

De betekenis van meer thuiswerken voor mobiliteitsbeleid

Daniëlle Snellen – PBL – danielle.snellen@pbl.nl

Maarten 't Hoen – PBL – maarten.thoen@pbl.nl

Jeroen Bastiaanssen – PBL – jeroen.bastiaanssen@pbl.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

Samenvatting

De afgelopen anderhalf jaar heeft Nederland vanwege de coronapandemie meer ervaring opgedaan met thuiswerken. Maar leidt die ervaring ertoe dat de toekomstige balans tussen werken op kantoor en werken thuis gaat veranderen? En wat zijn daarvan de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit? De verwachtingen over de langetermijneffecten van meer thuiswerken waren vrijwel vanaf het begin hooggespannen. In ons onderzoek gaan we op zoek naar langetermijntrends en -patronen maar ook naar recente trendbreuken en 'zwakke' signalen (weak signals) die kunnen duiden op structurele gedragsveranderingen.

Het onderzoek is gebaseerd op een mixed methods aanpak, die naast literatuurstudie bestaat uit zowel kwalitatieve als kwantitatieve empirische onderzoeksmethodes. Een analyse van de Enquête Beroepsbevolking laat zien dat de groep thuiswerkenden, ondanks verstrekende maatregelen tijdens corona, niet substantieel groter is geworden. Een groot deel van de mensen (ruim de helft) ging niet thuiswerken. Wel is het aantal dagen dat werknemers thuiswerken, fors toegenomen.

De mensen die (min of meer gedwongen) fors meer zijn gaan thuiswerken, waarderen hun woning en woonomgeving anders of meer. Je bent immers meer in en om het huis. Toch zien we dat voorsnog nauwelijks terug in het verhuisgedrag en de prijsontwikkeling van woningen. Hoewel er zeker een trek van de (Rand)stad naar de periferie zichtbaar is, is dat geen aantoonbaar gevolg van de pandemie.

Meer thuiswerken heeft ook gevolgen voor ons verplaatsingsgedrag. Thuiswerkers reizen minder naar kantoor, maar geven aan dat ze behoefte hebben aan extra overige verplaatsingen, zoals winkelen, sporten en uitjes. Het aantal autokilometers zal dus mogelijk maar beperkt afnemen. Maar de extra verplaatsingen zijn minder tijdgebonden en naar verwachting minder in de spits. Daardoor verwachten we dat thuiswerken zorgt voor minder files.

We concluderen dat voor beleid de kunst wordt om een goede balans te vinden. Een balans tussen haast maken om de positieve effecten van thuiswerken te bestendigen. Bijvoorbeeld het normaliseren van thuiswerken en het spreiden van het verkeer over de dag en over de week. Tegelijkertijd is ook geduld nodig om de effecten van corona en meer thuiswerken als gevolg daarvan goed in beeld te kunnen krijgen.

Tot slot reflecteren we op de hooggespannen verwachtingen die er zijn rond thuiswerken en de relativering die ons onderzoek daarop geeft. Speelt dat ook bij andere ontwikkelingen in ons vakgebied en kunnen we daar iets van leren?

1. Inleiding

Toen medio maart 2020 Nederland (en vele andere landen in Europa/de wereld) in lockdown ging vanwege de coronapandemie, werd zoveel mogelijk thuiswerken het devies van het kabinet, als één van de maatregelen om de pandemie in te dammen. Vanaf die tijd werden grote groepen werkenden ineens 'gedwongen' vanuit huis te werken toen allerhande lock-downmaatregelen van kracht werden die de coronapandemie moesten indammen. Er is veel, misschien wel maximaal, ervaring opgedaan met andere vormen van werken. Over de gevolgen hiervan wordt volop gespeculeerd, zowel in de media, als door beleidsmakers en professionals. Zij hebben hooggespannen verwachtingen over de ontwikkeling van thuiswerken, het verhuis- en reisgedrag van werknemers en effecten op het mobiliteitssysteem en leefomgeving

Mogelijk zorgt de ervaring met thuiswerken tijdens de coronapandemie voor structurele veranderingen in de wijze waarop en de mate waarin we thuiswerken en reizen (voor werk). Dat is echter niet vanzelfsprekend. De ontwikkeling van 'plaats- en tijdonafhankelijk werken' is al veel langer gaande en de verwachtingen over de mogelijkheden die dat biedt om verplaatsen overbodig te maken zijn al langer hoog. Er werd in het verleden zelfs gesproken over een 'death of distance' (Cairncross, 1997). Maar hoewel al langere tijd de mogelijkheden voor het op afstand werken toenamen, en het gebruik ervan ook, werden niet alle mogelijkheden die ICT biedt in hun volle potentie benut. Overleg vond doorgaans toch fysiek plaats en ook voor individueel bureauwerk werd massaal afgereisd naar de werkplek.

En als de coronapandemie wel een 'game-changer' zou zijn voor de mate waarin we thuiswerken, dan zijn de effecten daarvan ook niet vanzelfspreken. Betekent meer in en om het huis vertoeven daadwerkelijk andere woonbehoeften, ook op andere locaties, bijvoorbeeld behoefte aan grotere woningen in een meer landelijke omgeving? Gaan we daadwerkelijk minder reizen of compenseren we 'gewonnen' reistijd voor forenzen met andere trips? En leidt het thuiswerken blijvend tot minder congestie en daardoor tot een kleinere investeringsbehoefte in het mobiliteitssysteem (met name autowegen en rails)?

In een recent onderzoek heeft het Planbureau voor de Leefomgeving zich gericht op de vraag hoe en in hoeverre thuiswerken naar verwachting gaat veranderen en welke gevolgen dat mogelijk heeft voor de kantorenmarkt, de woningmarkt en het mobiliteitssysteem. We zijn op zoek gegaan naar lange-termijntrends en patronen maar ook naar recente trendbreuken en 'zwakke' signalen (weak signals) die kunnen duiden op structurele gedragsveranderingen.

