

**TOO
GETHR**

EN ROUTE TO

THE FUTURE

WORKPLACE

TIME TO GO





**TOO
GETHR**

OP WEG NAAR MEER FLEXIBELE MOBILITEIT

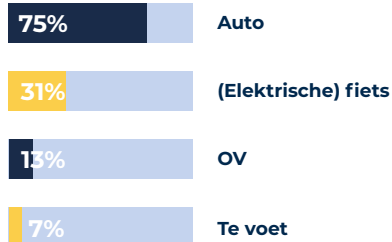
Na anderhalf jaar corona lijken de meest beperkende maatregelen achter ons te liggen. We voelen weer de vrijheid om op vakantie te gaan en actief vorm te geven aan ons sociale leven. Nu de zomer voorbij is, reizen we ook weer steeds vaker naar werk. De drukte op de weg neemt zichtbaar toe, op de beruchte knooppunten sluiten we weer braaf achteraan in de file en in de binnensteden banen we ons met een veelheid aan mobiliteitsvormen een weg naar onze bestemming. Is er dan niets veranderd aan de manier waarop we invulling geven aan ons woon-werkverkeer? Onze mobiliteitskeuzes tijdens corona én de ambitie van kantoorpersoneel om meer thuis te werken, lijken wel degelijk aanleiding te zijn voor een meer flexibele mobiliteit.

Doordat we onze werkdagen steeds flexibeler indelen, vinden werknemers het belangrijk om snel op kantoor te zijn en ook weer te kunnen vertrekken wanneer ze willen. Worden ze door hun werkgever gestimuleerd om op een alternatieve, duurzame manier naar kantoor te reizen dan is dat voor de meesten zeker een serieuze overweging. Welk gevolg hebben deze ontwikkelingen voor de keuzes die ze maken in hun persoonlijke mobiliteit? En wat verwachten werknemers van hun werkgever als het gaat om stimuleren van een alternatief mobiliteitsaanbod? De belangrijkste bevindingen en conclusies leest u in deze whitepaper.

simplify mobility.



Hoe reizen werknemers naar kantoor



26% van de werknemers gebruikt meerdere vervoermiddelen om naar kantoor te komen.

53% vindt het belangrijk om zo snel mogelijk op kantoor te zijn en **44%** wilt zelf het moment van vertrek bepalen.

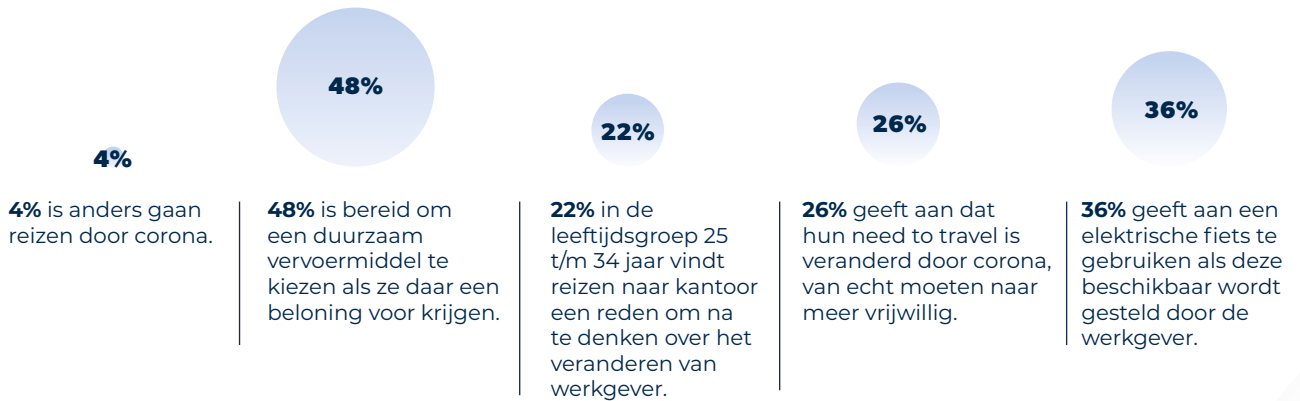
69% kiest voornamelijk voor de fiets, omdat ze graag in beweging willen zijn en aan hun gezondheid denken.

