



Wat kan de COVID-19 pandemie ons leren over hoe we thuiswerken en forenzen ervaren? ^{1,2}

Ori Rubin, Anna Nikolaeva, Samuel Nello-Deakin en Marco te Brömmelstroet

Afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkeling, Universiteit van Amsterdam

(Voor meer informatie over dit onderzoek kunt u mailen naar o.rubin@uva.nl)

1. Doel van het onderzoek

Door de buitengewone maatregelen die door veel landen zijn getroffen om de COVID-19 pandemie te bestrijden, zijn de bewegingen van miljoenen mensen op een ongekende schaal beperkt. Over de hele wereld adviseren of dwingen overheden iedereen zo veel mogelijk thuis te werken in plaats van naar de normale werklocatie te reizen. Dit biedt ons een unieke kans om de waarde van mobiliteit in het leven van mensen, de rol van face-to-face contact voor werk en het belang van 'naar werk gaan' zelf te verkennen.

Een beter begrip hiervan is belangrijk in het licht van grote, maatschappelijke uitdagingen: om ons mobiliteitssysteem duurzamer te maken, moeten we bijvoorbeeld CO₂-emissies terugbrengen. Een groot deel hiervan wordt veroorzaakt door het woon-werk verkeer (Ferreira et al., 2017). Het verminderen van deze mobiliteit is echter nooit populair geweest bij politici (Nikolaeva et al., 2019): tot op heden werd dit altijd beschouwd als een radicaal voorstel of zelfs een politiek 'taboe' (Gössling & Cohen, 2014). Tijdens de lente van 2020 is dit 'taboe' onverwachts doorbroken. Dit heeft een breder gedragen maatschappelijk en politiek debat mogelijk gemaakt over de rol van mobiliteit en het heeft onderzoekers een kans gegeven om te onderzoeken hoe een samenleving eruitziet wanneer die minder mobiel is. Veel discussies en onderzoek richten zich op de hoeveelheid verkeer die er nu, of in de toekomst, zal zijn. Maar er is nog weinig aandacht voor de betekenis die de dagelijkse mobiliteit, en de nieuwe werksituatie, voor mensen heeft. Zonder inzicht daarin missen we een belangrijk deel van het vraagstuk en riskeren we naïeve verwachtingen van eventuele beleidsmaatregelen.

Met een online enquête hebben we onderzoek gedaan naar de opvattingen en ervaringen van mensen over thuiswerken als een alternatief voor forenzen: Wat zien mensen als de voornaamste voor- en nadelen van thuiswerken? Missen ze de ervaring van het reizen naar werk? En: Verwachten ze meer thuis te blijven werken als de huidige restricties weer zijn opgeheven? Dit rapport geeft een overzicht van de voorlopige resultaten.

¹ Verwijzing: Rubin, O., Nikolaeva, A., Nello-Deakin, S., & te Brömmelstroet, M., (2020). *Wat kan de COVID-19 pandemie ons leren over hoe we thuiswerken en forenzen ervaren?* Centre for Urban Studies, Universiteit van Amsterdam.

² Dit verslag is een aangepaste versie van een eerder verschenen rapport (in het Engels): <https://urbanstudies.uva.nl/content/blog-series/covid-19-pandemic-working-from-home-and-commuting.html>. We bedanken Maarten van der Gulik voor de hulp met de vertaling.

2. Data

Via sociale media is een **online enquête** verspreid. Daarin hebben we ons gericht op mensen die voor de pandemie regelmatig naar hun werk reisden, maar die sindsdien thuis (proberen) te werken en daardoor niet meer forenzen. Uitgangspunt daarbij is dat alle respondenten *in principe thuis kunnen werken*. De resultaten die we hier presenteren zijn gebaseerd op **513 ingevulde enquêtes van personen die in Nederland wonen**, verzameld tussen 31 maart en 27 april 2020. De enquête is de eerste van twee stadia van dit onderzoek: in vervol ginterviews met respondenten verkennen en verdiepen we de uitkomsten verder.