In dit paper gaan we kort in op de ontwikkeling van het thuiswerken en de mogelijke gevolgen voor woonvoorkeuren, waarna we dieper duiken in de gevolgen voor mobiliteit. We werken daarbij toe naar een aantal conclusies voor het mobiliteitsbeleid van Rijk en regio en reflecteren vervolgens over de lessen die we kunnen trekken over andere ontwikkelingen die fundamentele gedragsveranderingen veronderstellen.

2. Mixed methods aanpak

Om de trends, patronen en mogelijke tekenen van verandering scherp te krijgen hebben we gebruik gemaakt van veel verschillende bronnen en methoden, op een manier die past binnen een traditie van gemengd methodisch onderzoek (mixed methods research). Naast literatuurstudie is gebruik gemaakt van zowel kwalitatieve als kwantitatieve empirische onderzoeksmethodes.

Het kwantitatieve onderzoek bestaat uit verschillende data-analyses en poogt vooral inzicht te bieden in hoe vaak bepaalde fenomenen (zoals thuiswerken, verhuizingen en woon-werkverplaatsingen) voorkomen en de mate waarin dat verandert. Hierbinnen zijn meerdere methodes gebruikt zoals beschrijvende statistieken en verschillende meer geavanceerde statistische analyses. De keuze voor een techniek is themaspecifiek en vooral gedreven door de beschikbare databronnen; zo stellen datasets op grond van enquêtes (steekproeven) andere eisen aan de methode dan registerdata. Per thema worden de methoden verder toegelicht.

Het kwalitatieve onderzoek bestond uit het houden van themadoorsnijdende focusgroepgesprekken. Deze gesprekken waren vooral bedoeld om de diepte in te gaan en inzicht te geven in de onderliggende factoren bij de mate van thuiswerken, het al dan niet willen verhuizen als gevolg daarvan, eventuele veranderingen in het dagelijkse verplaatsingsgedrag, en andere vraagstukken verband houdend met (thuis)werken, wonen en mobiliteit. Er zijn in totaal 8 focusgroepgesprekken gevoerd waarin 35 werkenden aan het woord zijn geweest, uit verschillende typen beroepen (o.a. administratief, uitvoerend, kenniswerkers, beleid, management) en sectoren (o.a. onderwijs, cultuur, zorg, overheid, dienstverlening). De respondenten kwamen uit verschillende delen van het land, uit zowel stedelijke en meer landelijke woonplaatsen. De groep was gevarieerd naar geslacht, inkomen, opleidingsniveau en huishoudensamenstelling. Sommigen hadden ook voor corona al ervaring met thuiswerken, anderen nog niet. Tijdens corona werd door alle respondenten geheel of gedeeltelijk thuisgewerkt. De gesprekken zijn gevoerd in mei 2021, toen het thuiswerkadvies van de overheid vigeerde en er nog geen zicht was op hoe lang dat nog zou duren. Aan de hand van een gestructureerde vragenlijst is het gesprek gevoerd over ervaringen met thuiswerken, de eventuele aanpassingen die daarvoor gedaan zijn in en rond de woning, de veranderingen in mobiliteitsgedrag, woonwensen en werkwensen en de verwachtingen voor de toekomst.

3. Ontwikkelingen in thuiswerken: iets meer thuiswerkers, veel meer thuiswerken

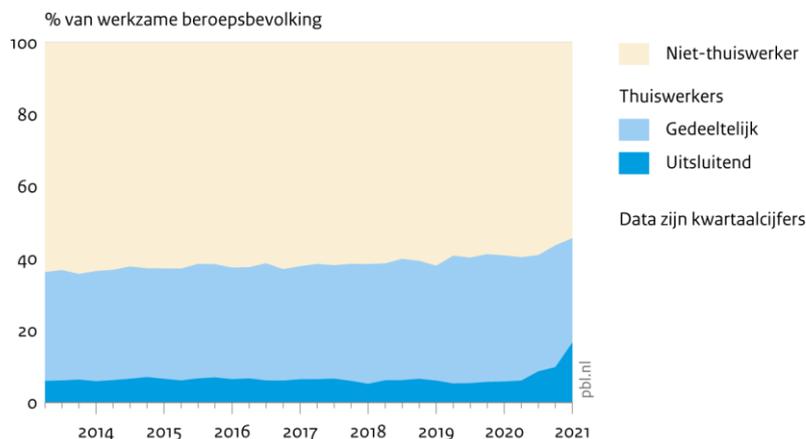
De afgelopen jaren, dus voorafgaand aan de coronapandemie, is het percentage van de werkenden dat geheel of gedeeltelijk thuiswerkt toegenomen tot 41 procent in 2019 (tegenover 37 procent in 2013); 59 procent werkte dus nooit thuis. Dat blijkt uit de Enquête Beroepsbevolking (EBB)¹. Een klein deel van de thuiswerkers (6 procentpunt) werkte uitsluitend thuis, de rest gedeeltelijk. Gedeeltelijk kan daarbij zowel betrekking hebben op incidenteel als één of enkele vaste dagen per week. De groep thuiswerkers is

¹ Deze indicator is gebaseerd op de vraag in de Enquete Beroepsbevolking of mensen weleens vanuit huis werk verrichten (zowel op vaste dagen als niet op vaste dagen).

niet homogeen over de bevolking verdeeld: met name mannen, hoogopgeleiden, mensen met een vaste baan, met een Nederlandse achtergrond, in bepaalde beroepen werken gemiddeld vaker (gedeeltelijk) thuis.

Door de overheidsmaatregelen tegen de coronapandemie is het aandeel thuiswerkers toegenomen tot 46 procent in het vierde kwartaal van 2020, een toename van 5 procentpunt ten opzichte van de situatie voor corona (zie Figuur 1). Van die 46 procent werkte 17 procentpunt tijdens de coronapandemie uitsluitend thuis, tegenover 6 procentpunt van de 41 procent in 2019. Het aantal dagen dat werknemers thuiswerken is fors toegenomen. Maar de groep thuiswerkenden is, ondanks verstrekende maatregelen, niet substantieel groter geworden. Een groot deel van de mensen die tijdens corona geheel of grotendeels thuis werkte, deed dat daarvoor ook al incidenteel of gedeeltelijk. De toename in thuiswerkdagen heeft gevolgen voor bijvoorbeeld het verplaatsingsgedrag (zie verderop).

