periode daarna is meer aandacht uitgegaan naar bewustwording, regelingen voor fiets en stimulering van de ketenmobiliteit. Bij bewustwording gaat het onder meer om de bedrijvenscans en de installatie van aanspreekpunten binnen de bedrijven, alsmede om campagnes/communicatie. In het proces rondom bewustwording heeft het Offensief Bereikbaarheid een belangrijke rol gespeeld.

Verder blijkt dat de volgende ontwikkelingen bij bedrijven gaande zijn:

- ▶ De mogelijkheden om thuis te werken en het aantal thuiswerkers is fors gegroeid (2010 ten opzichte van 2009). Dit aantal thuiswerkers kan verder groeien als daar de faciliteiten voor worden aangeboden door de werkgevers.
- ▶ Een kwart tot een derde deel van de werknemers heeft flexibele werktijden. Deze werknemers reizen minder vaak in de spits dan werknemers met vaste werktijden en de vertrektijden zijn meer gespreid. De verschuiving van vertrektijden van spits naar dal bij individuele werknemers is echter nog beperkt. Dit komt onder andere omdat men (nog) weinig filedruk ervaart en gebonden is aan schooltijden. Anderzijds vormen (andere) maatregelen door de werkgever een belemmering; men wil op tijd op het werk zijn om een parkeerplaats te bemachtigen. Er is dus potentie voor een verdere verschuiving van vertrektijden van spits naar dal.

Offensief Bereikbaarheid draagt bij aan de bewustwording in het bedrijfsleven van de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement. Daarmee samenhangend is bij bedrijven een toename zichtbaar van thuiswerken, het stimuleren van alternatieven voor de auto en nieuwe regelingen op het gebied van flexibele werktijden.

Ten slotte is nagegaan wat de effecten van deze maatregelen zijn geweest op de mobiliteit. Daarbij zijn de volgende conclusies te trekken:

- ▶ Maatregelen op de werkplek, zoals thuiswerken, het combineren van externe afspraken, telewerken en dergelijke zorgen voor een daling van het spitsaandeel van 3,6%. Bij deze groep is het totaal aantal kilometers echter wel toegenomen, hetgeen veroorzaakt wordt door verhuizingen.
- ▶ Maatregelen ten aanzien van arbeidsvoorwaarden hebben betrekking op afspraken over flexibele werktijden, stimulering door het management, reiskostenvergoedingen en dergelijke. Hier zien we een daling van 4,6% in het spitsaandeel. Wel zien we hier (ook) enige stijging in de totale autokilometers.
- ▶ Bij deelname aan Slim Prijzen zien we een daling van het spitsaandeel, maar ook een lichte stijging in de autokilometers. Dit komt mogelijk omdat mensen een andere route hebben gekozen om de Waalbrug te vermijden.

Merk op dat deze maatregelen moeten worden afgezet tegen autonome ontwikkelingen, zoals verhuizingen en veranderingen in werkplek en -functie. Deze hebben nauwelijks effect op het spitsaandeel gehad, maar hebben – samen met de toename in (langere) woon-werk afstanden - wel geleid tot een forse toename van de autokilometers (4,6%). Het is niet ondenkbaar dat maatregelen en autonome ontwikkelingen met elkaar samenhangen; een verandering in functie of werkzaamheden heeft bijvoorbeeld een verhuizing en een langere woon-werk afstand tot gevolg waardoor men meer gaat thuiswerken. Of men door de verandering van functie gaat men meer zakelijke reizen maken waardoor men vaker externe afspraken combineert. Enerzijds zorgt dit voor een hoger aantal autokilometers (toename woon-werk afstand, toename aantal reizen), anderzijds zorgt dit voor een afname van het spitsaandeel (minder reizen maken, werktijden zelf bepalen). Op basis van de huidige gegevens kan deze samenhang echter (nog) niet verder worden uitgewerkt.

Offensief Bereikbaarheid heeft vooralsnog niet geleid tot een reductie van autokilometers. Wel is het aandeel autokilometers in de spits afgenomen.