Tabel 1: Voornaamste steekproefkenmerken (N=513)

Geslacht	vrouw: 48% ; man: 47% ; anders/geen antwoord: 5%
Leeftijd	18-34: 41% ; 35-54: 46% ; 55+ : 13%
Hoogst genoten opleiding	hbo of lager: 21% ; bachelor: 13% ; master of hoger: 66%
Werkte al thuis voor de pandemie	minder dan één keer per week: 60% ; wekelijks of vaker: 40%
Meest voorkomende beroepen	overheid: 22% ; (academisch) onderwijs: 15% ; IT/engineering: 15% ; administratie/kantoor: 8%

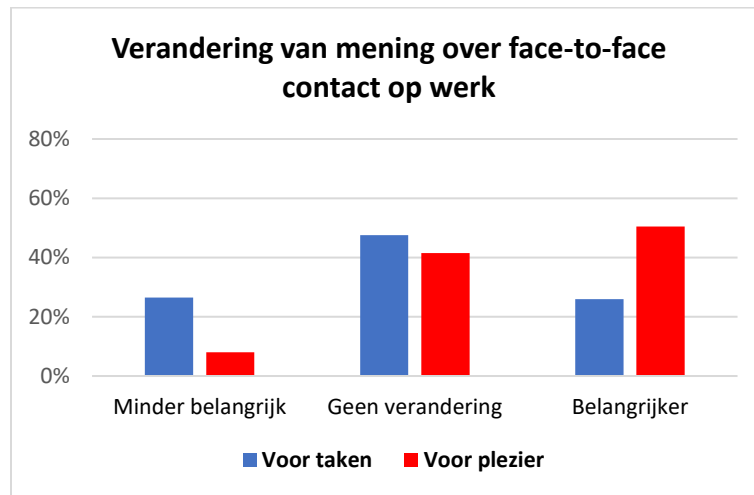
3. Belangrijkste resultaten

3.1. Wat minder productief en minder plezier in werk, maar redelijk positief over thuiswerken in de toekomst

De meeste respondenten geven aan minder productief te zijn sinds ze thuiswerken: 58% zegt nu minder productief te zijn, terwijl 42% aangeeft minstens even productief te zijn. Een groter gedeelte van de respondenten (70%) heeft minder plezier in zijn/haar werk in de nieuwe situatie.

Een van de uitdagingen van het thuiswerken is dat het onmogelijk is om face-to-face contact te hebben met collega's. Onze resultaten wijzen erop dat face-to-face contact niet alleen belangrijk is om 'de klus te klaren', maar ook van belang is om plezier in het werk te hebben in algemene zin: hoewel slechts 23% denkt dat face-to-face contact heel belangrijk is voor het uitvoeren van het werk, vindt 58% het zeer belangrijk voor het plezier in werk. Veel respondenten zijn van mening veranderd over dit onderwerp vanwege de pandemie (figuur 1): 51% is face-to-face interactie nu *belangrijker* gaan vinden om plezier in het werk te hebben (terwijl maar 8% aangeeft dit nu *minder belangrijk* te vinden). Dit beeld wordt minder duidelijk als we kijken naar veranderingen in de opvatting over het belang van face-to-face contact voor werktaken: 27% geeft aan dit soort contact nu belangrijker te vinden, maar tegelijkertijd zegt 26% dat ze dit minder belangrijk vinden. Desondanks geeft 46% van de respondenten aan nu positiever te zijn over de potentie van thuiswerken, tegenover 12% die negatiever zijn dan voorheen.

Figuur 1: Verandering in de mening van respondenten over *face-to-face contact op werk* voor volbrengen van taken en plezier in werk, vergeleken met de situatie voor de COVID-19 pandemie (%)



Aan het eind van de enquête was er voor de respondenten ruimte om verdere toelichting te geven. Een aanzienlijk deel gaf aan dat de beste oplossing een mix is van thuis en op kantoor werken, zoals blijkt uit deze twee voorbeelden:

“Ik hoop dat werkgevers zich realiseren dat het mogelijk is om thuis te werken en effectief te zijn. Een goede balans tussen kantoor en thuiswerken is het best. Volledig voor 100% thuiswerken heeft zijn nadelen.”

“1 of 2 dagen thuiswerken in de week is heel fijn. Maar hele weken achter elkaar door is echt een drama. Als alle forenzen 1 dag in de twee weken thuis werkt, met een beetje verdeling, dan is heel veel file en overbezetting in ov opgelost. Als dat uit deze crisis komt zou het geweldig zijn.”

