



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Achtergrondrapport

Mathijs de Haas

Oktober 2023

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM



Waar is de ov-reiziger gebleven?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenW weer te geven.

De samenvatting van dit rapport is te vinden in de brochure Waar is de ov-reiziger gebleven, naast dit rapport te downloaden vanaf de [website](#) van het KiM.

Samenvatting

Het (mobiliteits)gedrag van Nederlanders is veranderd sinds de COVID-pandemie. OV-reizigers hebben meer gedragsveranderingen doorgemaakt dan niet-ov-gebruikers en het aantal check-ins in het ov ligt in de periode april t/m december 2022 op doordeweekse dagen nog ongeveer 20% lager dan in 2019. Op hoofdlijnen trekken we de volgende vijf conclusies over gedragsveranderingen tussen 2019 en 2022 die van invloed zijn op de mobiliteit:

1. **Nederlanders ondernemen gemiddeld ongeveer 6% minder (vrijtijd)activiteiten buitenshuis. Onder mensen met een voorkeur voor de trein (-10%) of voor bus, tram of metro (btm) (-23%) is die afname in (vrijtijd)activiteiten sterker dan gemiddeld.**
2. **Vóór de pandemie werkten werkenden gemiddeld 11% van de werkuren thuis. Eind 2022 ligt dit aandeel op ongeveer 23%. Voor ov-forenzen geldt dat dit aandeel is gestegen van 15% vóór de pandemie naar 36% eind 2022.**
3. **Door de mogelijkheden voor digitale vergaderingen is het aantal zakelijke reizen afgenomen. Eind 2022 maken werkenden ongeveer 21% minder zakelijke reizen. Onder ov-forenzen is de daling 55%. Op lange termijn verwachten werkenden weer een klein herstel in zakelijke reizen. Gemiddeld verwachten werkenden op de lange termijn ongeveer 17% minder zakelijke reizen te maken dan zij vóór de pandemie deden. Ov-forenzen verwachten een daling van ongeveer 44%.**
4. **Niet alleen nam onder ov-forenzen het aandeel thuiswerken relatief sterk toe en het aandeel zakelijke reizen sterk af, ook nam het aantal werkenden af dat het ov kiest voor het woon-werkverkeer.. Relatief gezien gaan ongeveer 9% minder werkenden met de trein naar het werk en 31% minder werkenden reizen per btm. Overigens kent met name de daling voor btm een relatief grote onzekerheid vanwege beperkte responsaantallen.**
5. **Minder mensen geven de voorkeur aan het ov voor (vrijtijd)activiteiten. Onder mensen die in 2019 de voorkeur gaven aan het ov is sprake van een daling in voorkeur voor het ov van 49% tot 75%. Een veel kleiner deel van de mensen heeft tussen 2019 en 2021 een voorkeur voor het ov ontwikkeld. In totaal ligt het aandeel mensen met voorkeur voor het ov voor de verschillende activiteiten in 2021 relatief gezien met 10% tot 38% lager dan in 2019. We hebben geen informatie over voorkeuren in 2022.**

Het is aannemelijk dat deze gedragsveranderingen voor een groot deel structureel van aard zijn omdat reizigers al langere tijd niet meer beperkt zijn in het doen van activiteiten door contactbeperkende maatregelen. De mogelijkheden om reizigers weer te overtuigen vaker het ov te gebruiken lijken daarnaast beperkt. Er zijn echter ook andere factoren dan de COVID-pandemie die ten grondslag liggen aan deze gedragsveranderingen, zoals hoge inflatie en afschaling van dienstregelingen. Het is daarmee de verwachting dat wanneer dienstregelingen weer opgeschaald worden dit tot enig herstel in ov-gebruik zal leiden.

Achtergrond en doel

Sinds de start van de COVID-pandemie ligt het ov-gebruik in Nederland op een lager niveau dan vóór de pandemie. Hoewel het gebruik na het afschaffen van alle maatregelen medio maart 2022 enigszins is hersteld, blijft het herstel duidelijk achter bij het gebruik van andere vervoerwijzen. Het aantal check-ins lag in de maanden november en december van 2022 respectievelijk 17 en 19% onder het niveau van diezelfde maanden in 2019, terwijl de intensiteit op de weg voor het personenverkeer in die periode ongeveer 6% tot 7% lager lag dan in dezelfde periode in 2019.

Een deel van het nog steeds lagere ov-gebruik konden we al eerder verklaren aan de hand van structurele gedragsverandering door COVID. Zo bleek bijvoorbeeld uit eerder onderzoek van het KiM dat werkenden die met het ov naar het werk reizen, gemiddeld gezien vaker thuis zijn gaan werken dan andere werkenden. Daardoor is het effect van thuiswerken op ov-gebruik groter dan op het gebruik van andere vervoerwijzen. Hoewel het KiM in haar middellangetermijnprognoses in 2022 rekening hield met structurele effecten van de COVID-pandemie door meer thuiswerken, televergaderen, thuisonderwijs en wijzigingen in de vervoerwijzekeuze en effecten van afschaling van de dienstregeling, blijft het gebruik van openbaar vervoer achter bij deze prognoses. In dit onderzoek verkennen we wat de oorzaak hiervan is en zoeken we naar een verklaring voor het achterblijvende gebruik van ov ten opzichte van pre-COVID.

Aanpak

Dit onderzoek richt zich aan de ene kant op het inzichtelijk maken van ontwikkelingen in ov-gebruik en het aanbod ervan en anderzijds op gedragsveranderingen van ov-reizigers. Om ontwikkelingen in het gebruik en het aanbod van ov in kaart te brengen, maken we gebruik van verschillende bronnen. Het gebruik brengen we in kaart aan de hand van door Translink geregistreerde check-ins en ontwikkelingen in het aanbod onderzoeken we op basis van openbare dienstregelingsinformatie (General Transit Feed Specification (GTFS) data).

Om gedragsveranderingen van ov-reizigers te onderzoeken baseren we ons grotendeels op analyses met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Met het MPN volgen we dezelfde groep respondenten door de tijd. We onderzoeken veranderingen in activiteiten die mensen ondernemen, in de locatie waar men die activiteiten onderneemt en in de keuze voor vervoerwijzen. Hierbij vergelijken we telkens het gedrag van dezelfde groep respondenten in oktober 2022 met het gedrag vóór en tijdens de pandemie. Inzichten uit het MPN vullen we aan met inzichten uit andere reeds beschikbare onderzoeken naar veranderingen in het ov-gebruik.

Resultaten

Ontwikkelingen in gebruik en aanbod ov

Het herstel van het gebruik van het ov sinds het afschaffen van de COVID-maatregelen laat een divers beeld zien. Er is sprake van verschillen, zowel tussen de verschillende vormen van ov, als tussen regio's, dagen van de week en gebruikersgroepen. Waar tijdens de pandemie het gebruik van de trein ten opzichte van pre-COVID relatief gezien lager lag dan het gebruik van bus, tram en metro (btm), is het treingebruik sinds het afschaffen van alle contactbeperkende maatregelen sterker hersteld. In de periode april t/m december 2022 lag het aantal check-ins op doordeweekse dagen voor de trein, bus en tram nog ongeveer 20% lager dan het niveau in 2019 (metro lag iets hoger). In de weekenden was sprake van een sterker herstel. Het aantal check-ins voor alle vormen van ov lag in dezelfde periode in de weekenden dichterbij tegen het niveau van 2019 dan op

Waar is de ov-reiziger gebleven?

werkdagen. Ook tussen regio's is sprake van verschil in herstel van ov-gebruik. Waar het aantal check-ins in de provincies Utrecht en Noord-Holland in april t/m december 2022 bijvoorbeeld nog ongeveer 25% lager ligt dan voor de pandemie, ligt het gebruik in de provincies Friesland en Drenthe in dezelfde periode dicht tegen de 90% van het niveau van 2019 aan.

Het aanbod van ov is tijdens de pandemie veel dicht bij het niveau van 2019 gebleven dan het gebruik van ov. Dit onderzochten we op basis van openbare GTFS data. Dat het aanbod op peil is gebleven kunnen we (in ieder geval deels) toeschrijven aan de beschikbaarheidsvergoeding ov (BVOV), waarbij vervoerders meer dan 90% van de kosten vergoed kregen van het Rijk om een volwaardige dienstregeling te blijven rijden. Net als de ontwikkeling van het gebruik van ov, laat de ontwikkeling van het aanbod een divers beeld zien. Er bestaan verschillen tussen momenten van de dag (spits vs niet-spits), verschillende vormen van ov en regio's.

Hoewel we weten dat het aanbod van ov invloed heeft op de vraag ernaar, vinden we die wisselwerking op basis van de beschikbare gegevens opvallend genoeg niet terug. In regio's waar het aanbod relatief sterk daalde, geldt dit bijvoorbeeld niet overal ook voor het gebruik en vice versa. Een belangrijke kanttekening daarbij is dat er binnen regio's grote verschillen bestaan in de ontwikkeling van het aanbod en de vraag. Binnen dezelfde regio kan het aanbod op bepaalde lijnen zijn afgeschaald, terwijl dat op andere lijnen gelijk is gebleven of is verhoogd. Dat de wisselwerking tussen gebruik en aanbod niet terug te zien is in onze gegevens heeft daardoor waarschijnlijk te maken met het (relatief hoge) aggregatieniveau waarop wij de gegevens over het ov-gebruik beschikbaar hebben.