De mobiliteitsmanagement maatregelen die hierbij van invloed zijn, zijn:

- ▶ Thuiswerken
- ▶ Flexibele werktijden
- ▶ Stimulering door het management
- ▶ Het combineren van externe afspraken.

Ook draagt Slim Prijzen bij aan een afname van het aandeel autokilometers in de spits.

Er is potentie voor een verdere reductie van het aandeel autokilometers in de spits.

7.3 Aanbevelingen

1. Ga aan de slag met nieuwe werknemers of werknemers die veranderen van woonadres of functie

Een groot deel van de toename in autokilometers wordt veroorzaakt door werknemers die veranderen van functie of van woonadres (langere woon-werk afstanden). Deze werknemers krijgen te maken met een nieuwe situatie waarin ze vaak nieuwe keuzes voor onder andere een nieuwe vervoerwijze moeten maken. Maak van deze verandering in de (persoonlijke) leef en werksituatie gebruik om een verschuiving in modal split en/of verschuiving in vertrektijden te bewerkstelligen. Neem de mobiliteitsregelingen voor deze werknemers (opnieuw) onder de loep en biedt een mobiliteitspakket op maat aan. Indien ingezet wordt op het stimuleren van OV dient de kwaliteit van het OV (van en naar de werklocatie, van en naar het huisadres) hoog te zijn zodat de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto sterk is.

2. Bevorder de kennisuitwisseling over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement.

Mobiliteitsmanagement is een begrip geworden in het bedrijfsleven. Offensief Bereikbaarheid heeft bijgedragen aan de bewustwording en het beter bekend maken van het begrip mobiliteitsmanagement in het bedrijfsleven. Toch zijn er nog bedrijven die niet goed op de hoogte zijn van de mogelijkheden van het instrument mobiliteitsmanagement en drempels ervaren bij het invoeren van veranderingen in regelingen. Ook zien (nog) niet alle bedrijven het belang en meerwaarde van mobiliteitsmanagement in voor de eigen organisatie. Offensief Bereikbaarheid kan bedrijven hierbij faciliteren door de behoeftes bij individuele bedrijven te inventariseren, kennis uit de monitoring en de ervaringen van bedrijven (best practices etc.) te delen. En daarmee de kennisuitwisseling over mobiliteitsmanagement te bevorderen. Dit bijvoorbeeld door het organiseren van bijeenkomsten voor bedrijven. Bijeenkomsten hebben daarbij nog een ander nut; een competitieve sfeer tussen bedrijven kan helpen om sneller stappen te maken in de besluitvorming over mobiliteitsbeleid.

3. Maak niet vrijblijvende afspraken waar beide partijen voordeel van hebben.

Zowel push als pull maatregelen zijn nodig; de regio draagt zorg voor voldoende informatie over de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, organiseert bijeenkomsten voor bedrijven, voert gesprekken met vervoerders en bedrijven om behoeftes te inventariseren voor pendelvervoer naar bedrijventerreinen. De bedrijven zijn

vervolgens aan zet om zich te committeren aan afspraken. Daarnaast kunnen wederkerige afspraken worden gemaakt waarbij de regio voor bepaalde mobiliteitsvoorzieningen zorgt (OV-diensten, fietsvoorzieningen en dergelijke) en bedrijven middels interne communicatie en andere stimulerende acties werknemers het bestaan en voordelen van dergelijke voorzieningen laat zien. Concreet gaat het dan om bijvoorbeeld:

- ▶ Op korte woon-werk afstand fiets aantrekkelijker maken: fietsvergoeding, goede fietsvoorzieningen, communicatie inzetten op aspecten "gezond & milieu".
- ▶ Op langere woon-werk afstand het OV aantrekkelijk maken: goede kwaliteit voor en natransport, pendelvervoer, OV vergoedingen, multimobiliteitskaart, OV fiets.
- ▶ Auto gebruik demotiveren, daarbij integraal beleid, dus niet flexibele werktijden invoeren en tegelijkertijd onvoldoende parkeerplaatsen hebben zodat mensen alsnog voor een bepaalde tijd naar het werk reizen om parkeerplaats te kunnen bemachtigen.
- ▶ Medewerkers enthousiasmeren voor bewuster omgaan met MM: inzage geven in eigen gebruik van kilometers, maak werknemer zelf verantwoordelijk voor gebruik, budget wat overblijft terugstorten etc.