Aandeel thuiswerkers



Bron: CBS-EBB; bewerking PBL

Figuur 1: Aandeel werkenden dat niet, gedeeltelijk of uitsluitend thuiswerkt

In de gevoerde gesprekken brengt een deel van de thuiswerkers naar voren de wens te hebben om ook na corona gedeeltelijk thuis te blijven werken (2 of 3 dagen per week wordt daarbij het meest genoemd). Deze wens vinden zij veelal ook realistisch, al geven ze herhaaldelijk aan dat hiervoor wel een verandering van de werkcultuur nodig zal zijn. Lang niet iedereen voelt binnen de organisatiecultuur de vrijheid om thuis te blijven werken, ook als dat niet meer afgedwongen wordt door de pandemiemaatregelen. Met een combinatie van thuis en op locatie werken, hopen werkenden de ervaren voordelen van thuiswerken (vooral minder reizen, meer concentratie, rust en flexibiliteit) te combineren met de voordelen van onder collega's zijn (vooral interactie, zowel sociaal als werkgerelateerd).

'Er gebeuren toch wel goede dingen bij het koffiezetapparaat. Alleen zou ik dan bijvoorbeeld vier dagen willen werken en één dag thuis om toch die productieve dag te hebben (...). Contact is gewoon heel belangrijk. Voor het werk zelf vind ik het vaak niet

nodig om naar het werk te gaan: In feite is de computer die ik hier heb staan dezelfde als die op kantoor. '

Een recent onderzoek van het SCP (Josten & Merens 2021) laat uitgebreid de plussen en minnen van thuiswerken zien en wijst eveneens op de wens van velen om in de toekomst meer hybride te werken, zij het dat er grote verschillen zitten tussen mensen in het aandeel dat ze thuis dan wel op de werkplek door willen doorbrengen. Dit vergt flexibiliteit van werkgevers.

4. Ontwikkelingen in woonwensen: thuiswerken meestal geen reden voor, maar wel een factor bij verhuizing

Mogelijk heeft de coronapandemie, in het bijzonder het meer vanuit huis werken, ook gevolgen voor de waardering van de woning en de woonomgeving en dus de woonbehoefte. Op zoek naar 'eerste' signalen hebben we geluisterd wat thuiswerkers zélf zeggen. Uit enkele focusgroepgesprekken blijkt dat de waardering van de woning en de woonomgeving en het belang dat eraan gehecht wordt, bij sommigen is toegenomen. Sociale verbanden in de buurt spelen hierbij een rol, maar ook de ruimte in en om het huis, de voorzieningen in de buurt en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving, vooral in termen van groen en recreatiemogelijkheden. Dat toegenomen belang lijkt zich vooralsnog niet direct te vertalen in verhuizing. Het zou kunnen dat dit komt omdat mensen het thuiswerken als tijdelijk zien, maar we zien dit ook bij respondenten die structureel (deels) willen blijven thuiswerken. Het thuiswerken an sich is voor thuiswerkers veelal niet voldoende reden tot verhuizing, maar het kan wel een rol spelen bij toekomstige keuzes. Op termijn zou het thuiswerken dus wel kunnen leiden tot andere voorkeuren op de woningmarkt. Die voorkeuren verschuiven overigens niet eenzijdig naar minder stedelijk en meer groen, ook stedelijke voorzieningen worden hoog gewaardeerd en nabij het werk wonen blijft aantrekkelijk.

'Ja, maar niet nu, vanwege dat thuiswerken, dat het zo veel invloed heeft dat ik echt ergens anders heen wil. Maar als ik ergens anders heen ga, dan hou ik er wel rekening mee, met thuiswerken.'

Via data-analyses van het recente verhuisgedrag (CBS) en van de kooprijsoontwikkeling (NVM) hebben we gekeken of er daadwerkelijk een trek uit de stad en een toenemende populariteit van het platteland zichtbaar is, zoals vaak gesuggereerd. We zien inderdaad dat de Randstad en steden in het algemeen, in relatieve zin, een kleiner binnenlands vestigingssaldo (vestiging minus vertrek) hebben dan de periferie van Nederland en de meer landelijke gemeenten. Bij de kooprijsoontwikkeling zien we een vergelijkbaar patroon: het gat tussen prijzen in suburbane en meer landelijke gebieden en de steden wordt kleiner, als ook die tussen de Randstad en de rest van Nederland. Echter, deze ontwikkeling in migratiepatronen en prijsverschillen is grotendeels al langer gaande en lijkt eerder toe te schrijven aan de langjarige hoogspanning op de stedelijke woningmarkten dan aan veranderende woonvoorkeuren onder invloed van corona en het thuiswerken dat daar mee samenhangt.

De vraag is hoe dit zich op de (middel)lange termijn voortzet en wat de omvang van een eventuele trendbreuk zal zijn. Hoewel thuiswerken in zichzelf veelal onvoldoende reden is

voor een verhuizing, heeft het wel invloed op de woonwensen. Thuiswerken zou er dus met vertraging toe kunnen leiden dat de woonwensen veranderen, zo suggereren de gesprekken met thuiswerkers. Bovendien is de Nederlandse economie nog altijd een kenniseconomie; het belang van interactie en daarmee geografische nabijheid voor het functioneren van bedrijven leidt nog altijd tot een ruimtelijke concentratie van bedrijven (zie ook Glaeser en Gottlieb, 2006). En ook blijven veel mensen het aantrekkelijk vinden om in steden te wonen vanwege de vele winkels en culturele voorzieningen daar. Mocht de balans toch iets meer verschuiven van stad naar platteland en van Randstad naar de periferie, dan kan dat mogelijk de druk op de (Rand)stedelijke woningmarkten wat verlichten.