Gedragsveranderingen reizigers

Uit analyses met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) blijkt dat het gedrag van Nederlanders is veranderd sinds de COVID-pandemie. Voor het ov valt allereerst op dat de groep die aangeeft (bijna) nooit het openbaar vervoer te gebruiken is gegroeid van ongeveer 45% in 2019 naar ongeveer 55% in 2022. Daarnaast is er een relatief sterke daling in de groep mensen die aangeeft bijna dagelijks het ov te gebruiken. De frequentie waarmee men het ov gebruikt in onze steekproef ligt in 2022 ongeveer 20 tot 30% lager dan in 2019

We onderzochten of veranderingen in het doen van activiteiten, veranderingen in de locatie van activiteiten en veranderingen in de vervoerwijzekeuze ten grondslag liggen aan veranderingen in het ov-gebruik. Ov-gebruikers blijken meer gedragsveranderingen te hebben doorgemaakt dan niet-ov-gebruikers.

Nederlanders ondernemen in 2022 minder (vrijetijd)activiteiten buitenshuis dan in 2019. Op totaalniveau ondernemen Nederlanders ongeveer 6% minder activiteiten. Wanneer we specifiek kijken naar mensen die voor de pandemie de voorkeur hadden voor trein of btm voor verschillende activiteiten, blijkt dat de afname in activiteiten sterker is onder deze groep dan onder mensen die geen voorkeur voor het ov hadden. Voor mensen met de voorkeur voor de trein komt de gemiddelde afname op 10%, voor de mensen met voorkeur voor btm is de afname met 23% nog sterker. Voor thuiswerken geldt dat de toename in thuiswerken sterker is onder ov-forenzen dan onder werkenden die met een andere vervoerwijze van en naar het werk reizen. Ook het aantal zakelijke reizen die werkenden maken is veel sterker afgenomen onder ov-forenzen dan onder andere werkenden.

De gemiddelde woon-werkafstand is tussen 2019 en 2022 iets toegenomen. Vanwege responsaantallen kunnen we op basis van het MPN slechts beperkt uitspraken doen over deze verandering onder ov-forenzen. Het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) rapporteert echter dat ov-forenzen vaker zijn verhuisd en van werklocatie zijn veranderd dan auto- en fietsforenzen en dat de woon-werkafstand het sterkst is toegenomen onder ov-forenzen.

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Voor andere activiteiten dan werk is het lastig om vast te stellen of men dit nu op andere locaties doet. We hebben dit niet gevraagd aan respondenten, dus zouden dit moeten afleiden uit gerapporteerde reizen. Vanwege responsaantallen is het met het MPN niet goed mogelijk om veranderingen in gemiddelde afstanden van ov-reizen voor verschillende motieven te onderzoeken. Op basis van het nationale verplaatsingsonderzoek (ODiN) zien we geen hele duidelijke patronen in de ontwikkeling van gemiddelde verplaatsingsafstand met het ov. We kunnen daarom niet vaststellen of en in welke mate men nu activiteiten op een andere locatie onderneemt.

Er blijken ook veranderingen in de vervoerwijzekeuze voor verschillende activiteiten. Voor woon-werk zien we dat het aandeel werkenden dat kiest voor trein en btm voor de woon-werkreis is gedaald. Het aandeel trein is met ongeveer 9% gedaald, terwijl het aandeel btm 31% lager ligt. Daarbij geldt dat het om een beperkt aantal respondenten gaat, met name wat betreft btm, waardoor deze inzichten relatief grote onzekerheid kennen. Op basis van het LRO, met een veel hoger respondentenaantal, komen we echter tot soortgelijke inzichten.

Voor verschillende activiteiten (winkelen, horeca bezoeken, visite, dagjes weg, overige vrijetijdactiviteiten en zakelijke reizen) blijkt dat het aandeel mensen met voorkeur voor trein of btm in 2021 voor alle activiteiten lager ligt in vergelijking met 2019. Onder de groep mensen die in 2019 nog de voorkeur hadden voor het ov varieert de daling in voorkeur voor het ov relatief gezien tussen de 49% tot 75%. Een veel kleiner deel van de mensen heeft tussen 2019 en 2021 een voorkeur voor het ov ontwikkeld. In totaal ligt het aandeel mensen met voorkeur voor het ov voor de verschillende activiteiten relatief gezien 10% tot 38% lager. We hebben geen informatie over de voorkeuren voor vervoerwijzen in 2022.

Een ontwikkeling die reismotief overstijgend is, is de aanschaf van een auto of e-fiets. Ongeveer 6% van onze steekproef heeft tussen 2019 en 2022 een auto aangeschaft. Ongeveer 3% heeft in dezelfde periode de auto weggedaan. De groep die een auto heeft aangeschaft tussen 2019 en 2022 had een hoog ov-gebruik in 2019. Een kwart (25%) gebruikte de trein op 4 of meer dagen per week en ongeveer 22% gebruikte de bus, tram of metro met deze frequentie. Het treingebruik is onder die groep na aanschaf van een auto met ongeveer tweederde afgenomen en het btm-gebruik met bijna 80%.

Tijdens de pandemie schafte ongeveer 14% van de mensen een e-fiets aan en deed 2% deze weg. Na de aanschaf van een e-fiets tijdens de pandemie daalt het gebruik van ov ook relatief sterk, maar de daling is minder sterk dan na de aanschaf van een auto. Daarbij geldt tevens dat het ov-gebruik vóór de aanschaf van een e-fiets onder de groep die een e-fiets heeft aangeschaft ongeveer vier keer zo laag lag als onder de groep die een auto kocht.

Implicaties

Dit onderzoek laat zien dat het (mobiliteits)gedrag van Nederlanders is veranderd sinds de pandemie. Inzichten uit dit onderzoek wijzen erop dat bepaalde gedragsveranderingen een sterker effect hebben op het ov-gebruik dan op het gebruik van andere vervoerwijzen. Het is aannemelijk dat de gedragsveranderingen voor een groot deel structureel van aard zijn omdat we inmiddels geruime tijd in een situatie zonder contactbeperkende maatregelen zitten. Het is belangrijk om te realiseren dat deze conclusie niet inhoudt dat het ov-gebruik op totaalniveau niet meer zal groeien. Ook andere ontwikkelingen hebben invloed op het ov-gebruik, zoals bevolkingsgroei en de dienstregeling. Het is bijvoorbeeld te verwachten dat wanneer dienstregelingen weer opgeschaald zouden worden, een deel van de reizigers zal terugkeren.

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Doordat de gedragsveranderingen grotendeels structureel van aard lijken, kunnen beleidsmakers en vervoerders waarschijnlijk slechts in beperkte mate reizigers overtuigen om weer structureel vaker van het ov gebruik te maken. Zowel wanneer het gaat om gedragsveranderingen die tot minder mobiliteit hebben geleid en gedragsveranderingen die hebben geleid tot een verschuiving naar andere vervoerwijzen. Veel vervoerders zetten momenteel verschillende kortings- of probeeracties in om reizigers weer in het ov te krijgen. In eerder KiM-onderzoek concludeerden we echter dat tijdelijke tariefverlagingen ook slechts tijdelijk effect zullen hebben op het ov-gebruik.

De resultaten uit dit onderzoek hebben implicaties voor de toekomstramingen van het openbaar vervoergebruik die het KiM jaarlijks maakt voor de middellange termijn. In de ramingen die in 2022 werden gemaakt werd reeds rekening gehouden met structurele gedragsveranderingen naar aanleiding van de COVID-pandemie en afschalingen in de dienstregeling, maar desondanks bleken de ramingen voor 2022 aan de hoge kant (met name voor btm). De inzichten uit dit onderzoek geven aanleiding om de aannames over structurele gedragsveranderingen bij te stellen voor toekomstige prognoses.