4. Gun het proces de tijd (maar ook niet teveel)

Kortom: de regio draagt zorg voor voldoende basis waarop bedrijven verder kunnen voortborduren, van bedrijven wordt vervolgens de nodige inzet verwacht. Dit proces - bruggen slaan tussen bedrijfsleven en overheid, vertrouwen winnen, maatregelen doorvoeren (zowel bij regio als bij bedrijven) heeft tijd nodig. Het is van belang hier begrip voor te hebben en geen overhaaste besluiten 'door te duwen'. Aan de andere kant zullen ook deadlines gesteld moeten worden zodat afspraken niet vrijblijvend blijven. Ten slotte zijn in de Stadsregio Arnhem Nijmegen onmiskenbaar stappen gezet die het waard zijn om verder te worden uitgewerkt.

Bijlagen

Bijlage 1: Respons per organisatie

Tabel B1.1: Responsoverzicht nul en éénmeting Stadsregio Arnhem Nijmegen

Werkgever	Aantal werknemers	Respons								
		Nulmeting 2009	%	Aantal panel	Panel 2010	%	Nieuw 2010	%	Totaal 2010	%
Arcadis	300	97	32%	43	13	30%	87	34%	100	33%
DAR Holding NV	200	23	12%	7	4	57%	19	10%	23	12%
Gemeente Arnhem	1.500	86	6%	49	37	76%	0%	37	2%	
Hogeschool Arnhem Nijmegen	2.700	810	30%	316	183	58%	589	25%	772	29%
Kamer van Koophandel Gelderland	155	119	77%	31	17	55%	0%	17	11%	
NXP Semiconductors	2.500	666	27%	265	187	71%	101	5%	288	12%
Rabobank Arnhem	300	161	54%	36	15	42%	0%	15	5%	
Rijkswaterstaat	730	178	24%	88	44	50%	0%	44	6%	
Stadsregio Arnhem Nijmegen	40	34	85%	13	10	77%	15	56%	25	63%
VCC Oost	12	10	83%	5	4	80%	6	86%	10	83%
Alewiijnse	400						95	24%	95	24%
Alliander	4.500						556	12%	556	12%
Electrabel	150						51	34%	51	34%
Fleet Support b.v.	40						23	58%	23	58%
Gemeente Beuningen	180						83	46%	83	46%
Gemeente Lingewaard	300						62	21%	62	21%
KPMG	140						49	35%	49	35%
OHRA	1.000						264	26%	264	26%
Royal Haskoning	900						240	27%	240	27%
SITA Holding	250						47	19%	47	19%
UVIT	1.100						162	15%	162	15%
Anders	onbekend	5		1			14		14	
Totaal 2009	8.437	2.189	26%							
Totaal 2010	14.867			854	514	60%	2.463	17%	2.977	20%

Bijlage 2: Overige ontwikkelingen

1. Socio-economische ontwikkeling

In de stadsregio Arnhem – Nijmegen nemen de volgende 20 gemeenten deel.

- ▶ Arnhem;
- ▶ Beuningen;
- ▶ Doesburg;
- ▶ Duiven;
- ▶ Groesbeek;
- ▶ Heumen;
- ▶ Lingewaard;
- ▶ Millingen aan de Rijn;
- ▶ Montferland;
- ▶ Mook en Middelaar (prov Limburg);
- ▶ Nijmegen;
- ▶ Overbetuwe;
- ▶ Renkum;
- ▶ Rheden;
- ▶ Rijnwaarden;
- ▶ Rozendaal;
- ▶ Ubbergen;
- ▶ Westervoort;
- ▶ Wijchen;
- ▶ Zevenaar.

In deze paragraaf beschrijven we de ontwikkeling van factoren die van invloed zijn op de omvang van het woon-werk verkeer in de stadsregio. Op basis van cijfers van het CBS is de ontwikkeling in de genoemde gemeenten onderzocht:

- ▶ in de ontwikkeling van het aantal inwoners en
- ▶ in de werkzame en werkloze beroepsbevolking;
- ▶ in de omvang van het autobezit;
- ▶ in de omvang van het jaarkilometrage.