3.2. Eerdere ervaring met thuiswerken heeft invloed op de evaluatie van de huidige situatie

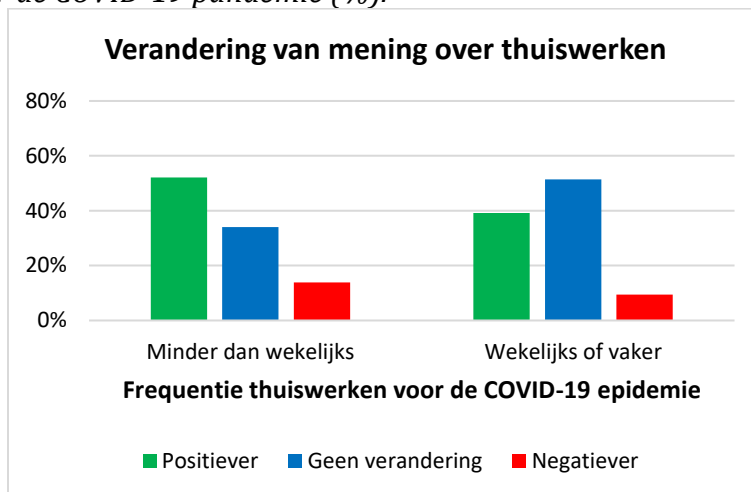
Zoals kan worden verwacht hebben de respondenten uiteenlopende banen met uiteenlopende werkafspraken. Sommigen werkten voor de coronacrisis al regelmatig thuis, terwijl dit voor anderen een compleet nieuwe ervaring is. Zoals een respondent aangaf:

“Ik vond sociaal contact met mijn collega’s vanzelfsprekend. Nu begin ik het te waarderen.”

In meerdere gevallen vonden we statistisch significante verschillen tussen de antwoorden van respondenten die voor de pandemie al regelmatig thuiswerkten (wekelijks of vaker), en degenen die dat niet deden (minder dan één keer per week). Mensen die voorheen *niet* regelmatig thuiswerkten zijn in het algemeen *meer* van mening veranderd over thuiswerken: 52% is positiever en 14% is negatiever over thuiswerken, vergeleken met respectievelijk 39% en 9% van de regelmatige thuiswerkers (figuur 2). Van de respondenten die voorheen niet regelmatig thuiswerkten, is 32% bovendien face-to-face

contact voor het uitvoeren van taken *minder belangrijk* gaan vinden dan voorheen (vergeleken met 21% van de regelmatige thuiswerkers).

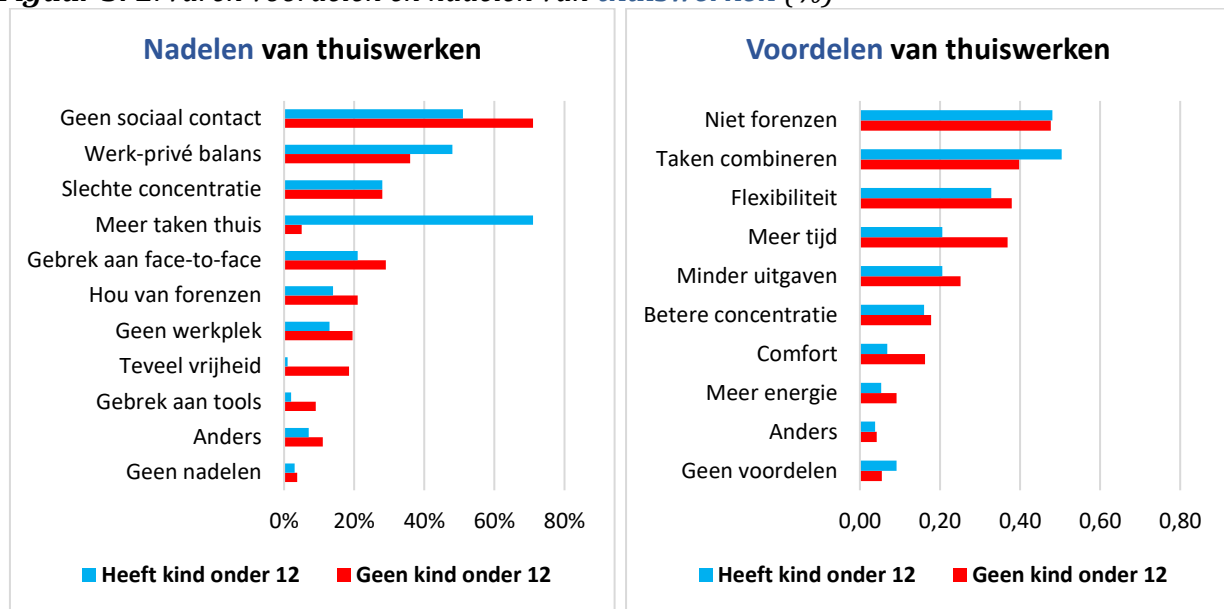
Figuur 2: Verandering van mening over thuiswerken op basis van *frequentie van thuiswerken* voor de COVID-19 pandemie (%).