Inhoud

Samenvatting 3

Inhoud 8

1	Inleiding 10
1.1	Aanleiding 10
1.2	Onderzoeksvragen 11
1.3	Aanpak 12
1.4	Leeswijzer 13
2	Ontwikkeling gebruik en aanbod ov 14
2.1	Spreiding over week en dag 14
2.2	Ontwikkeling naar provincie 17
2.3	Ontwikkeling naar type ov 20
2.4	Ontwikkeling naar doelgroep/kaartsoort 21
3	Individuele veranderingen in ov-gebruik 23
3.1	Toe- en afname vervoerwijzegebruik 23
3.2	Kenmerken reizigers naar ontwikkeling ov-gebruik 25
3.3	Verklarende achtergrondkenmerken voor toe- of afname ov-gebruik 29
3.3.1	Verandering treingebruik 31
3.3.2	Verandering btm-gebruik 33
3.4	Verwachtingen voor ov-gebruik 34
4	Verandering van activiteiten 38
4.1	Vrijetijd activiteiten 38
4.2	Effect daling (vrijetijd) activiteiten op ov-gebruik 40
4.3	Thuiswerken, digitaal vergaderen en zakelijke reizen 43
4.3.1	Spreiding werkgerelateerde verplaatsingen over de week 44
4.3.2	Digitaal vergaderen 46
4.3.3	Zakelijke reizen 48
4.3.4	Effect thuiswerken en digitaal vergaderen op ov-gebruik 50
4.4	Thuis onderwijs volgen 51
5	Verandering in locatie van activiteiten 54
5.1	Verandering van afstand tot werklocatie 54
5.2	Verandering gemiddelde afstand per verplaatsing 56
5.3	Verandering gemiddelde afstand per verplaatsing naar verandering in activiteiten 58
6	Verandering van vervoerwijzekeuze 59
6.1	Vervoerwijzekeuze voor woon-werk 59
6.1.1	Verandering vervoerwijzekeuze woon-werk zonder verandering van baan 62
6.1.2	Verandering vervoerwijzekeuze woon-werk na verandering van baan 63
6.2	Vervoerwijzekeuze onderwijs 64
6.3	Verandering vervoerwijzekeuze voor andere reismotieven 64
6.3.1	Winkelen 66
6.3.2	Horeca bezoeken 67
6.3.3	Op visite gaan 68
6.3.4	Dagje weg 69
6.3.5	Zakelijke reizen 71
6.4	Aanschaf van een auto of e-fiets 72

Waar is de ov-reiziger gebleven?

- 6.4.1 Aanschaf auto 72
- 6.4.2 Aanschaf e-fiets 74

7 Conclusies en implicaties 76

- 7.1 Conclusies 76
 - 7.1.1 Ontwikkelingen in gebruik en aanbod ov 76
 - 7.1.2 Gedragsveranderingen reizigers 77
 - 7.1.3 Verandering van vervoerwijzekeuze 80
- 7.2 Implicaties 81

Referenties 83

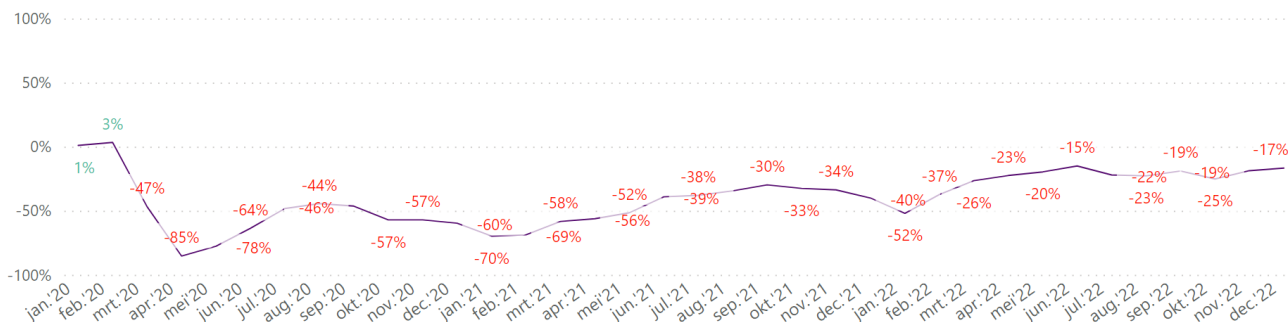
Colofon 88

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds het ingaan van de eerste contactbeperkende maatregelen naar aanleiding van de COVID-pandemie in maart 2020 ligt het ov-gebruik op een lager niveau. In het begin van de pandemie daalde het aantal check-ins in het ov met bijna 90% (Figuur 1.1). Hoewel het gebruik in perioden met minder maatregelen, zoals de zomers van 2020 en 2021, weer enigszins steeg, keerde het ov-gebruik niet terug naar de niveaus van voor de pandemie. Medio maart 2022 zijn zo goed als alle contactbeperkende maatregelen opgeheven. Hoewel men sinds die tijd dus niet meer beperkt is in het ondernemen van activiteiten, blijft het ov-gebruik ruim onder het niveau van voor de pandemie. Het aantal check-ins lag in de laatste twee maanden van 2022 respectievelijk 17 en 19% onder het niveau van diezelfde maanden in 2019.

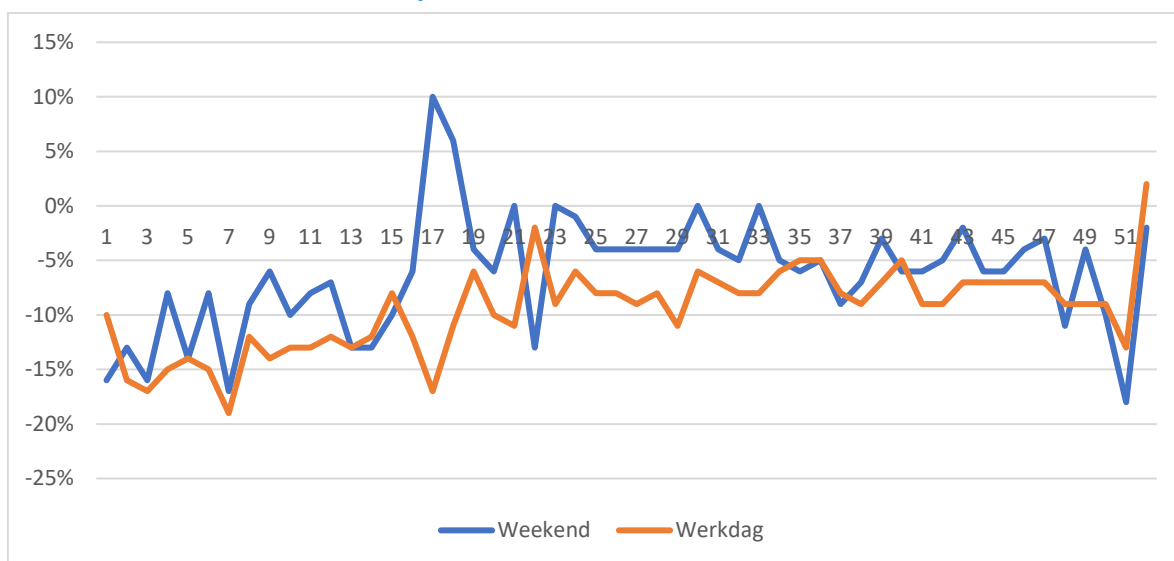
Figuur 1.1 Relatief aantal check-ins per maand t.o.v. pre-COVID op basis van Translink gegevens (bron: Translink (2023a))



Niet enkel het gebruik van het openbaar vervoer is gedaald door de COVID-pandemie, ook het reisgedrag met andere vervoerwijzen is veranderd. Wanneer we echter intensiteiten op de weg voor het personenverkeer in 2022 bekijken, blijkt dat het gebruik van de auto veel dichterbij het niveau van voor de pandemie ligt dan het openbaar vervoer (Figuur 1.2). In de laatste twee maanden van 2022 liggen intensiteiten op de weg voor personenverkeer ongeveer 6% tot 7% lager dan in diezelfde maanden in 2019. In vergelijking met het ov is daar dus sprake van een veel minder sterke afname.

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Figuur 1.2 Intensiteiten op de weg voor personenverkeer in 2022 (bron: intensiteiten personenverkeer op basis van NDW tellussen)



Een deel van het nog steeds lagere ov-gebruik kunnen we reeds verklaren aan de hand van structurele gedragsverandering door COVID. Zo bleek bijvoorbeeld uit eerder onderzoek van het KiM dat werkenden die met het ov naar het werk reizen, gemiddeld gezien vaker thuis zijn gaan werken dan andere werkenden (Hamersma et al., 2021). Daardoor is het effect van thuiswerken op ov-gebruik groter dan op het gebruik van andere vervoerwijzen. Niet alle veranderingen zijn direct gerelateerd aan de pandemie. Andere maatschappelijke ontwikkelingen, zoals stijgende prijzen en krapte op de arbeidsmarkt, hebben ook invloed op onze mobiliteit. Ook is het aanbod van ov veranderd en is er in bepaalde periodes sprake geweest van relatief veel uitval, volle treinen en stakingen (de eerste maanden van 2023 kennen bijvoorbeeld veel stakingsdagen voor het stad- en streekvervoer).

Hoewel het KiM in haar middellangetermijnprognoses rekening houdt met structurele effecten van de COVID-pandemie door meer thuiswerken, televergaderen, thuisonderwijs en wijzigingen in de vervoerwijzekeuze en effecten van afschaling van de dienstregeling, blijft het gebruik van openbaar vervoer achter bij deze prognoses. In dit project verkennen we wat de oorzaak hiervan is, waarbij de focus ligt op gedragsveranderingen van de reizigers en ontwikkelingen in de vraag en aanbod van ov.

1.2 Onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is om meer inzicht te creëren in redenen waarom het gebruik van ov op een (veel) lager niveau blijft hangen ten opzichte van pre-COVID terwijl dit bij andere vervoerwijzen niet het geval is. De volgende onderzoeksvraag staat daarmee centraal:

Wat is de verklaring voor het achterblijvende gebruik van ov ten opzichte van pre-COVID?