5. Thuiswerken creëert ruimte voor langere woon-werkafstanden en andere verplaatsingen

Meer thuiswerken heeft ook gevolgen voor ons verplaatsingsgedrag. Tijdens de coronapandemie nam het verkeersvolume met ongeveer 20 procent af en het aantal files met 70 procent (IenW 2020). Minder frequent naar het werk reizen betekent inderdaad minder forenskilometers, maar dat is niet het hele verhaal. Er treden namelijk ook compenserende gedragingen op: andere verplaatsingen, deels voor andere motieven, met andere vervoerwijzen en op andere momenten. De Breyer-wet toont ook hier zijn geldigheid. Aan de hand van interviews en data-analyse hebben we in kaart gebracht welke veranderingen optreden en waarom.

5.1 Ervaringen van thuiswerkers

In de focusgroepinterviews hebben we uitgebreid met mensen gesproken over hoe thuiswerken samenhangt met hun forensgedrag, maar ook met veranderingen in verplaatsingsgedrag voor andere motieven. De gesprekken geven niet zozeer inzicht in wat er precies veranderd, maar vooral in welke motivaties er achter die veranderingen liggen.

Als mensen vaker thuis kunnen en mogen werken, dan leidt dat logischerwijs tot minder woon-werkverkeer. Dat is ook een veelvuldig genoemd voordeel van thuiswerken: *"Ja, dat is een voordeel natuurlijk, dat je die reistijd niet meer hebt, zalig."* Met minder reistijd komen ook minder frustraties over files of volle treinen. Zoals in paragraaf drie al geschetst, leeft de wens bij een deel van nu thuiswerkers om ook op termijn deels thuis te blijven werken. Maar ook wanneer wel weer naar het werk gereisd wordt, verwachten respondenten dat ze in de toekomst ook vaker op andere tijden naar het werk zullen gaan, om op die manier de voordelen van thuiswerken te combineren met de voordelen van op locatie werken: *"Dus ik ga of eerder of later dan de spits."* Het vermijden van drukte speelt daar een belangrijke rol bij. Of er juist eerder of later gereisd wordt, is erg afhankelijk van de persoonlijke situatie, zo blijkt uit de gesprekken. Ook geven respondenten aan een digitaal overleg te overwegen om reizen te vermijden, vooral bij korte afspraken: *"Sowieso, als het heel ver weg is, dan zou ik nu toch sneller de voorkeur hebben om het digitaal te doen en niet zomaar naar Groningen bijvoorbeeld te rijden. Als het, vanuit Eindhoven, een afspraak van een uurtje is en het ook gewoon digitaal kan. Als het echt grote werksessies zijn en ik kan m'n dag daar vullen, dan ga ik daar nog steeds naar toe en dan zie ik daar geen verandering in komen."* Uit de gesprekken blijkt niet dat met een lagere reisfrequentie ook de vervoermiddelkeuze

verandert. Een enkele respondent geeft aan vaker de fiets in plaats van de auto te willen pakken, ook omdat ze door het thuiswerken minder beweging krijgt: *"Dan zou ik juist nog meer met de fiets gaan. Zeg maar meer, gewoon om goed in beweging te blijven."*

Een belangrijke voorwaarde om flexibel te zijn in de reistijden is overigens acceptatie in de werkcultuur en daarover bestaan nog twijfels. Zo vrezen sommige respondenten het oordeel van collega's en wijzen ze erop dat flexibel werk niet voldoende is om een flexibele dagindeling te realiseren: *"De crèche, de basisschool, alles is geënt op die tijden en het is niet sociaal geaccepteerd dat jij je kind om tien uur naar school brengt, omdat het jou lekker uitkomt."* Overigens speelt hierbij niet alleen de acceptatie van anderen (werkgever, collega's, school) een rol, maar ook de eigen perceptie van wat een goede werkcultuur is.

Opvallend is dat geen van de geïnterviewden geeft aan te overwegen om verder van het werk te gaan wonen of verder van huis te gaan werken omdat ze de reis minder vaak hoeven maken. Wat wel wordt genoemd is dat forenzen een reden kan zijn om juist dichterbij het werk te gaan wonen of dichterbij huis te gaan werken: *"Mijn ideaal is natuurlijk wel dat ik, bij wijze van spreken, dichterbij bij huis werk zou kunnen vinden. Dat vind ik nog idealer. Dat het geen uur is om te fietsen maar bij wijze van spreken een half uur."*

De vraag of meer thuiswerken, en dus minder forenzen, betekent dat ze meer andere verplaatsingen gaan maken, vinden de respondenten in eerste instantie lastig te beantwoorden. De primaire reactie is veelal nee. Na doorvragen blijkt komen toch de nodige veranderingen op tafel. Zo geven thuiswerkers aan vaker korte, gerichte verplaatsingen in de directe woonomgeving te maken, zoals naar de winkel of de brievenbus: *"Dus ik loop even naar de bakker, of ik loop even naar de groenteboer of ik loop even naar de supermarkt."* Ook zijn ze meer geneigd om sportieve activiteiten te verrichten, zoals fietsen maar vooral wandelen, zowel voor het werk als een soort kunstmatige woon-werkreis (*"Ik begin elke ochtend nu met een uur wandeling in plaats van een uur reizen, dus dat is heerlijk."*) als tussendoor als pauze (*"Ik doe het in m'n pauze wel altijd, een halfuurtje lopen."*). Ook komen sociale activiteiten op werkdagen meer voor: *"Dat je makkelijker na je werk nog iets afspreekt, omdat je mijn geval in ieder geval meer pret kan hebben. Want ik begin gewoon vroeger."*