Reisbeleving (Irritaties en invloed op werkdag)



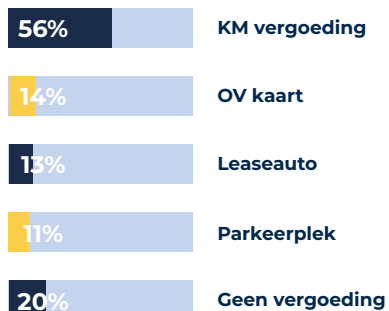
Voor ongeveer de helft van de werknemers (**45%**) heeft een vervelende reis geen invloed op de werkdag. **51%** geeft aan dat reizen naar huis belangrijk voor hen is om de werkdag goed af te sluiten.

Gedrag en invloed in reizen

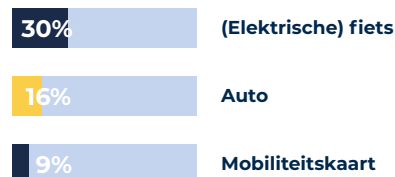


Behoeftes

Huidig mobiliteitsaanbod



Extra behoeftes in mobiliteitsaanbod





Hét moment voor meer duurzame mobiliteit?

De afgelopen periode kozen we vooral voor de veiligheid van onze auto om te reizen. Het openbaar vervoer werd massaal gemeden en de meest recente cijfers wijzen erop dat we er ook nog niet aan toe zijn om weer de stap terug te maken naar het ov voor ons woon-werkverkeer. Deze ontwikkeling biedt volop kansen voor werkgevers om alternatieve vervoersmethoden te stimuleren onder hun werknemers. En op welke manier trekken werknemers hun eigen ervaringen van meer lopen en fietsen tijdens corona door naar hun toekomstig woon-werkverkeer? Spelen gezondheid en vitaliteit inderdaad een grotere rol bij de keuze van het vervoermiddel? In opdracht van Togethr ondervroeg onderzoeksbureau Ruigrok NetPanel ruim duizend kantoormedewerkers van Nederlandse bedrijven. De resultaten uit dit onderzoek geven richting, net als de reacties die we van verschillende mobiliteitsexperts hebben ontvangen.

Beloning leidt tot verandering

Uit het onderzoek blijkt dat er door corona niet veel is veranderd aan de manier waarop we naar kantoor gaan. Slechts **4%** van de kantoormedewerkers waarvan de woon-werksituatie niet is veranderd reist nu anders dan voorheen. Dat we snel op kantoor willen zijn (**53%**) en ook weer kunnen vertrekken wanneer we willen, zijn daarin bepalende factoren. De auto gebruiken we nog verreweg het meeste voor ons woon-werkverkeer (**75%**). Voor meer dan de helft van de ondervraagden (**54%**) heeft een onrustige reis, bijvoorbeeld in de file staan, geen invloed op hun werkdag. Wel wordt duidelijk dat een aanzienlijk aantal werknemers bereid is om een duurzaam vervoermiddel te kiezen, mits ze daarvoor beloond worden (**48%**). Daarmee lijkt een directe relatie gelegd tussen ons reisgedrag en de invloed van werkgevers om dat gedrag te sturen.



Van zakelijke naar vrijwillige mobiliteit

De rol van kantoor verandert bij steeds meer bedrijven van echte werkplek naar een locatie om collega's en leidinggevenden te ontmoeten voor overleg. We werken vaker thuis, wat betekent dat we onze dag flexibeler indelen en op meer wisselende momenten naar kantoor gaan. Carlo van de Weijer, Director Smart Mobility en General Manager AI Systems van Institute TU Eindhoven, verwacht echter niet dat deze ontwikkelingen een enorme verandering in onze totale mobiliteit teweegbrengen, het doel verandert wel volgens hem. "Ik denk dat er een verschuiving plaats zal vinden van zakelijke mobiliteit naar vrijetijds mobiliteit. Met de ervaringen van de afgelopen periode zal thuiswerken meer omarmd worden, die versnelling vindt nu plaats. Mobiliteit is namelijk al jaren een doel op zich en niet per se een middel om van A naar B te komen. Wanneer je niet zo lang hoeft te reizen, vullen we die tijd in door ons op een andere manier te bewegen, bijvoorbeeld door te fietsen en te wandelen. Per saldo zijn we dus niet minder mobiel geworden en ik denk dat dat ook niet gaat gebeuren."