Inwoners en beroepsbevolking

In tabel B2.1 is de trendmatige ontwikkeling van de (beroeps)bevolking van de gemeenten in de stadsregio vanaf 1 januari 2007 weergegeven.

Tabel B2.1: Ontwikkeling omvang (beroeps)bevolking (x 1.000)

	2007	2008	2009
Totaal aantal inwoners	722,4	725,0	728,8
Bevolking 15 tot 65 jaar ¹	473,8	474,9	474,4
Beroepsbevolking (werkzaam en werkloos) ¹	325,6	330,6	331,9
Werkzame beroepsbevolking ¹	306,3	314,2	316,8

¹: (cijfers excl Mook en Middelaar, Rozendaal, Ubbergen, Millingen aan de Rijn. Deze gemeenten hebben minder dan 10.000 inwoners en zijn daarom bij het CBS in de tabellen met beroepsbevolking niet opgenomen)

Het totaal aantal inwoners van de regio stijgt jaarlijks, gemiddeld met 0,4%. De omvang van de bevolking tussen 15 en 65 jaar verandert niet. De omvang van de werkzame en werkloze beroepsbevolking stijgt met gemiddeld 1% per jaar.

De werkzame beroepsbevolking is verantwoordelijk voor de verplaatsingen voor woon-werk verkeer. De omvang van deze groep groeit jaarlijks met 1,7% en is daarmee groter dan de jaarlijkse groei van het totaal aantal inwoners.

Autobezit

In tabel B2.2 is het aantal motorvoertuigen weergegeven voor de vijf gemeenten, voor de jaren 2007 – 2009. De motorvoertuigen worden onderscheiden in personenauto's, bedrijfsauto's en motorfietsen.

Tabel B2.2: Ontwikkeling motorvoertuigen

	2007	2008	2009
Personenauto's	325.245	311.310	316.514
Bedrijfsauto's	78.461	74.977	76.355
Motorfietsen	25.549	26.276	27.169
Totaal motorvoertuigen	429.255	412.563	420.038

Het aantal personenauto's en bedrijfsvoertuigen in de stadsregio daalt jaarlijks met gemiddeld 1,4%. Groei zit er met 3,1% per jaar in het aantal motorfietsen. Gemiddeld neemt het totaal aantal motorvoertuigen per jaar af met 1,1%.

2. Resultaten jaarkilometrage

De omvang van het jaarkilometrage van personenauto's in heel Nederland daalt in de periode 2007 – 2008 met 1% van 12.299 km naar 12.144 km per jaar. Het kilometrage van bedrijfsauto's verandert niet. Van 2009 zijn op dit moment nog geen cijfers beschikbaar.

3. Ontwikkeling automobilititeit

De automobilititeit op autosnelwegen in de regio (A12, A15, A50 en A73) groeit in de periode 2006 – 2009 jaarlijks gemiddeld met 2% (etmaalintensiteit).

De ontwikkeling in de ochtendspits is met een jaarlijkse gemiddelde groei van 2% vergelijkbaar met die gedurende het etmaal. Tussen 2008 en 2009 valt op dat de groei 4% bedraagt; de groei in de andere jaren bedraagt jaarlijks 1%.

In de avondspits is de jaarlijkse toename met 1% iets kleiner dan het etmaal. Opvallend is dat in de avondspits tussen 2007 en 2008 sprake is van een daling van 1%. De groei in de andere periodes bedraagt 2% per jaar.

4. Ontwikkeling gebruik openbaar vervoer

In deze paragraaf onderzoeken we welke ontwikkeling er plaatsvindt in het gebruik van het openbaar vervoer in de regio.

Vervoersomvang NS

De provincie Gelderland maakt deel uit van landsdeel NoordOost van de NS. Het spoorvervoer door de NS in de regio NoordOost groeide in 2007 ten opzichte van 2006 met 0,7%. In het daarop volgende jaar bedroeg de groei 4,3%. Tussen 2008 en 2009 daalde de vervoersomvang met 1,1%.

Van de vervoersomvang van andere vervoerders zijn geen gegevens bekend.