Om deze vraag te beantwoorden richten we ons op drie soorten gedragsveranderingen van reizigers die de daling in gebruik van ov verklaren:

1. Verandering in activiteiten (bijv. vaker thuiswerken of minder vaak een dagje weg)

Waar is de ov-reiziger gebleven?

2. Verandering in locatie van activiteiten (bijv. dichterbij huis winkelen of een nieuwe baan dichterbij huis)
3. Verschuiving naar een andere vervoerwijze (bijv. mensen die tijdens de pandemie een auto of e-fiets hebben aangeschaft en deze momenteel nog steeds als vervanger voor het ov gebruiken)

1.3 Aanpak

We starten het onderzoek met het in kaart brengen van ontwikkelingen in het gebruik en het aanbod van ov aan de hand van verschillende databronnen. We richten ons met name op de periode april t/m december 2022, omdat dit een aaneengesloten periode zonder coronamaatregelen betreft. Voor ontwikkelingen in gebruik van ov baseren we ons grotendeels op de door Translink geregistreerde check-ins. Ontwikkelingen in het aanbod onderzoeken we aan de hand van openbare dienstregelingsinformatie (GTFS data) die bewerkt en beschikbaar zijn gesteld door Hypercube. Voor zowel gebruik als aanbod gaan we dieper in op verschillen in ontwikkeling naar provincie, naar type ov, naar doelgroep en naar verschillen tussen dagen van de week. Beide databronnen kennen enige beperkingen. Zo missen bepaalde producten in de check-ins die door Translink worden geregistreerd, zoals kartonnen/wegwerp ov-kaarten of producten die vervoerders via een app of de eigen website verkopen, zoals uur- of dagkaarten. Wanneer de verhouding tussen dergelijke producten en de kaarten die door Translink worden geregistreerd door de tijd heen verandert, geeft dit vertekening in de ontwikkeling van ov-gebruik. Het is daardoor dus mogelijk dat de daling in ov-gebruik op basis van door Translink geregistreerde check-ins een over- of onderschatting is. We weten echter niet of en in welke mate er sprake is van een verschuiving tussen type kaartsoorten waar reizigers mee reizen en hoe groot het effect op de door Translink geregistreerde check-ins daarvan is.

Voor de ontwikkeling van het aanbod op basis van openbare GTFS data geldt dat het gaat om geplande dienstregelingen aan het begin van iedere dag. Wanneer er dus tijdens de dag dus ongeplande uitval heeft plaatsgevonden, om welke reden dan ook, zijn de uitgevallen dienstregelingsuren (DRU's) toch meegerekend in het aanbod. Daarnaast kunnen we uit deze gegevens niets herleiden over de capaciteit van de voertuigen. Een gelijkblijvend aantal DRU's kan daardoor alsnog inhouden dat het aanbod voor de reiziger is gedaald.

Om gedragsveranderingen van de reiziger te onderzoeken baseren we ons hoofdzakelijk op gegevens van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) is een panel waarmee het KiM sinds 2013 data verzamelt onder een vaste groep huishoudens en huishoudleden. Sinds het begin van de COVID-pandemie heeft het KiM het MPN ingezet om effecten van de pandemie op gedrag en percepties te onderzoeken. Naast vragenlijsten houden respondenten voor drie opeenvolgende dagen het reisgedrag bij in een online reisdagboekje. Omdat een vaste groep mensen door de tijd heen gevolgd wordt, is het mogelijk om veranderingen in reisgedrag door de tijd heen op persoonsniveau te onderzoeken. In het najaar van 2022 (september t/m midden november) vond de meest recente jaarlijkse meting van het MPN plaats. De gegevens die toen zijn verzameld kunnen we koppelen aan gegevens die tijdens en vóór de pandemie zijn verzameld waardoor we gedragsveranderingen op persoonsniveau kunnen onderzoeken. Inzichten uit het MPN vullen we waar mogelijk en relevant aan met inzichten uit onderzoeken van andere partijen, zoals het Landelijk Reizigersonderzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en onderzoeken van DOVA (samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten) en

NS naar het veranderde ov-gebruik. Op enkele plekken vullen we de inzichten aan op basis van gegevens van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN).

We gaan eerst in op algemene veranderingen in reisgedrag, waarna we inzoomen op veranderingen in ov-gebruik. Hierbij onderzoeken we wie de reizigers zijn die nu minder vaak of juist vaker gebruik maken van het ov. Daarbij gaan we ook kort in op de beperkte beschikbare (wetenschappelijke) literatuur over veranderingen in ov-gebruik na de pandemie. De focus ligt hierbij op studies die het ov-gebruik na afschaffing van maatregelen onderzoeken en niet studies die zich enkel richten op ontwikkelingen in reisgedrag naar aanleiding van de pandemie en contactbeperkende maatregelen. Het onderzoeken wie de reizigers zijn die nu op een andere manier het ov gebruiken doen we zowel op een beschrijvende manier, als met verklarende analyses. Met beschrijvende analyses krijgen we een goed beeld van de profielen van reizigers die nu minder vaak of vaker het ov gebruiken. Omdat kenmerken vaak met elkaar samenhangen (zoals opleidingsniveau en inkomen), verdiepen we deze inzichten met verklarende analyses. We onderzoeken welke kenmerken bepalend zijn voor een toe- of afname in ov-gebruik, waarbij er rekening wordt gehouden met onderlinge samenhang tussen deze kenmerken. Hiertoe gebruiken we logistische regressiemodellen.

Om veranderingen in ov-gebruik nader te verklaren gaan we vervolgens op basis van het MPN op zoek naar verschillende gedragsveranderingen. We onderzoeken veranderingen in activiteiten die mensen ondernemen, in de locatie waar men die activiteiten onderneemt en in de keuze voor vervoerwijzen. Hierbij vergelijken we telkens het gedrag van dezelfde groep respondenten in oktober 2022 met het gedrag vóór en tijdens de pandemie. Het is daarbij belangrijk om te realiseren dat het dus gaat om veranderingen binnen dezelfde groep personen. Ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei en een veranderende bevolkingssamenstelling hebben ook effect op het reisgedrag en dus op het ov-gebruik. Omdat we hier echter dezelfde groep personen door de tijd volgen, komen de effecten daarvan hier niet naar voren. Dit heeft tot gevolg dat we verschillen kunnen verwachten in de veranderingen in ov-gebruik op basis van het MPN en bijvoorbeeld het aantal check-ins in het ov. Wanneer een bepaalde groep bijvoorbeeld een relatief sterke daling in ov-gebruik laat zien, maar die groep tegelijkertijd relatief sterk is toegenomen is het netto effect op ov-gebruik kleiner dan wat verwacht kan worden op basis van het MPN omdat de daling in ov-gebruik wordt gedempt door toename van het aantal mensen. Het effect van bevolkingsontwikkeling houdt het KiM overigens wel rekening mee in haar middellange termijn prognoses.

1.4 Leeswijzer

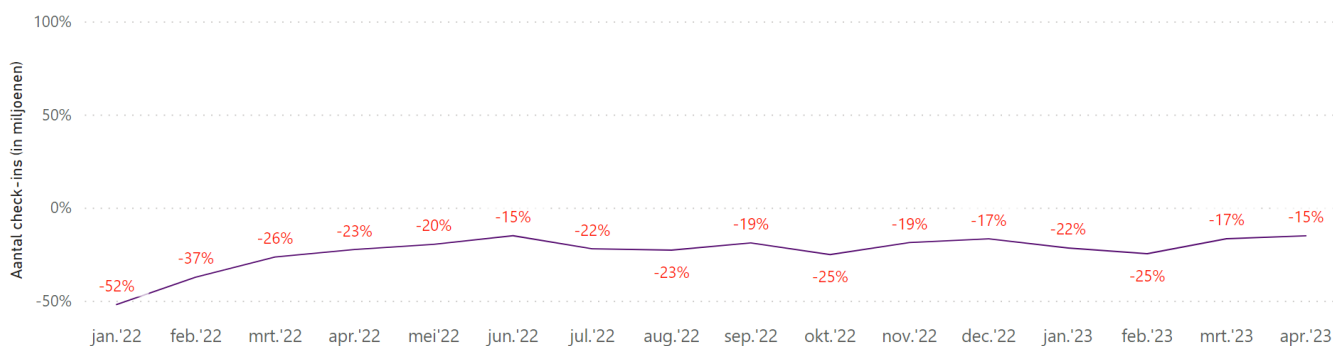
In hoofdstuk 2 brengen we ontwikkelingen in het gebruik en aanbod van ov in kaart. In hoofdstuk 3 onderzoeken we vervolgens hoe het ov-gebruik op individueel niveau is veranderd op basis van het MPN. Daarbij gaan we ook in op verklarende factoren voor veranderingen in ov-gebruik. In de drie daaropvolgende hoofdstukken gaan we achtereenvolgens in op veranderingen in activiteiten (hoofdstuk 4), veranderingen in de locatie van activiteiten (hoofdstuk 5) en de verandering van vervoerwijze (hoofdstuk 6). In het laatste hoofdstuk (7) trekken we conclusies en gaan we in op de implicaties van het onderzoek.