“Mobiliteit gaat om zelfbeschikking, dus kunnen gaan en staan waar je wilt.” - Carlo van de Weijer, **TU Eindhoven**

In de manier waarop we naar kantoor gaan verwacht hij eenzelfde beeld voor de komende tijd. "Een belangrijk aspect in de keuze voor een modaliteit is onze zelfbeschikking, dus kunnen gaan en staan waar je wilt. De auto en fiets blijven daardoor voor werknemers de meest voor de hand liggende opties en worden hoger gewaardeerd dan het gebruik van het openbaar vervoer."

Ook Henry Steenbergen, Sectorbankier Transport, Logistiek en Mobiliteit bij Rabobank, herkent deze vaste patronen in onze mobiliteit, maar denkt wel dat we aan de vooravond staan van een structurele verandering. "Ik verwacht dat de auto over het hoogtepunt heen is. Ook al zijn we eraan gehecht, zie je bijvoorbeeld dat auto's de binnensteden van de grote steden al niet meer in komen, bedrijven willen steeds vaker van hun leaseauto's af en we worden er steeds meer toe gedwongen om ons op de fiets te bewegen. Ik denk dat we daarom vol gaan inzetten op de fiets, waarbij meehelpt dat we van nature een fietsland zijn."

De fiets als duurzaam alternatief voor meer vitaliteit

Beweging (**69%**) en ontspanning (**46%**) worden door werknemers die met de fiets reizen als belangrijkste reden genoemd op de vraag waarom ze met de fiets naar kantoor gaan. Toch lijkt vitaliteit nog niet een bepalende factor voor werknemers om massaal over te stappen op de (elektrische) fiets, ook niet wanneer ze binnen een aantal kilometer afstand van kantoor wonen. Ruim een derde van de werknemers die nu niet met de fiets gaan (**36%**), overweegt pas een overstap wanneer een elektrische fiets beschikbaar wordt gesteld door hun werkgever, waarbij de jongere werknemers van 25 t/m 34 jaar het meest gevoelig zijn voor deze incentive (**41%**). Wat ook opvalt is dat **34%** van werknemers die tussen de 11 en 30 kilometer van hun werk wonen, ook graag gebruik zouden maken van de elektrische fiets als dit door de werkgever wordt aangeboden. De langere afstand speelt daarbij dus geen doorslaggevende rol.



Werkgevers zijn nu aan zet

Bij het formuleren van toekomstig mobiliteitsbeleid realiseren bedrijven en instellingen zich steeds meer dat ze zelf het momentum moeten grijpen om een gewenste gedragsverandering te realiseren. De bereidheid van werknemers om over te stappen naar duurzame alternatieven is er namelijk wel, de meesten hebben alleen een zetje nodig. Initiatieven om werknemers uit de auto en op de fiets te krijgen zijn er al volop. Carlo Buise, programmacoördinator mobiliteit bij het Radboudumc, legt uit. “Aangezien **70%** van onze werknemers binnen 15 kilometer van onze locatie woont, is de fiets het belangrijkste aandachtspunt voor verandering. De e-bike probeerweken zijn daarvan een goed voorbeeld, waarbij werknemers drie weken een e-bike tot hun beschikking hadden. Ongeveer 50% stapte daarna daadwerkelijk over van de auto naar de e-bike, omdat ze zich realiseerden dat ze er gelukkiger van worden en het goed is voor de gezondheid.”

Henry Steenbergen ziet ook dat werknemers de verantwoordelijkheid steeds meer bij hun werkgever neerleggen. “Degenen die bereid zijn om over te stappen naar duurzame, vitale alternatieven als de elektrische fiets, willen wel dat het door de baas gefaciliteerd wordt. Maar dan moet je de alternatieven wel aantrekkelijk maken en faciliteren. Bevorder je als bedrijf het gebruik van de elektrische fiets, zorg dan ook dat je ze op kunt laden en kunt stallen. Veel parkeergarages bij grote bedrijven zijn groot en leeg, terwijl de meeste fietsenstallingen klein en overvol zijn. Neem mensen ook mee in je beslissingen en laat zien wat hun voordeel is van die beslissing, niet alleen in geld maar zeker ook in vitaliteit.”

“Degenen die bereid zijn om over te stappen naar duurzame alternatieven als de elektrische fiets, willen wel dat het door de baas gefaciliteerd wordt.”