3.3 Veel mensen missen sociaal contact op werk, ouders van jonge kinderen balanceren taken

De enquête liet veel variatie zien in de ervaren voor- en nadelen van thuiswerken tijdens de COVID-19 pandemie (figuur 3). Voor personen *zonder* kinderen jonger dan 12 jaar zijn de belangrijkste nadelen het gebrek aan sociaal contact (71%), moeite met balans tussen werk en privé (36%) en moeite om te concentreren (28%). Respondenten *met* kinderen jonger dan 12 jaar zien de toegenomen huishoudelijke- en zorgtaken als veruit het grootste nadeel (71%). Beide groepen zien als grootste voordelen het niet hoeven te forenzen (48%), de mogelijkheid om werk met andere taken te combineren (50% met kinderen jonger dan 12, 40% zonder) en toegenomen flexibiliteit van de dagindeling (37%). In aanvulling hierop geven vrouwen iets vaker dan mannen aan dat hun werk moeilijk is zonder face-to-face contact (vrouwen: 31%, mannen: 23%). Ook zeggen mannen iets vaker dat ze nu meer tijd hebben dan vrouwen (mannen: 39%, vrouwen: 27%).

Figuur 3: Ervaren voordelen en nadelen van thuiswerken (%)



We benadrukken dat deze resultaten moeten worden gezien in licht van de buitengewone omstandigheden van de coronacrisis. Het is aannemelijk dat de sluiting van scholen en kinderopvang een significante impact heeft op de opvattingen over thuiswerken in huishoudens met kinderen. Zoals ook blijkt uit de opmerkingen van respondenten:

“Thuiswerken vind ik geen enkel probleem, maar thuiswerken combineren met kinderen die je thuis les moet geven is eigenlijk niet te doen.”

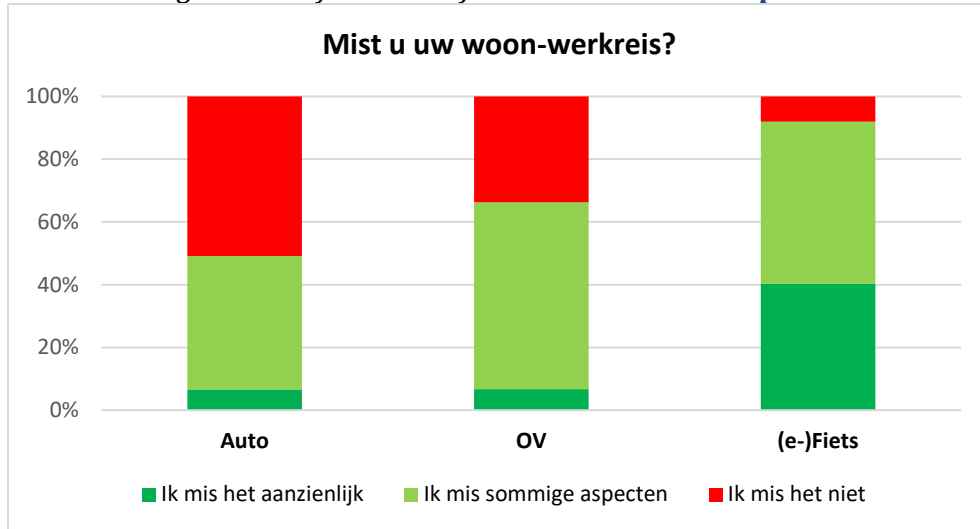
“Thuiswerken: ja, met kleine kinderen die niet naar school gaan, liever niet.”