2 Ontwikkeling gebruik en aanbod ov

In dit hoofdstuk gaan we nader in op ontwikkelingen in zowel het gebruik als aanbod van openbaar vervoer. Ontwikkelingen in ov-gebruik bieden beperkt informatie voor de vraag waar de reiziger gebleven is. We krijgen immers geen inzicht in wat de reizigers die voorheen in het ov zaten nu doen. Ondernemen zij bijvoorbeeld bepaalde activiteiten niet meer, of reizen zij met een andere vervoerwijze? De ontwikkelingen in ov-gebruik bieden echter wel een mogelijkheid om een beeld te krijgen over waar het lagere ov-gebruik zich met name voordoet. Bestaan er bijvoorbeeld duidelijke verschillen tussen regio's, typen ov of dagen van de week? Deze inzichten kunnen helpen bij de verklaringen waar de reizigers gebleven zijn. Daarnaast is het relevant om de ontwikkelingen in gebruik naast ontwikkelingen in het aanbod te leggen. Hoewel we geen directe causale relaties vast kunnen stellen, kunnen we wel vaststellen of er sprake lijkt van enige samenhang tussen veranderingen in het aanbod van ov en veranderingen in het gebruik.

We richten ons met name op de periode april t/m december 2022, omdat dit een aaneengesloten periode zonder coronamaatregelen betreft. Hoewel ten tijde van dit onderzoek ook reeds gegevens over de eerste maanden van 2023 beschikbaar zijn, worden deze maanden vertroebeld door de vele stakingsdagen in het stad- en streekvervoer. In Figuur 2.1 is te zien dat er in januari en februari 2023 relatief gezien minder check-ins waren dan in de maanden ervoor en erna. We vergelijken de periode april t/m december 2022 met dezelfde periode in 2021, toen er nog wel coronamaatregelen van kracht waren, en met die periode in 2019, voor de pandemie.

Figuur 2.1 Ontwikkeling relatief aantal check-ins per maand januari 2022 – april 2023 t.o.v. pre-COVID. Het gaat hier om een vergelijking op maandniveau met dezelfde maand pre-COVID. Voor de maanden januari en februari zijn dezelfde maanden in 2020 de referentie, voor maart t/m december is 2019 de referentie (bron: Translink (2023a))



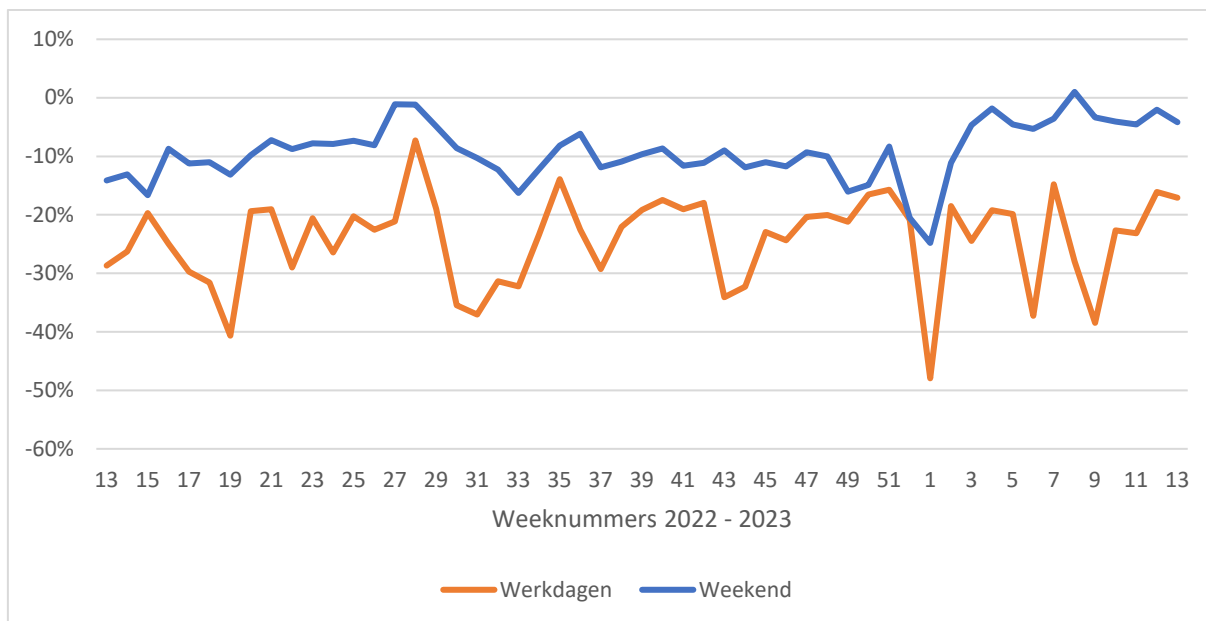
2.1 Spreiding over week en dag

De daling in ov-gebruik is niet evenredig verdeeld over de week. Wanneer we de periode vanaf april 2022 tot en met de eerste drie maanden van 2023 bekijken, valt op dat er in de weekenden sprake is van een kleinere afname in aantal check-ins dan op doordeweekse dagen (Figuur 2.2). Na het opheffen van de maatregelen medio maart 2022 ligt het aantal check-ins in de weekenden in veel weken ongeveer 10% lager dan voor de pandemie, terwijl het aantal check-ins op werkdagen in veel weken nog 20 tot 30% lager ligt dan voor de pandemie. We nemen in deze figuur wel expliciet de eerste maanden van 2023 op, omdat de stakingsdagen in het streekvervoer niet in de weekenden plaatsvond. In de eerste

Waar is de ov-reiziger gebleven?

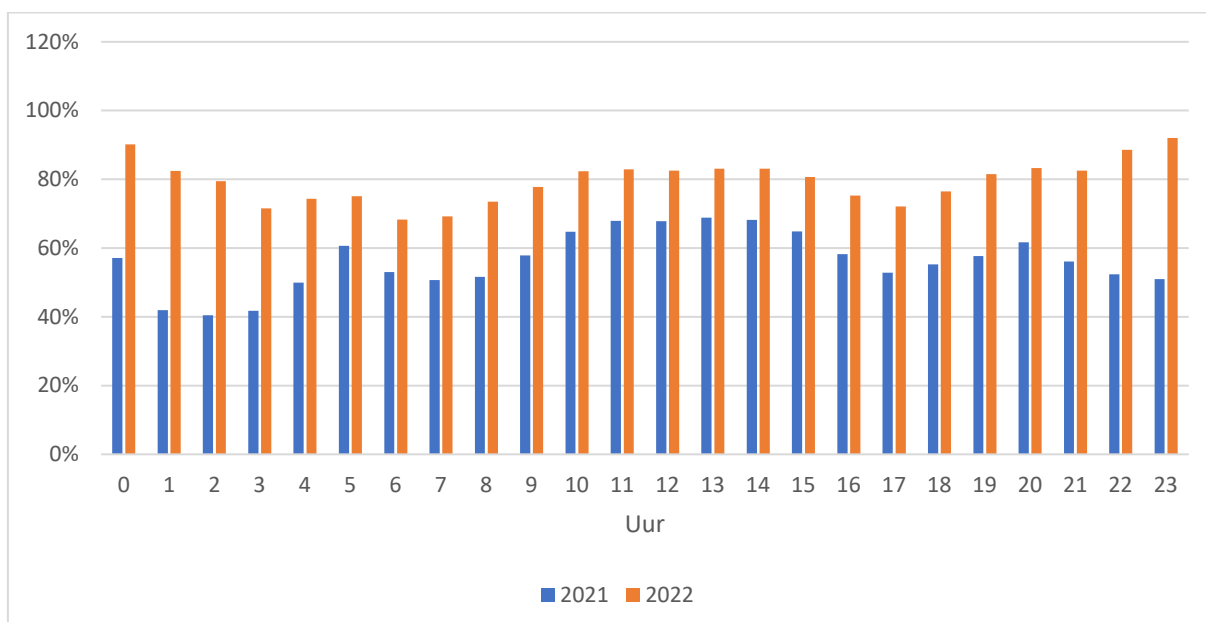
maanden van 2023 ligt het aantal check-ins in de weekenden weer dicht tegen het niveau van voor de pandemie.