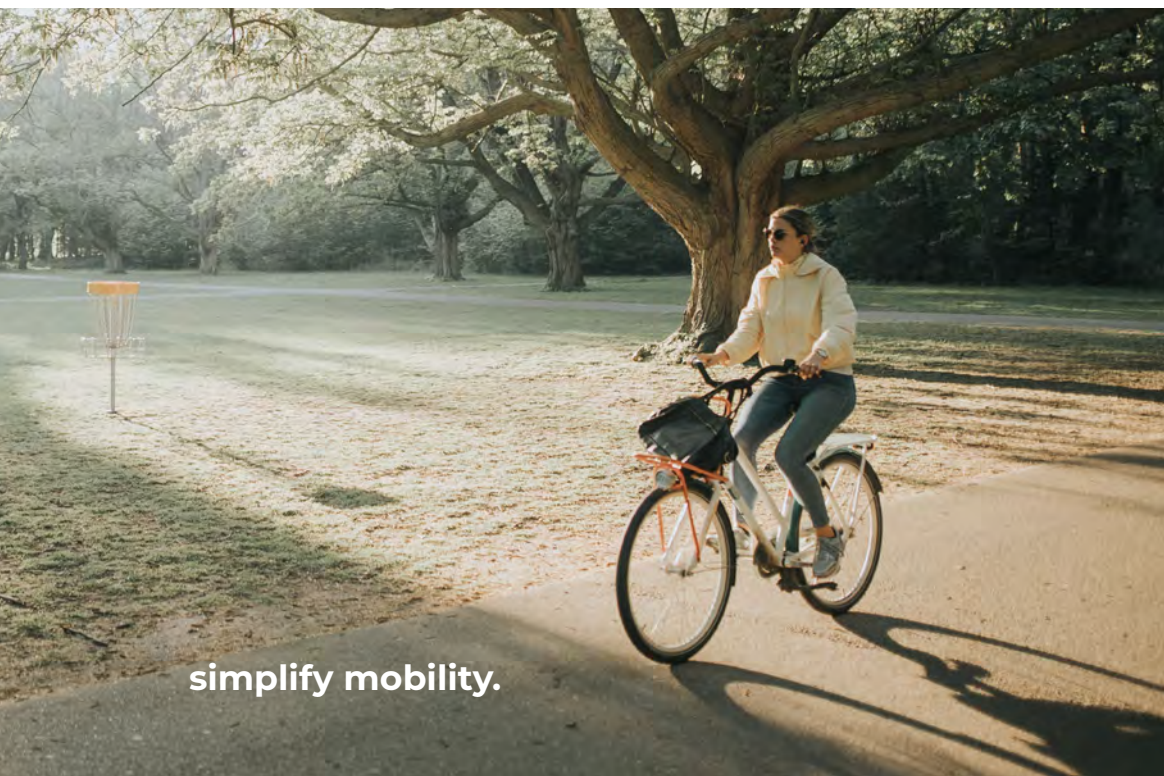
- Henry Steenbergen, [Rabobank](#)



Beleid om mobiliteit gericht te sturen

Nu we weer meer naar kantoor reizen, gaat mobiliteit meestal over keuzes van de verschillende vervoermiddelen die we tot onze beschikking hebben. Henry Steenbergen benadrukt dat er nog andere manieren zijn om duurzaam woon-werkverkeer te bevorderen. "Waar ik mensen nog te weinig over hoor, is dat we meer moeten doen aan peak shaven. We kunnen wel weer naar kantoor gaan, maar we moeten eens met elkaar af gaan spreken dat we dat verspreid over de dag doen. Dus niet alle teammeetings 's ochtends om 09.00 uur plannen. Files komen namelijk door piekbelasting. Laat je je kantoorpersoneel de eerste uren thuis werken, dan heb je al veel minder druk op het wegen- en ov-netwerk en sta je minder in de file."

Ook Carlo Buise geeft aan dat ze binnen Radboudumc goed kijken naar een meer gelijkmatige verdeling van mobiliteit. "Het gesprek gaat nu meer over de mogelijkheden om de flexibilisering verspreid over de week toe te passen. Kies bijvoorbeeld de woensdag of vrijdag voor het houden van een teammeeting om zo veranderingen te realiseren in de piekbelasting die normaliter op de andere dagen zit. Op basis van data blijkt dat wanneer we meer spreiden over de hele week er ongeveer **20%** minder reisbewegingen per dag mogelijk zijn."



Het ov verliest terrein

Het gebruik van het openbaar vervoer heeft door corona een flinke knauw gekregen. Het lijkt erop dat er ook geen opleving komt nu we weer meer naar kantoor gaan. Slechts **13%** van de ondervraagden geeft namelijk aan weer met het ov naar werk te reizen. Zo snel mogelijk op kantoor zijn (**53%**) en zelf kunnen bepalen wanneer je weer vertrekt (**44%**) zijn de belangrijkste redenen waarom de auto en de fiets op dit moment duidelijk de voorkeur hebben onder werknemers.