De redenen waarom ze deze extra activiteiten ondernemen, lopen uiteen. Een belangrijke reden is de grotere flexibiliteit bij het bepalen van de dagindeling. Bovendien zijn er respondenten die behoefte hebben aan een tegenhanger van het thuiszitten: *"Als je de hele dag thuis bent, dan is het wel fijn om 's avonds de deur uit te gaan."* Sommigen gaan ook wel de deur uit om echt een punt achter de werkdag te zetten, iets waar meerdere respondenten moeite mee hebben: *"Dus vaak, ook nu met corona, dan stap ik aan het eind van mijn werkdag thuis op de e-bike en dan fiets ik daar heen. Dan is het ook een soort van echt einde aan je werkdag."* En tot slot biedt de tijd en energie die zij besparen door niet te hoeven forenzen, ruimte voor extra activiteiten: *"Ik ben meer gaan tennissen omdat dat nog kon in de coronatijd ... ik ben al voor de corona wel weer gestart, maar dan, ja ook met m'n werk, kon ik eigenlijk nooit voor acht uur, want dat was gewoon niet haalbaar."*

Behalve invloed op de dagelijkse patronen, heeft het thuiswerken ook invloed op de weekendactiviteiten. Ook hierachter schuilt de blijkbaar inherente behoefte om toch regelmatig de deur uit te gaan: *"Dat je in het weekend gewoon wat meer behoefte hebt om even er uit te gaan, even weg."* Hierbij maken respondenten gebruik van de toegenomen flexibiliteit: *"Ik begin vrijdagochtend gewoon een beetje op tijd en ga om één uur op een terras zitten. Als het lekker weer is. Met m'n vriendinnetjes."*

De nieuwe activiteiten lijken al met al vooral in de directe omgeving van de woning plaats te vinden en zijn meer versnipperd dan voorheen. Zo geven diverse geïnterviewden aan (veel) vaker boodschappen te doen – in plaats van, zoals voor corona, één keer per week –, kleine wandelingetjes te maken en vaker te gaan fietsen. Overigens leggen sommige respondenten duidelijk een link met de coronamaatregelen. Van sommige activiteiten verwachten ze dat ze tijdelijk zijn omdat ze vanwege de maatregelen andere dingen niet kunnen doen (wandelen in plaats van sportschool bijvoorbeeld). Ook verwachten respondenten als een soort inhaaleffect na corona meer recreatieve activiteiten te gaan ontplooiën, om daarna weer naar het oude patroon terug te keren.

5.2 Verplaatsingskenmerken van thuiswerkers

Uit de ervaringen van thuiswerkers blijkt dat mensen weliswaar minder naar het werk reizen, maar behoefte hebben aan extra overige verplaatsingen voor andere doelen, zoals sporten, winkelen, sociale activiteiten of uitjes. Verder verwachten respondenten dat ze in de toekomst ook vaker op andere tijden zullen reizen. En respondenten geven aan dat ze de mogelijkheid om thuis te werken meewegen in de keuze waar ze willen wonen en werken.

Met data uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) hebben we gekeken of we dit soort mechanismen ook terug te zien is in het reisgedrag van thuiswerkers in vergelijking met niet-thuiswerkers en wat het effect is van meer thuiswerken op het reisgedrag. Het MPN is een jaarlijks huishoudpanel waaraan sinds 2013 ongeveer 4.500 personen uit 2.500 huishoudens meedoen. Naast een aantal vragenlijsten houden respondenten een dagboek bij waarin zij drie dagen lang hun reisgedrag registreren (Hoogendoorn-Lanser et al. 2015). In dit onderzoek zijn data gebruikt van de eerste zes jaar van het MPN (2013-2018). We kiezen er expliciet voor om data uit de pre-corona periode te gebruiken, omdat de beschreven indirecte effecten in de gesprekken en uit de literatuur sterk beperkt werden door de lockdown maatregelen. Zo waren winkels en sportgelegenheden voor een lange periode gesloten, evenals theaters, pretparken, musea en natuurlijk alle uitgaansgelegenheden. Tegelijkertijd beseffen wij ons dat het onzeker is of de gemeten effecten representatief zijn voor de wereld na de coronapandemie. We interpreteren de resultaten daarom als signalen voor de richting waarin het effect zou kunnen gaan en de orde van grootte die het zou kunnen hebben in plaats van harde cijfers te presenteren.

Binnen de dataset selecteren we mensen die minstens twaalf uur per week thuiswerken als de groep thuiswerkers. Dit is de grens die in de eerste vier waves van het MPN is gehanteerd en kan opgevat worden als mensen die structureel thuiswerken, minstens

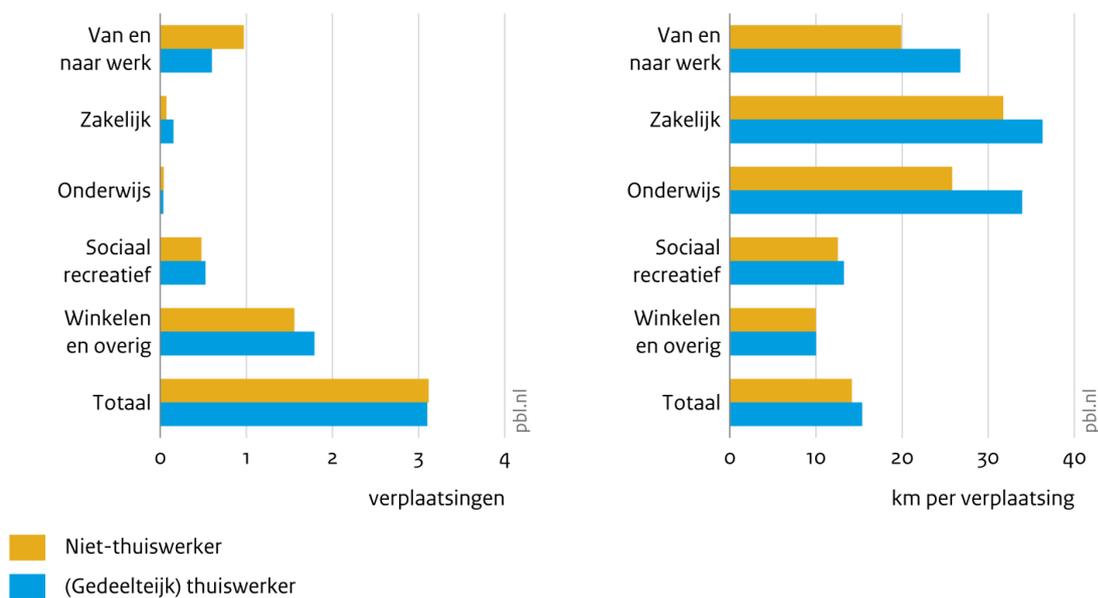
een volledige dag per week. De analyse is gebaseerd op het reisgedrag van ruim 11.700 respondenten waarvan een kleine 10% minstens 12 uur per week thuiswerkte.