Figuur 2.2 Relatief aantal check-ins op werkdagen en in het weekend van april 2022 tot en met maart 2023 op weekniveau relatief aan dezelfde week pre-COVID (bron: Translink (2023a))

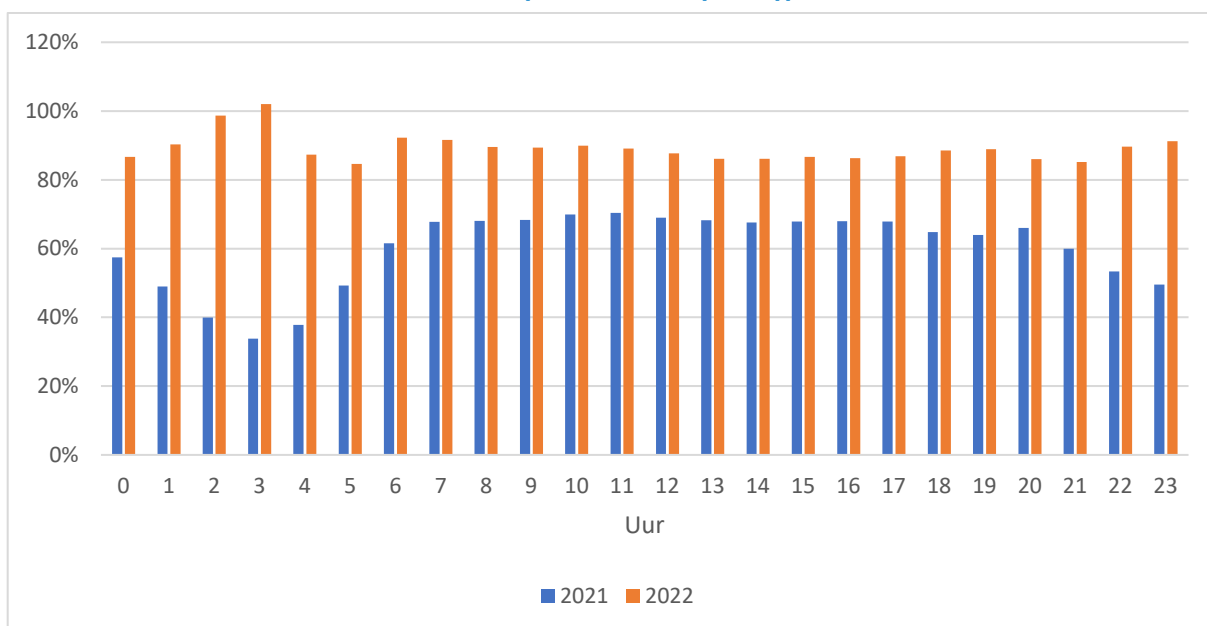


Wanneer we de spreiding over de dag bekijken (Figuur 2.3 en Figuur 2.4) valt op dat de daling in gebruik op werkdagen in de spitsen sterker is dan in de daluren. Waar in 2022 tussen 10.00 en 14.00 uur op werkdagen na het afschalen van alle maatregelen het aantal check-ins gemiddeld net iets boven 80% ligt, ligt dit tussen 6.00 en 7.00 uur in de ochtendspits nog onder de 70%. In de weekenden zien we dat in de periode april t/m december 2022 gedurende de hele dag het aantal check-ins gemiddeld op 85 tot 90% van het niveau van 2019 ligt ('s nachts ligt het aandeel nog iets hoger).

Figuur 2.3 Relatief aantal check-ins per uur van de dag op werkdagen in de periode april t/m december van 2021 en 2022 relatief aan 2019 (bron: Translink (2023b))



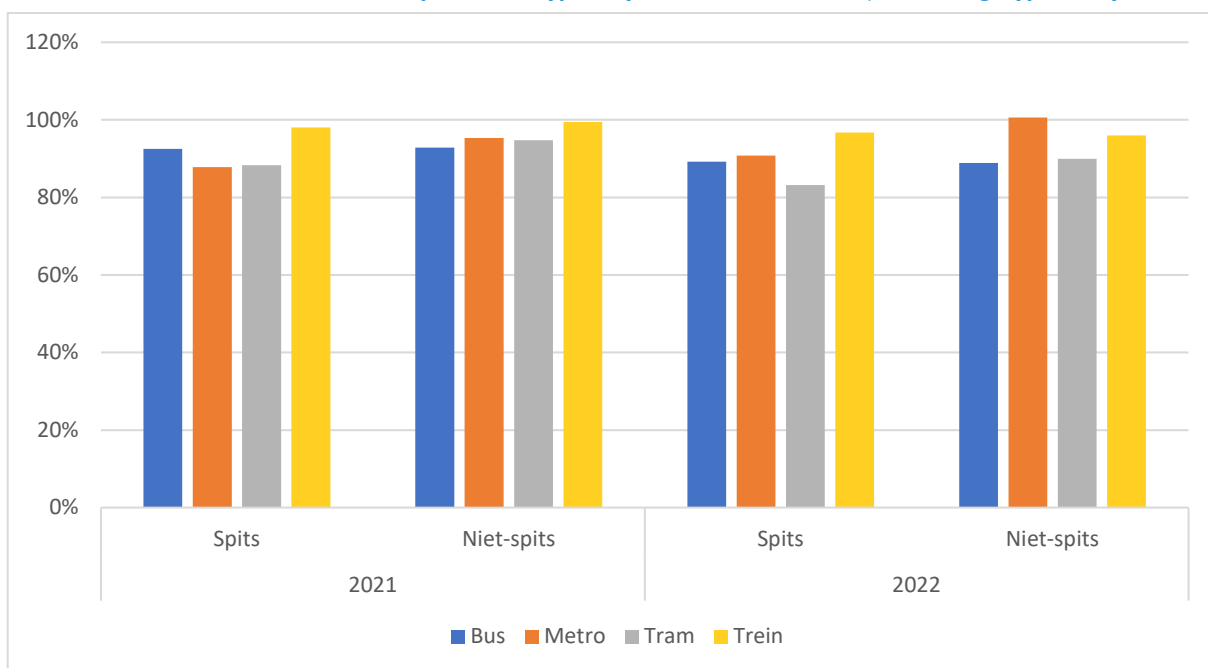
Figuur 2.4 Relatief aantal check-ins per uur van de dag op weekenddagen in de periode april t/m december van 2021 en 2022 relatief aan 2019 (bron: Translink (2023b))



Ook in de ontwikkeling van het aanbod zien we enkele verschillen in het aanbod tussen momenten van de dag (Figuur 2.5). Uit de ontwikkeling in de figuur blijkt allereerst dat het aanbod van openbaar vervoer in de periodes april t/m december 2021 en 2022 veel dichterbij het niveau van 2019 lag dan het daadwerkelijke gebruik van het ov. Dit wordt verklaard door de regeling Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) waarbij ov-bedrijven meer dan 90% van de kosten vergoed kregen van het Rijk om een volwaardige dienstregeling te blijven rijden. Toch zijn er duidelijke verschillen tussen zowel de spits- en dalperiode en tussen verschillende vormen van ov.

Het aanbod van de trein zit zowel in 2021 als 2022 dicht tegen het niveau van 2019. Tussen de spits en niet-spits is weinig verschil in de relatieve daling van het aanbod. Het aanbod ligt in 2022 iets lager dan in 2021. Het aanbod van de tram ligt in 2022 relatief gezien het laagst. Waar de bus en metro ongeveer 90% van de DRU's rijden ten opzichte van 2019, ligt dat voor de tram op ongeveer 83%. In de niet-spits periodes ligt het aanbod van de tram hoger en op ongeveer hetzelfde niveau als dat van de bus (90%). Het aanbod van de metro ligt buiten de spitsen in 2022 op ongeveer hetzelfde niveau als in 2019. Op de ontwikkeling in ov-gebruik per type ov gaan we in paragraaf 2.3 iets dieper in.

Figuur 2.5 Ontwikkeling aanbod (DRU's) april t/m december 2021 en 2022 ten opzichte van april t/m december 2019 naar tariefperiode en type ov (bron: GTFS data NDOV, bewerking Hypercube)