Mobiliteit gericht op de eigen regio

Het beleid van de overheid is er al decennia op gericht om elke vorm van woon-werkverkeer zo goed mogelijk te faciliteren en zoveel mogelijk mensen van het openbaar vervoer gebruik te laten maken. Volgens Henry Steenbergen is het ov in haar huidige vorm echter niet meer te handhaven en doet de overheid er volgens hem goed aan focus aan te brengen in het mobiliteitsbeleid. "Als je kritisch kijkt naar het spoor is het een netwerk met een enorme fixed cost basis, waarvan je de route ook nog eens niet kunt aanpassen. De verbindingen richten zich op locaties met veel kantoren en werk. Maar we moeten af van het idee dat we allemaal op één locatie in één gebouw werken. Werk zou veel meer gedecentraliseerd moeten worden en op plekken georganiseerd waar mensen daadwerkelijk wonen. Vanuit die gedachte moet het ov zich dus veel meer richten op groepen mensen die het echt nodig hebben, zoals studenten en reizigers die niet over een auto beschikken."

Ook Carlo van de Weijer is kritisch op de toegevoegde waarde van het ov in relatie tot de locatie waar het werk daadwerkelijk wordt uitgevoerd. "Wat mij betreft moet de overheid veel meer sturen op het vinden van werk in de eigen regio. Dat er sneltreinen tussen Groningen en Amsterdam gelegd worden om mensen naar hun werk te vervoeren is wat mij betreft volledig achterhaald, het stimuleert pervers forenzengedrag en bovendien kost het ook nog eens veel geld, veel meer dan het maatschappelijk oplevert."





Sturen op schaarste

Ondanks de sombere vooruitzichten ziet Carlo Buise nog wel degelijk een rol weggelegd voor het openbaar vervoer. “Door je reis op te kunnen delen in verschillende mobiliteitsvormen, waaronder het openbaar vervoer, kan je als overheid een prima alternatief bieden voor de auto. Wat daarbij ook een rol speelt, is dat wanneer je binnen 15 kilometer van onze locatie woont, je niet sneller met de auto bent. Dat komt omdat onze locatie midden in stedelijk gebied ligt. Afstand en locatie opereren bij ons dus in een spanningsveld, waar je als openbaar vervoer prima op in kunt spelen.”

“Wanneer de fiets vanwege de afstand gewoonweg geen optie is, speelt het ov als onderdeel van een keten wat mij betreft nog steeds een belangrijke rol.”

- Carlo Buise, [Radboudumc](#)

Henry Steenberg is van mening dat de overheid samen met werkgevers de trend moet ondersteunen dat werknemers gestimuleerd worden om de fiets te gebruiken. “Ik vind niet dat je als overheid de ambitie moet hebben om iedereen uit de auto te willen krijgen. Wat mij betreft moet de focus liggen op groepen werknemers waarbij dat ook echt kan. Bijvoorbeeld werknemers die minder dan 30 km van kantoor wonen, kan je faciliteren met elektrische fietsen of aangeven dat er geen parkeerplekken zijn. De rol van de overheid zit ‘m dan meer in het aanleggen van benodigde infrastructuur om deze transitie te faciliteren.”

Volgens Carlo van de Weijer kan de overheid ook een positieve bijdrage leveren aan een structurele verandering van de manier waarop we met mobiliteit omgaan. Wat hem betreft is het juist de kunst om niet al teveel te doen aan de huidige situatie. “De grootste uitdaging, vooral politiek, zal worden om te leren accepteren dat we verdere versnelling eigenlijk het beste kunnen tegengaan, wat bijvoorbeeld betekent dat je files moet gaan accepteren, net als drukte op het spoor. Kortom, sturen met schaarste. Het gevolg kan zijn dat mensen die in een file staan zich afvragen of het niet beter is om op een andere tijd of andere manier te reizen, of om dichterbij huis werk te zoeken, zodat ze dan op de fiets kunnen en een stuk gelukkiger zijn.”