3.4. Naar werk reizen is geen ‘dode tijd’, maar autogebruikers missen het forenzen niet

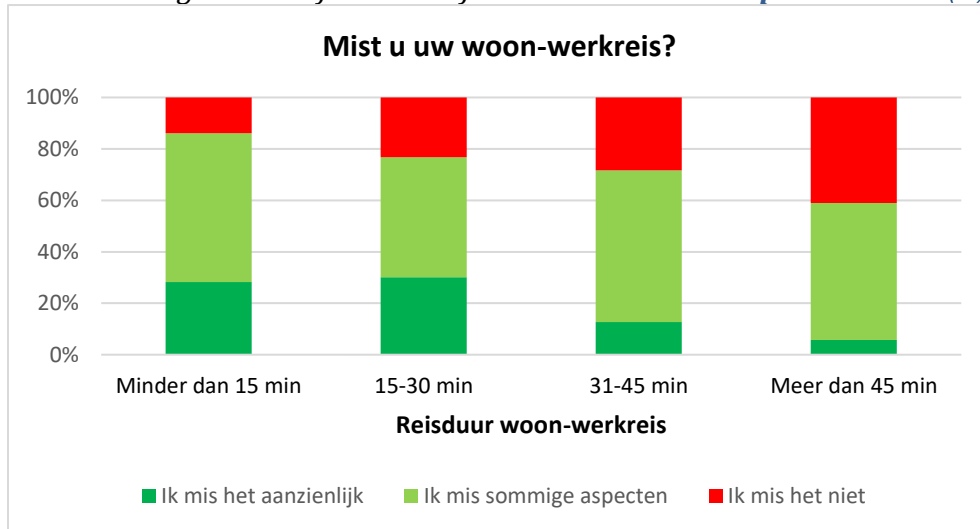
In vervoersplanologie wordt de reistijd naar werk traditioneel gezien als verloren tijd en deze moet daarom zo kort mogelijk zijn: snel en efficiënt transport is het ultieme doel van planners. Hoewel innovaties als de hyperloop en zelfrijdende voertuigen wrijvingsloos reizen beloven, trekken steeds meer academische onderzoeken deze zienswijze in twijfel en benadrukken ze de intrinsieke waarde van mobiliteit (Milakis et al. 2015; Mokhtarian en Salomon, 2001; te Brömmelstroet et al. 2017).

Onze enquête levert meer zicht op de intrinsieke waarde van mobiliteit: 71% van de respondenten gaven aan dat ze minstens enkele aspecten van forenzen missen. De antwoorden variëren echter significant per vervoersmiddel en duur van de reis (figuur 4 en 5). Respondenten die met de auto naar werk reizen missen forenzen het minst: 51% van deze groep mist het helemaal niet. Forenzen die met een fiets naar het werk gaan missen deze reizen het meest, 92% van hen mist in ieder geval enkele aspecten van de reis. Zoals kan worden verwacht wordt de reis naar werk minder gemist naarmate de duur van de reis toeneemt.

Figuur 4: Het ervaren gemis van forenzen tijdens het thuiswerken *per vervoersmiddel* (%)