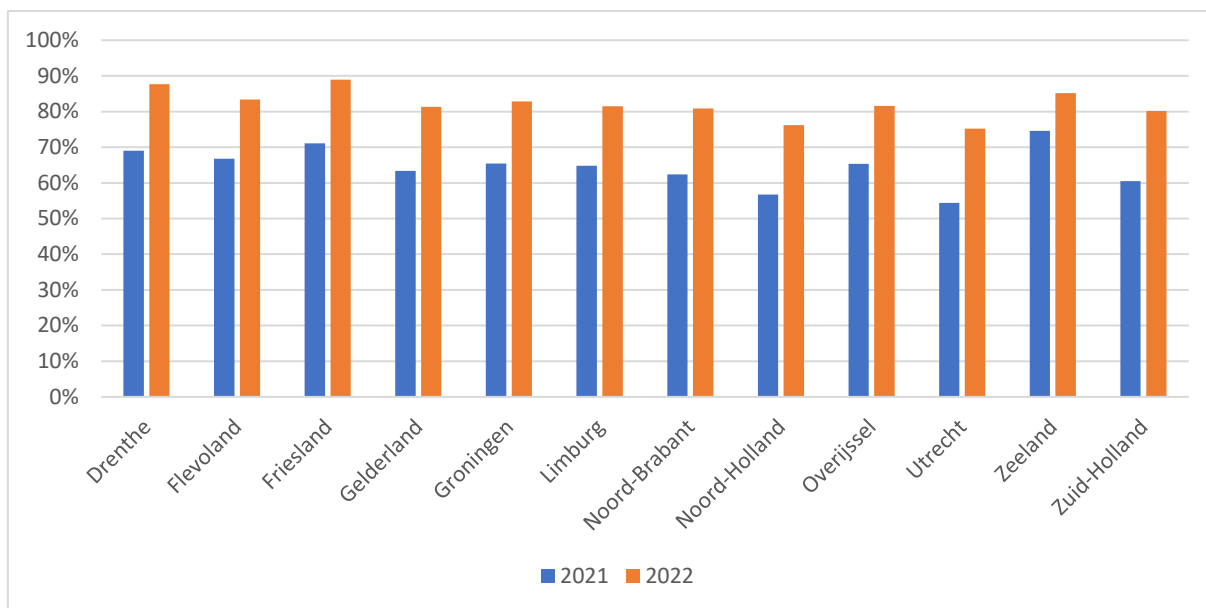


2.2 Ontwikkeling naar provincie

Naast dat er een verschil bestaat tussen werk- en weekenddagen wat betreft het ov-gebruik, bestaan er geografische verschillen in de ontwikkeling van het gebruik (Figuur 2.6). Na het afschaffen van de maatregelen ligt het ov-gebruik in alle provincies in 2022 duidelijk hoger dan een jaar eerder, maar er is een aanzienlijk verschil tussen de provincie met het minste herstel in ov-gebruik (Utrecht, 75%) en de provincie met het sterkste herstel (Friesland, 90%). Daarbij geldt overigens dat in absolute zin de omvang van ov-gebruik in de provincie Utrecht veel groter is dan in Friesland. De achterblijvende ontwikkeling in Utrecht heeft daarmee een sterkere invloed op de totale gemiddelde ontwikkeling van ov-gebruik dan het bovengemiddelde herstel in Friesland. Daarnaast blijkt dat in de provincies waarbij het ov-gebruik in 2021 relatief gezien het laagst lag (zoals Utrecht en Noord-Holland), het ov-gebruik tussen 2021 en 2022 relatief gezien het sterkst is hersteld. Zo nam het aantal check-ins in Utrecht tussen 2021 en 2022 in de betreffende periodes bijvoorbeeld toe met ongeveer 38%, terwijl de toename in Friesland relatief gezien ongeveer 25% betrof.

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Figuur 2.6 Aantal check-ins in de periode april t/m december van 2021 en 2022 relatief aan 2019 (bron: Translink (2023b))¹



Ook in de ontwikkeling van het aanbod zijn verschillen tussen regio's te herkennen (Figuur 2.7). Merk op dat we in deze figuur enkele provincies samen hebben gevoegd, zoals de provincies Drenthe en Groningen, omdat deze gegevens naar concessieverlener worden gegroepeerd. Het ov in Drenthe en Groningen valt gezamenlijk onder de verantwoordelijkheid van OV-bureau Groningen-Drenthe. De provincies Gelderland en Overijssel zijn samengevoegd vanwege de concessie IJssel-Vecht, die onder de verantwoordelijkheid van beide provincies valt en in december 2020 de concessies Midden Overijssel en Veluwe opvolgde. We kunnen de DRU's van de nieuwe concessie niet splitsen in een deel voor de provincie Gelderland en een deel voor de provincie Overijssel, waardoor de ontwikkeling voor beide provincies zou worden vertekend als we deze apart beschouwen (we weten immers niet welk deel van het aanbod van de nieuwe concessie toegerekend moet worden aan de provincie Gelderland en welk deel aan de provincie Overijssel). Tevens is het aanbod op het hoofdrailnet niet meegenomen in de figuur, omdat we deze op basis van de beschikbare gegevens niet aan de verschillende provincies kunnen toewijzen.

Er bestaan duidelijke verschillen tussen regio's wat betreft de ontwikkeling in het aanbod. Waar het aanbod in enkele regio's rond het niveau van 2019 ligt, ligt het aanbod in andere regio's meer dan 10% lager dan voor de pandemie. Daarbij geldt dat ook binnen regio's sprake is van verschillen in de ontwikkeling van het aanbod, waarbij er voor bepaalde lijnen binnen een regio sprake kan zijn van een sterkere daling in aanbod, terwijl voor andere lijnen juist sprake is van een toename ten opzichte van 2019.

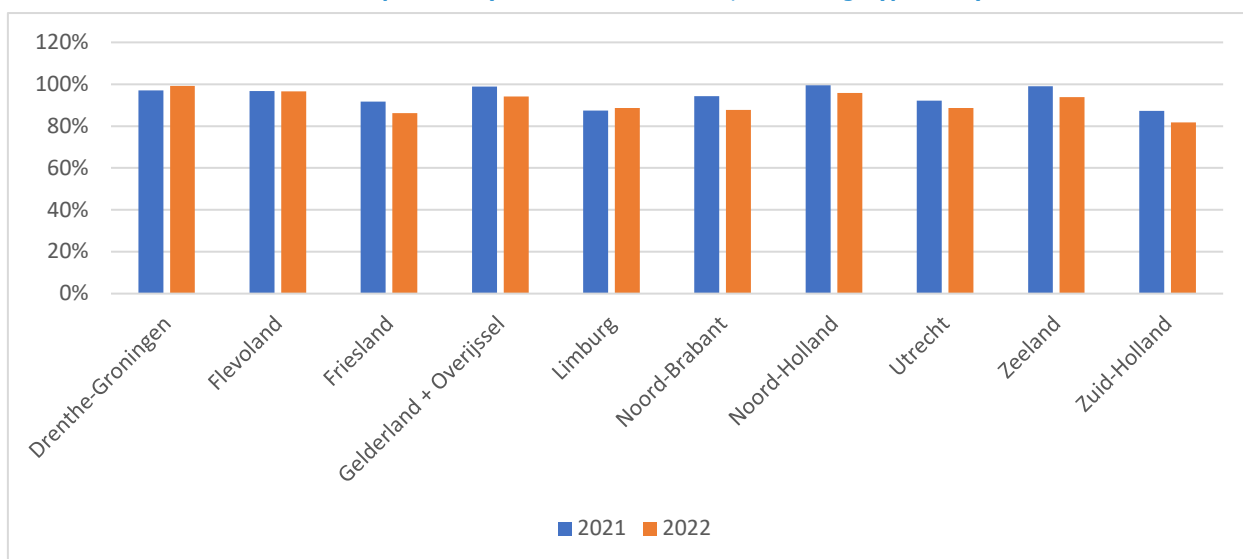
We weten dat een verandering in aanbod in enige mate zal leiden tot een verandering in gebruik (Van der Loop et al., 2018). Een mogelijke verklaring voor verschillen in de ontwikkeling van het gebruik van ov tussen regio's zou daarmee gevonden kunnen worden in verschillen in de ontwikkeling van het aanbod. Op basis

¹ In 2022 is in verschillende regio's OV-pay geïntroduceerd, waarmee reizigers met de bankpas kunnen in- en uitchecken. Deze ritten zijn niet opgenomen in de figuur. We kunnen niet vaststellen in hoeverre dit leidt tot een vertekening omdat we niet weten om hoeveel ritten het precies gaat en in welke mate het gaat om ritten die voorheen wel werden geregistreerd (waarbij een ov-chipkaart werd gebruikt) en in welke mate ze niet werden geregistreerd door Translink (bijvoorbeeld door het gebruik van losse kaartjes).

van de gegevens die wij hier bespreken zien we echter niet direct sterke verbanden tussen ontwikkeling in aanbod en gebruik. Regio's met een relatief sterke daling in ov-gebruik hebben namelijk niet allemaal te maken met een relatief sterk gedaald aanbod en vice versa. Daarnaast is het op basis van deze gegevens niet te bepalen of een daling in het aanbod heeft geleid tot een daling in de vraag, of dat vervoerders juist hebben afgeschaald op verbindingen en tijdstippen waar de vraag sterk is afgenomen.

Uit de tweede monitoringsrapportage Transitie OV in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijkt wel dat vervoerders op- of afschalingen tijdens de pandemie hebben afgestemd op de vraag, waarbij afschalingen zo veel mogelijk zijn doorgevoerd op lijnen met achterblijvende vraag, terwijl op lijnen met een sneller herstellende vraag juist is opgeschaald (Ecorys, 2022). Naast een lagere vraag spelen ook andere factoren een rol in de ontwikkeling van het aanbod. Personeelstekorten en een hoog ziekteverzuim hebben er bij verschillende vervoerders, zowel voor de bus, tram, metro als de trein, toe geleid dat de dienstregeling moest worden afgeschaald, zoals blijkt uit de derde monitoringsrapportage Transitie OV. Vervoerders melden dat ongeveer 12% tot 14% van het rijdend personeel (in fte) niet inzetbaar is, terwijl het verzuim onder niet-rijdend personeel op ongeveer 6% tot 8% ligt. Daarnaast heeft NS in het 4^e kwartaal van 2022 te maken met een tekort van 300-400 hoofdconducteurs en 100-200 machinisten, op een totaal van 3200 FTE machinisten en 2800 FTE hoofdconducteurs (Ecorys, 2023). Die ontwikkeling kan dus resulteren in een situatie waar de vraag wel toeneemt, maar een vervoerder noodgedwongen toch moet afschalen. Overigens moeten we hier de kanttekening bij plaatsen dat we geen inzicht hebben in ziekteverzuim onder rijdend personeel en personeelstekorten in eerdere periodes, waardoor we niet kunnen concluderen in welke mate dit nu een groter probleem is dan voorheen. NS meldt bijvoorbeeld wel in haar jaarverslag dat het ziekteverzuim voor de gehele organisatie in 2022 8,5% betrof, waar dat in 2021 6,9% en in 2020 6,6% was (dit betreft dus niet enkel het rijdende personeel).