Figuur 2 laat het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag zien van thuiswerkers en niet-thuiswerkers in de periode 2013-2018. Hieruit blijkt dat thuiswerkers inderdaad minder verplaatsingen van en naar het werk maken, maar dat het totaal aantal verplaatsingen gemiddeld gelijk is aan niet-thuiswerkers. Zij reizen vaker voor andere doelen, zoals winkelen of andere sociaal recreatieve verplaatsingen.

Verplaatsingen per persoon per dag naar motief, 2013 – 2018

Gemiddeld aantal verplaatsingen

Gemiddelde afstand per verplaatsing



Bron: KiM-MPN; bewerking PBL

Figuur 2: Verplaatsingen per persoon per dag naar motief 2013-2018

In de figuur is ook de gemiddelde afstand per verplaatsing te zien. Hieruit valt op te maken dat de extra overige verplaatsingen korter zijn. Voor de totale verplaatsingsafstand compenseren deze extra verplaatsingen maar deels. De kortere verplaatsingen zullen naar verwachting wel relatief minder op het hoofdwegennet plaatsvinden.

Daarnaast laat het figuur ook zien dat de gemiddelde afstand per verplaatsing groter is voor mensen die thuiswerken. Thuiswerkers wonen gemiddeld 30 tot 40 procent verder van het werk. Ook dat compenseert afname van het minder naar het werk reizen. In totaal vinden wij een ongeveer gelijke mobiliteit voor thuiswerkers en niet-thuiswerkers in kilometers per persoon per dag.

We vermoeden dat deze bevinding verband houdt met de welbekende Brevet-wet, de wet van behoud van reistijd en verplaatsingen. Minder woon-werkverplaatsingen leiden

tot minder tijdkrachte en minder fysieke en mentale vermoeidheid door reizen; mensen hebben de neiging om die 'reisruimte' weer op te vullen.

Naast de cross-sectie vergelijking tussen thuiswerkers en niet-thuiswerkers hebben we ook een analyse gemaakt van mensen die tussen twee opvolgende jaren meer zijn gaan thuiswerken. In deze analyse zijn mensen uit het MPN-sample geselecteerd die in beide jaren werkzaam waren en evenveel uren bleven werken. In het MPN geven mensen zelf aan of ze meer zijn gaan thuiswerken (maar niet hoeveel meer precies).

Uit deze analyse blijkt dat mensen die meer gaan thuiswerken, ook vóóordat ze meer gaan thuiswerken al verder van het werk wonen. Zij wonen gemiddeld ongeveer 10 kilometer verder van hun werk.

Daarnaast zien we in deze analyse wel terug dat mensen minder naar het werk reizen, maar niet dat ze direct het jaar erop meer overige verplaatsingen maken of dat de woon-werkafstand nog verder toeneemt. Het effect van meer thuiswerken op overige verplaatsingen of de woon-werkafstand is nihil, tenzij het meer thuiswerken gepaard gaat met een levensgebeurtenis als een nieuwe baan, woning of een verandering in de gezinssituatie (kinderen, scheiding, overleiden etc).

De indirecte effecten die het effect van meer thuiswerken op het aantal verplaatsingen en kilometers dempt treden dus mogelijk op de langere termijn op. Het verschil tussen thuiswerkers en niet-thuiswerkers is deels een samenstellingseffect en deels een gedragseffect. Hierbij zijn oorzaak en gevolg niet eenvoudig uiteen te trekken. Dit blijkt ook uit het feit dat meer thuiswerken relatief vaak samenvalt met andere levensgebeurtenissen.

5.3 Effect op het mobiliteitssysteem

Het effect van meer thuiswerken op het mobiliteitssysteem hangt in de eerste plaats af van de mate waarin mensen (door corona) meer gaan thuiswerken. In verschillende onderzoeken (onder andere KiM) geven mensen aan dat zij de intentie hebben om ook na corona meer te blijven thuiswerken dan voorheen. Maar intenties zijn geen garanties.

Of werknemers in de toekomst meer gaan thuiswerken, is onzeker en hangt af van veel verschillende factoren. Denk aan de wensen en bereidheid om thuis te werken van werknemers, of de thuissituatie (geschikte woning en gezinssamenstelling). En daarnaast is het type baan een belangrijke factor, en de faciliterende houding van werkgevers, de werkcultuur en de acceptatie rond thuiswerken, of eventuele aanpassingen van regelingen, vergoedingen, leasecontracten. Uit enquêtes tijdens de coronapandemie blijkt dat mensen die meer zijn gaan thuiswerken, verwachten dit na de coronaperiode te blijven doen. Dit zou volgens de enquêtes kunnen leiden tot ongeveer 8 procent minder woon-werkritten en -2,2 procent voor het totaal aantal autoverplaatsingen (Haas, M. de, M. Hamersma, R. Faber, 2020a, 2020b). Wij verwachten dat het effect op autokilometers waarschijnlijk groter is dan op het aantal verplaatsingen en dat bovendien het effect in de spits groter is dan daarbuiten.