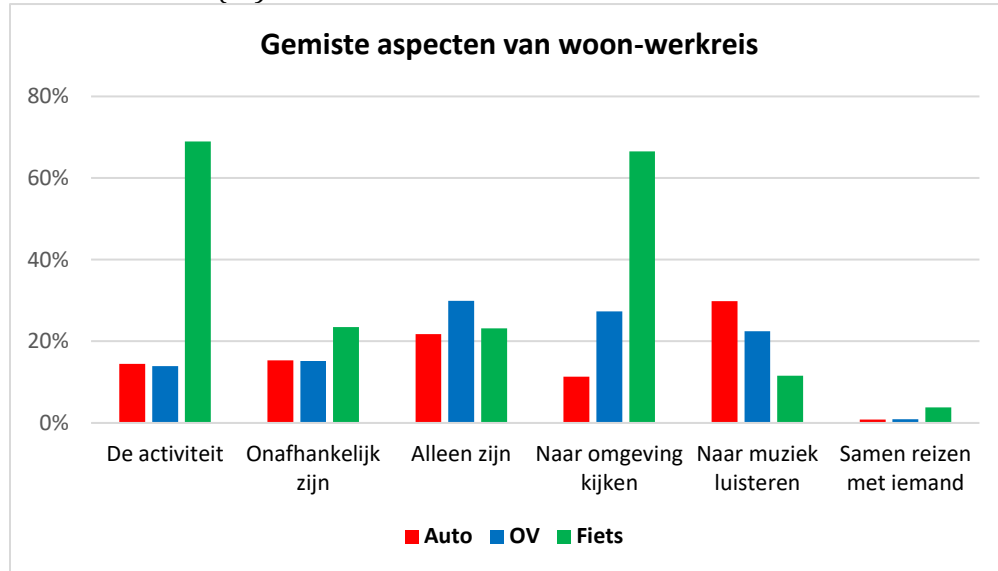


Figuur 5: Het ervaren gemis van forenzen tijdens het thuiswerken *per reisduur* (%)



Aan de respondenten werd ook gevraagd naar *wat* ze in de woon-werkreis misten (figuur 6). Voor fietsers was dat vooral de reis zelf en het genieten van de omgeving, aspecten die auto-forenzen misten waren naar muziek luisteren en het gevoel even alleen te zijn, OV-gebruikers misten vaak het gevoel even alleen te zijn en genieten van de omgeving.

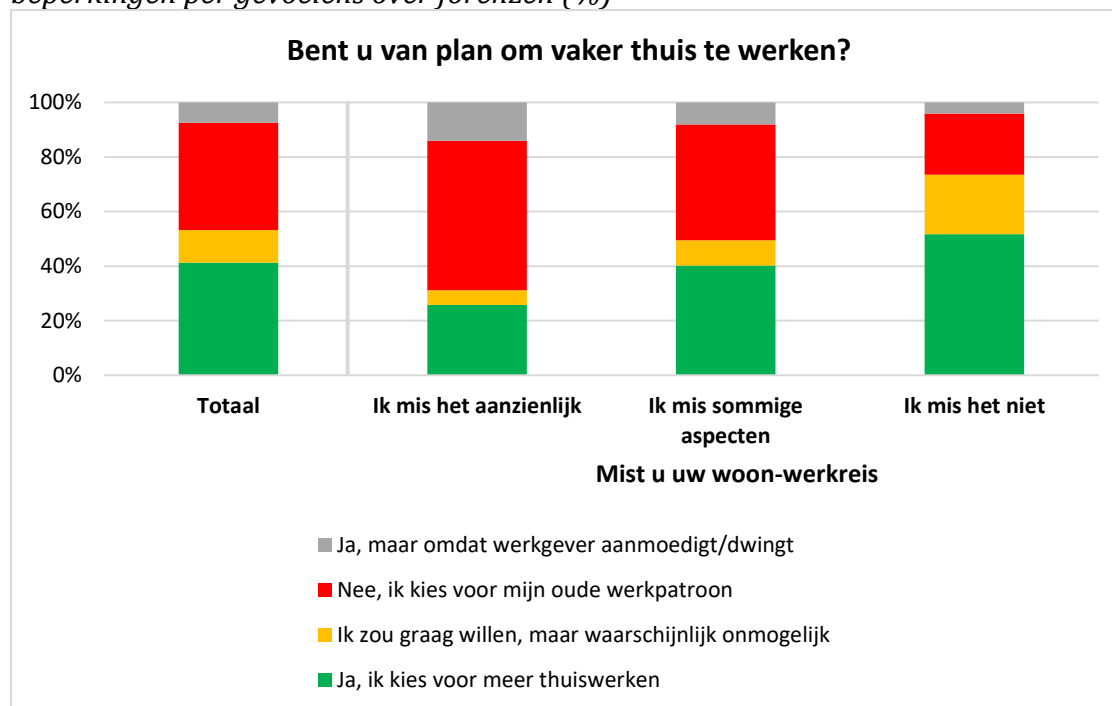
Figuur 6: Welke aspecten van de woon-werkreis worden gemist door de respondenten per gebruikt vervoersmiddel (%)



Onze analyse suggereert dat wanneer de maatregelen worden opgeheven, een groot deel van de respondenten de intentie heeft om de oude werkgewoontes weer op te pakken. Een groot deel van deze groep zou echter vaker thuis willen werken (figuur 7): 39% wil weer terug naar de oude werksituatie (in rood), terwijl 12% meer thuis zou willen werken, maar *verwacht dat dit niet mogelijk is* (in oranje). 41% van de respondenten is van plan meer thuis te gaan werken (in groen).