En route naar duurzame mobiliteit

“Dit onderzoek laat duidelijk zien dat er door corona niet al teveel veranderd is aan onze mobiliteit en de auto voorlopig nog here is to stay, maar werknemers wel degelijk openstaan voor alternatieve, duurzamere manieren van reizen”, zegt Toogethr CEO Joost Bijlsma. “Wat daarbij opvalt is dat werknemers het initiatief voor een eventuele gedragsverandering wel voornamelijk bij hun werkgever neerleggen. Wanneer werkgevers dit daadwerkelijk als kans zien, kunnen ze hun mobiliteitsaanbod beter afstemmen op de flexibilisering van werktijden en tegelijkertijd werken aan het realiseren van gestelde duurzaamheidsdoelstellingen.”

Toogethr En route to the Future Workplace

Onze werkomgeving is structureel aan het veranderen. We werken meer thuis en delen daardoor onze werkuren vaker variabel in. Deze flexibilisering van arbeid heeft ook invloed op de manier waarop we met onze mobiliteit omgaan. Voor werkgevers lijkt dit hét moment om op deze flexibilisering in te spelen met een duurzaam mobiliteitsaanbod. Uit het onderzoek blijkt immers dat de meeste werknemers voor duurzame alternatieven openstaan, maar het vaak ontbreekt aan steun van de werkgever. Naast een veranderende mobiliteit betekent meer thuiswerken ook minder mensen op kantoor en dus een veranderende parkeerbezetting, wat kansen biedt om de aanwezige parkeercapaciteit anders in te richten. Met haar slimme mobiliteits- en parkeeroplossingen helpt Toogethr bedrijven deze thema's binnen hun organisatie verder te integreren.

Toogethr is een zakelijk mobiliteitsplatform dat continu inspeelt op de huidige mobiliteitstrends. Om antwoord te krijgen op de belangrijkste vragen rondom mobiliteit en parkeren laat Toogethr regelmatig onderzoek uitvoeren onder werknemers en werkgevers van corporates, vastgoedbedrijven en sectorexperts. Door te weten hoe deze bedrijven omgaan met de thema's mobiliteit, parkeren en duurzaamheid kan Toogethr haar oplossingen hier goed op laten aansluiten.



Over het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd van 5 t/m 14 augustus 2021 door Ruigrok NetPanel, in opdracht van Togethr. De doelgroep voor dit onderzoek bestaat uit kantoormedewerkers van 25 tot en met 67 jaar die gemiddeld minimaal één keer per week naar kantoor zijn gegaan in de afgelopen drie maanden. De steekproef is bruto representatief naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, bedrijfsomvang en sector. De representativiteit is bereikt door quoterings tijdens de dataverzameling en weging van de resultaten. Als steekproefkader hebben we gebruik gemaakt van het online panel van PanelClix. In totaal hebben n=1047 respondenten de online vragenlijst volledig ingevuld. De kenmerken van deze respondenten zijn:

- **Geslacht:** Man 56%, Vrouw 44%
- **Leeftijd:** 25 t/m 34 jaar 29%,
35 t/m 44 jaar 24%,
45 t/m 54 jaar 27%,
55 t/m 65 jaar 20%
- **Opleidingsniveau:** Laag 13%,
Midden 33%,
Hoog 55%
- **Sector:** Landbouw en nijverheid 13%
Commerciële dienstverlening 53%
Niet-commerciële dienstverlening 35%
- **Bedrijfsomvang:** 1 tot 10 werknemers 12%,
10 tot 50 werknemers 20%,
50 tot 100 werknemers 10%,
100 tot 500 werknemers 23%,
Meer dan 500 werknemers 35%

Over Togethr

Togethr is in 2016 in Delft opgericht met het doel om woon-werkverkeer voor grote bedrijven prettiger, efficiënter en duurzamer te maken. Daarvoor biedt het slimme oplossingen voor parkeermanagement, ride-sharing met collega's en een beloningsprogramma voor fietsen. Togethr heeft klanten in Nederland, België en is sinds 2020 ook in Duitsland actief. Onder meer Shell, Gemeente Amsterdam, Schiphol, Heineken, Siemens en Danone maken gebruik van de mobiliteitsoplossingen van het Utrechtse bedrijf.



Carlo van de Weijer,
AI Systems Institute
TU Eindhoven
Director Smart Mobility en
vaste columnist voor het FD.



Henry Steenbergen,
Rabobank
Sectorbankier Transport,
Logistiek en Mobiliteit.



Carlo Buise,
Radboudumc
Programmacoördinator
mobiliteit.



Voor meer informatie

+31 30 20 24 591
info@together.com
www.together.com