De bevindingen uit paragraaf 5.2 zijn gebaseerd op data van vóór de coronapandemie. We denken dat de gedragseffecten tijdens de coronapandemie mogelijk een vertekend beeld geven, omdat de lockdownmaatregelen het maatschappelijk leven zeer hebben beperkt. Hierdoor kunnen indirecte effecten minder of anders zijn. Tegelijkertijd is het ook onzeker of de gemeten effecten van vóór de pandemie representatief zijn voor de wereld na de coronapandemie. We interpreteren de resultaten daarom als signalen voor de richting waarin het effect zou kunnen gaan en de orde van grootte die het zou kunnen hebben (figuur 3) in plaats van harde cijfers te presenteren.

Mobiliteitseffect van meer thuiswerken

	Direct effect	Mogelijk indirect effect		Totaal effect
	Woon-werk-verkeer	Woon-werk-verkeer	Verkeer voor andere motieven	
Aantal verplaatsingen	↓	n.v.t.	↑	nihil
Auto kilometers	↓	↑	↑	↓
Auto kilometers spits	↓	↑	↑	↓
Trein kilometers	↓	↑		↓
Trein kilometers spits	↓	↑		↓ pbl.nl

Bron: PBL

Figuur 3: Mobiliteitseffect van meer thuiswerken

Het aantal woon-werkverplaatsingen neemt af wanneer werknemers meer gaan thuiswerken. Daarbij is het effect op het aantal afgelegde kilometers groter dan dat op het aantal gemaakte ritten, omdat we hebben gezien dat mensen die meer gaan thuiswerken gemiddeld verder van hun werk wonen. Bij de trein is het effect relatief nog groter, omdat bij deze verplaatsingen de woon-werkafstand nog groter is.

Er is echter een aantal tweede-orde-effecten (indirecte effecten) die het effect op de totale mobiliteit kunnen dempen. Zo kan een toename van het thuiswerken ertoe leiden dat de woon-werkafstand verder toeneemt, waardoor de totale mobiliteit voor woon-werkverplaatsingen minder afneemt. Daarnaast maken mensen die thuiswerken, gemiddeld meer verplaatsingen voor overige motieven, zoals winkelen, visite en toeren. We verwachten dat die overige verplaatsingen minder met de trein zullen worden gemaakt.

Voor de trein verwachten we een grotere kans dat thuiswerken leidt tot vraaguitval. Een geringer aantal forenzen leidt tot een afname van het treingebruik, maar er worden met de trein minder compenserende verplaatsingen gemaakt. Die zijn namelijk gemiddeld korter en vaker in de directe woonomgeving, waardoor de trein minder vaak de logische keuze is.

Meer thuiswerken heeft vermoedelijk een groter effect op de congestie van wegen en spoor dan op de totale mobiliteit. Dit komt allereerst doordat woon-werkverplaatsingen vooral in de spitsperioden plaatsvinden. Bovendien heeft een relatief geringe daling van het aantal kilometers in de spits een groot effect op de congestie: van de coronalockdowns hebben we geleerd dat 20 procent minder autokilometers kan leiden tot 70 procent minder files. IenW zelf becijferde dat 8 procent minder verkeer leidt tot een halvering van de files. De vervangende verplaatsingen voor andere motieven zullen eerder buiten de spits plaatsvinden. Ten tweede biedt thuiswerken een grotere vrijheid en flexibiliteit in de tijd-stipkeuze van de woon-werkverplaatsing zélf, wat tot 'spitsmijden' kan leiden. Uit de gesprekken met thuiswerkers maken we ook op dat zij de intentie hebben om die mogelijkheid te benutten. Die toegenomen flexibiliteit zorgt er ook voor dat verstoringen op het wegennet of in het OV minder effect hebben. Een grotere groep kan uitwijken door een ander reismoment te kiezen, waardoor het systeem robuuster wordt.

6. Beleidsimplicaties voor mobiliteit: afwachten en haast maken

We concluderen dat meer thuiswerken naar verwachting een beperkt effect op het verkeersvolume zal hebben. Het effect op de korte termijn zal mogelijk op de lange termijn worden gedempt wanneer mensen meer verplaatsingen gaan maken voor andere motieven of wanneer de gemiddelde afstand tussen wonen en werken toeneemt. Het is op dit moment bovendien nog niet duidelijk in welke mate mensen zullen (blijven) thuiswerken na corona. Daarmee is de mate van het effect van thuiswerken op de mobiliteitsgroei onzeker. Beleidsmakers raden wij daarom aan om af te wachten en haast te maken.

Afwachten

De onzekerheid over hoe het aandeel thuiswerken zich na de pandemie werkelijk zal ontwikkelen heeft implicaties voor knelpunten die alleen ontstaan bij een hoge verkeersgroei. Het lijkt verstandig om te verkennen of die nog rendabel zijn in het geval van langetermijneffecten (Van Wee, 2020). De nationale netwerken zijn vooral in de spitsuren zwaar belast, en meer thuiswerken kan de druk op de netwerken juist in die spitsuren verminderen. Een ander belangrijk effect is dat de mogelijkheid van thuiswerken de flexibiliteit kan vergroten. Bij verstoringen in het mobiliteitssysteem kan een grotere groep het reisgedrag aanpassen, waardoor de verstoring zelf beperkt kan blijven (geen verkeersinfarct) en ook de schade van de verstoringen minder groot is (ook thuis kunnen ze productief zijn).

Ook voor besluiten over infrastructuuruitbreidingen die nog niet genomen zijn (in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport), ontstaat een extra onzekerheid. Onzekerheid is echter niet nieuw. In verkenningen van de ontwikkeling van de groei van de automobilititeit zijn we gewend om te gaan met onzekerheden zoals over bevolkingsgroei, economische groei of brandstofprijzen. De WLO-scenario's (CPB & PBL 2015) zijn bedoeld om dit soort onzekerheden af te dekken en geven een bandbreedte voor mogelijke ontwikkelingen. Bovendien is de ontwikkeling van meer thuiswerken hierin meegenomen. We benadrukken daarom het belang van het gebruik van deze scenario's om te verkennen of projecten rendabel zijn.