De analyse laat een samenhang zien tussen het missen van de woon-werk reis en de intentie om in de toekomst thuis te werken. Van de groep die het forenzen helemaal niet mist, geeft 74% aan in de toekomst vaker thuis te willen werken. Van de groep die het reizen naar werk erg mist, wil juist 69% weer terug naar de oude werkroutine.

Figuur 7: De ingeschatte waarschijnlijkheid van **vaker thuiswerken** na opheffing van de beperkingen per gevoelens over forenzen (%)



4. Conclusies en vervolgstappen

Onze analyse schijnt licht op een aantal complexe interacties tussen de domeinen van werk, thuis en woon-werkverkeer. Een beter begrip van deze onderlinge relaties kan bijdragen aan beter doordacht beleid voor grote maatschappelijke uitdagingen, zoals de verduurzaming van ons mobiliteitssysteem. We hebben een breder maatschappelijk begrip van de voor- én nadelen van verminderde mobiliteit nodig om deze overgang te ondersteunen.

Hoewel veel mensen de mogelijkheid van meer thuiswerken verwelkomen, laten onze resultaten zien dat forenzen ook een intrinsieke waarde heeft. Dit leidt onvermijdelijk tot tegenstrijdige meningen, waarvoor een balans moet worden gevonden: mensen willen tijd besparen en flexibeler kunnen werken, maar hebben ook behoefte aan face-to-face contact, buiten zijn en (enige) tijd alleen doorbrengen. De meeste mensen missen lange reizen naar werk echter niet, vooral niet met de auto. In het algemeen suggereren onze resultaten dat de meest sociaal acceptabele manier om deze tegenstrijdige wensen tegemoet te komen een systeem is dat het mogelijk maakt om vaker te forenzen met de fiets en te voet, gecombineerd met meer kansen voor thuiswerken (indien gewenst en mogelijk).

Er zijn veel nuances te maken bij dit algemene beeld: verschillen tussen beroepsgroepen, mate van zelfstandigheid van werknemers en de behoefte aan direct sociaal contact op werk hebben invloed op de ervaringen en mogelijkheden voor anders werken en reizen. Na dit verkennende onderzoek willen we de komende maanden met interviews dieper ingaan op de kwesties die aan bod zijn gekomen in deze enquête.

Tot slot willen we benadrukken dat de context van dit onderzoek erg ongewoon is, veel van onze respondenten worden geconfronteerd met enorme uitdagingen, zoals zorgen over hun eigen gezondheid, de gezondheid van hun naasten en onzekerheid over werk en inkomen. Naast thuiswerken hebben de meeste respondenten ook te maken met social distancing en/of isolatie, wat invloed kan hebben op hun opvattingen over thuiswerken. Dit bleek duidelijk uit de toelichtingen van respondenten. Onze resultaten moeten daarom gezien worden als een bijdrage aan de discussie over de transitie naar een minder auto-afhankelijke woon-werkmobiliteit, niet als een definitieve conclusie.

Referenties

- Ferreira, A., Bertolini, L., & Næss, P. (2017). Immotility as resilience? A key consideration for transport policy and research. *Applied Mobilities*, 2(1), 16-31.
- Gössling, S., & Cohen, S. (2014). Why sustainable transport policies will fail: EU climate policy in the light of transport taboos. *Journal of Transport Geography*, 39, 197-207.
- Milakis, D., R. Cervero, B. van Wee, & K. Maat. (2015). Do people consider an acceptable travel time? Evidence from Berkeley, CA. *Journal of Transport Geography* 44, 76-86.
- Mokhtarian, P.L., & I. Salomon. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 35(8), 695-719.
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(2), 346-360.
- te Brömmelstroet, M. C. G., Nikolaeva, A., Chan, C., Glaser, M. A., & Nicolaisen, M. (2017). Traveling together alone and alone together: Mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities* 2(1), 113-129.