Haast maken

Tegelijkertijd biedt de ontwikkeling van meer thuiswerken een kans om files aan te pakken zonder dat er dure infrastructuuruitbreidingen nodig zijn. Dat gaat echter niet zomaar. Wij zien drie belangrijke aanknopingspunten voor beleid om mee aan de slag te gaan. Ten eerste is de grootste winst voor het mobiliteitssysteem te behalen door het meer spreiden van de mobiliteit over de dag en over de week. Dat geldt zowel op de weg als in de trein. Ook na corona zullen mensen naar het werk reizen (mogelijk minder vaak). Wanneer zij dat allemaal op dezelfde dag en op hetzelfde moment doen, zal dat alsnog leiden tot congestie in spitsperioden. Het is daarom belangrijk om met werkgevers afspraken te maken over het invullen van plaatsgebonden werkzaamheden. Ten tweede zagen wij in gesprekken dat veel thuiswerkers nog niet de vrijheid voelen om thuis te werken binnen de organisatiecultuur. De overheid kan daar als grote werkgever een voorbeeldrol in spelen. Ten slotte is het reizen in de spitsuren goedkoop door regelingen als de belastingvrije woon-werkvergoeding, leaseauto's, en de mogelijkheid voor veel werknemers om op elk moment gratis naar het werk te reizen met het OV. De overheid zou kunnen verkennen of het mogelijk is om juist het reizen buiten de spits fiscaal aantrekkelijk te maken.

7. Verwachtingen getemperd

In het begin van de coronaperiode waren de verwachtingen zeer hoog gespannen over wat dit zou gaan betekenen voor werkcultuur en mobiliteit. Corona zou een gamechanger worden en leiden tot een 'nieuwe normaal' met veel thuiswerken en veel minder mobiliteit. Ons onderzoek laat zien dat zelfs na een hele grote ingreep in gedrag, zoals van de ene op de ander dag grootschalig thuiswerken, het maar de vraag is of er een structurele gedragsverandering zal overblijven. Nu de onderzoeksresultaten tijd hebben gehad om te bezinken, kunnen we iets uitzoemen en reflecteren op wat we hiervan kunnen leren. Door de ooghalen kijkend zien wij twee cruciale lessen.

De eerste is dat gedragsverandering complex is en aan veel factoren onderhevig. De uitkomst van een ingreep is daarom niet altijd een simpele gevolgtrekking. Tel daarbij op dat mobiliteit gedrag is dat veelal een afgeleide is van ander gedrag. Forensen is immers geen doel op zich, maar staat ten dienste van de activiteit werken. Een activiteit die niet alleen sec een economische component heeft, maar ook een sociale: werk als plek voor sociale interactie, ergens bij horen en met allerlei geschreven en ongeschreven regels. Hoe simpel het ook lijkt, dat niet hoeven forensen toch winst moet zijn, blijkbaar wegen de economische en sociale baten van werken op locatie toch in ieder geval zo zwaar, dat 100% thuiswerken veelal geen optie of ambitie is. Vertalen we dit naar andere ontwikkelingen, dan leert dit ons dat het risico bestaat dat we ons blindstaren op de mobiliteitsvoordelen van de beoogde gedragsverandering, zonder oog te hebben voor de redenen waarom men tot nu toe deed wat men deed.

Ten tweede laten de ontwikkelingen zien dat de Brever-wet wederom opgeld doet en reistijdwinst al gauw omgezet wordt in andere reistijd: verder weg of voor een ander motief. De inherente behoefte onderweg te zijn, blijft een factor om rekening mee te houden. Dat betekent overigens ook dat als reizen meer tijd of moeite gaat kosten, dat ook consequenties kan hebben. Of die positief of negatief zijn, zal van je perceptie afhangen.

Natuurlijk hebben wij geen glazen bol tot onze beschikking. Maar wij denken dat het in ieder geval zinvol is om als vakgenoten verder na te denken over deze en wellicht andere lessen uit dit real life experiment. Want als thuiswerken, met al zijn voordelen die ook volmondig worden erkend door (inmiddels) ervaren thuiswerkers, maar beperkt blijkt of een beperkt effect heeft omdat er blijkbaar vele tegenkrachten zijn, wat mogen we dan verwachten van andere ontwikkelingen die fundamentele gedragsveranderingen veronderstellen, zoals Mobility-as-a-Service, mobiliteitshubs of autonoom rijden? Tijdens het CVS (en daarna) gaan we graag hierover met jullie in gesprek.

Referenties

- Cairncross, F. (1997), *Death of Distance; How the Communications Revolution is Changing Our Lives*, Boston: Harvard Business Review Press.
- CPB & PBL (2015), *WLO – Welvaart en Leefomgeving. Scenariostudie 2015-2050*, Den Haag: Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving.
- Glaeser, E.L. & J.D. Gottlieb (2006), *Urban Resurgence and the Consumer City*, Discussion Paper no. 2109, Cambridge, MA: Harvard University.
- Haas, M. de, M. Hamersma, R. Faber (2020a), *Mobiliteit en de coronacrisis: effecten van de corona-crisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving*, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Haas, M. de, M. Hamersma, R. Faber (2020b), *Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis: Vervolgmeting effecten van de coronacrisis op mobiliteitsgedrag en mobiliteitsbeleving*, Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Hoogendoorn-Lanser, S., N. Schaap & M.-J. Olde Kalter (2015), 'The Netherlands Mobility Panel: An innovative design approach for web-based longitudinal travel data collection', *Transportation Research Procedia* 11: 311-329.
- IenW (2020), *Achtergrondrapportage Monitoring Mobiliteit*, M&E Team 23 december 2020, Reistijdvertraging HWN - Totaal
- Josten, E. & A. Merens (2021), *Thuis of terug naar kantoor? Plus- en minpunten van thuiswerken voor het welbevinden van thuiswerkers*, Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.