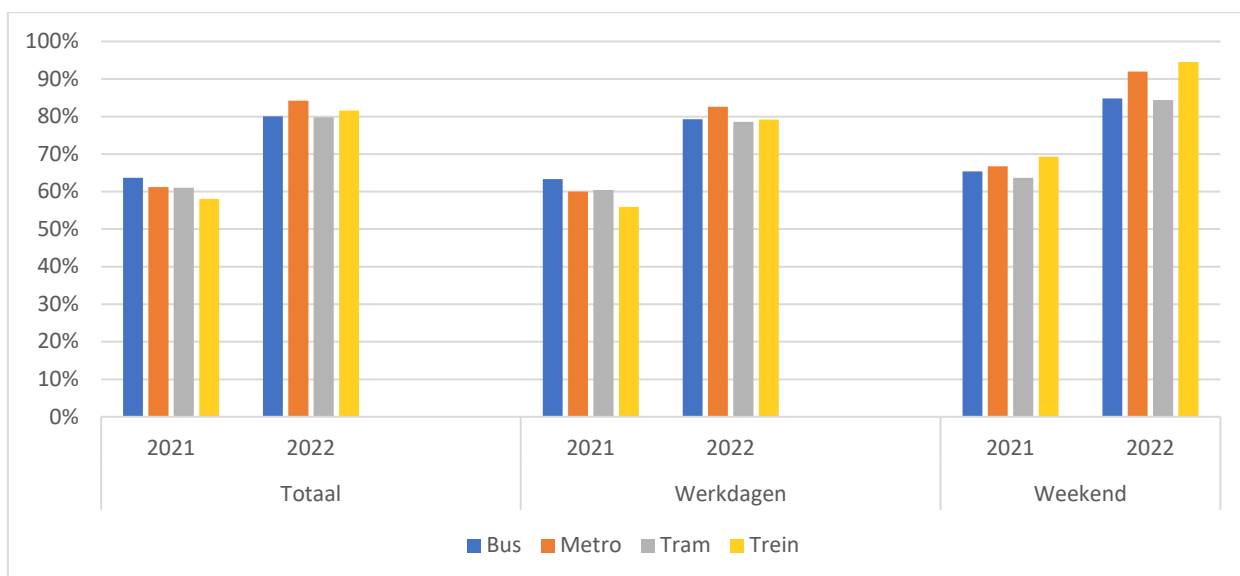
Figuur 2.7 Ontwikkeling aanbod (DRU's) april t/m december 2021 en 2022 ten opzichte van april t/m december 2019 naar provincie (bron: GTFS data NDOV, bewerking Hypercube)



2.3 Ontwikkeling naar type ov

De ontwikkeling in ov-gebruik verschilt tussen typen openbaar vervoer (Figuur 2.8). Op totaalniveau kende de trein relatief gezien de sterkste daling in gebruik (-42%) in de periode april t/m december 2021 ten opzichte van dezelfde periode in 2019. De bus kende de minst sterke daling (-36%). Specifiek voor weekenddagen is het beeld echter anders. Daar blijkt dat het treingebruik relatief gezien het minst is gedaald (-31%). Na het afschaffen van de maatregelen in 2022 is het gebruik van de trein iets sterker hersteld dan die van de bus, tram en metro. Ook in de periode april t/m december 2022 is het verschil tussen werkdagen en weekenddagen voor de trein het grootst. Op werkdagen ligt het aantal check-ins voor de trein ongeveer 21% lager dan in 2019, terwijl het aantal check-ins in de weekenden ongeveer 5% lager ligt dan in 2019. Ook voor de bus, tram en metro ligt het aantal check-ins in de weekenden dichterbij het niveau van 2019, maar de verschillen zijn kleiner dan bij de trein.

Figuur 2.8 Ontwikkeling aantal check-ins in de periode april t/m december van 2021 en 2022 relatief aan 2019 naar type ov (bron: Translink (2023b))



Uit de ontwikkeling van het aanbod komt naar voren dat in april t/m december 2021 het aanbod van de trein op nagenoeg hetzelfde niveau lag als in 2019 (gemeten in DRU's) (Figuur 2.9). In dezelfde periode in 2022 ligt het aanbod iets lager, waarbij de daling in de weekenden iets sterker is dan op werkdagen.

Voor de bus, tram en metro blijkt dat de verandering in aanbod in april t/m december 2021 voor de drie modaliteiten op een soortgelijk niveau ligt. In dezelfde periode in 2022 ligt het aanbod van bus en tram iets lager dan in 2021, terwijl het aanbod van de metro is toegenomen en weer nagenoeg op het niveau van 2019 ligt. In de weekenden is de afname voor de tram minder groot en is het aanbod van bus juist toegenomen ten opzichte van 2021.

Figuur 2.9 Ontwikkeling aanbod (DRU's) april t/m december 2021 en 2022 ten opzichte van april t/m december 2019 naar type ov (bron: GTFS data NDOV, bewerking Hypercube)



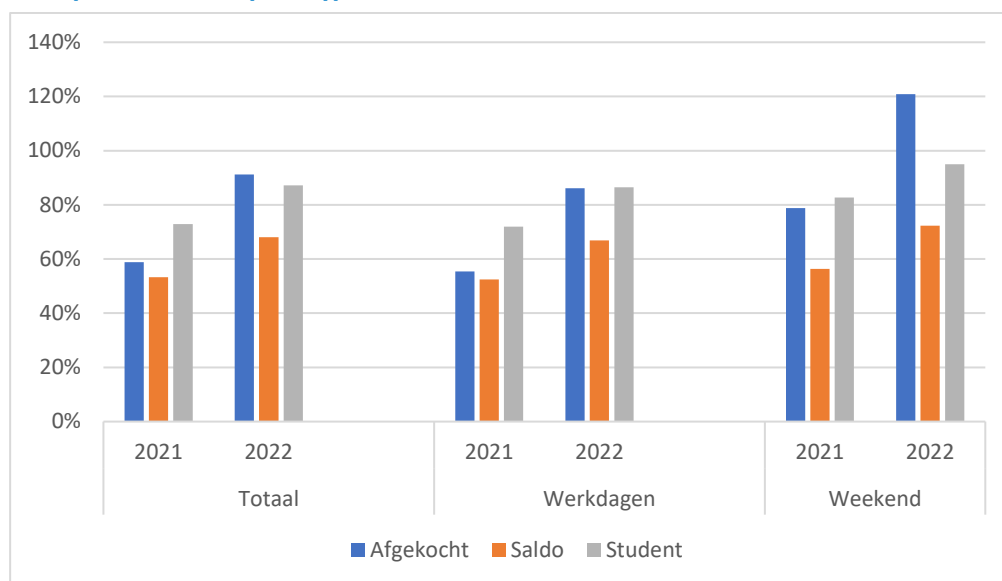
2.4 Ontwikkeling naar doelgroep/kaartsoort

Op basis van gegevens van Translink kunnen we enig onderscheid maken tussen kaartsoorten (Figuur 2.10). Hieruit blijkt dat het aantal reizigers dat reist op saldo relatief gezien het sterkst is afgenomen in vergelijking met reizigers met een afgekocht reisproduct en studenten. Om de doelgroep te bepalen bekijkt Translink allereerst of de productcode van een check-in 'student' bevat. Deze transacties worden aan de doelgroep 'student' toegewezen. Vervolgens wordt bekeken of de transactie een instaptarief of transactiewaarde bevat. In dat geval wordt een check-in onder de doelgroep 'saldo' gerekend. Alles wat overblijft valt onder de doelgroep 'afgekocht'. Dit houdt in dat bijvoorbeeld ook het reizen op rekening met het gratis 'NS flex basisabonnement' onder afgekocht valt, terwijl hier in werkelijkheid niet om een afgekocht reisproduct gaat.

Op totaalniveau zien we dat het aantal check-ins in april t/m december 2022 door reizigers die op saldo reizen ongeveer 32% lager ligt dan in 2019, terwijl dit voor afgekochte reisproducten en studenten op respectievelijk -9 en -13% ligt. In de weekenden liggen de check-ins met afgekochte reisproducten 21% hoger dan in dezelfde periode in 2019, terwijl de check-ins op saldo ongeveer 28% lager liggen. Omdat we geen informatie hebben over het type abonnement waarmee mensen reizen, kunnen we niet vaststellen in hoeverre er daadwerkelijk sprake is van een stijging met afgekochte reisproducten en in welke mate deze stijging wordt veroorzaakt doordat reizigers zijn overgestapt naar bijvoorbeeld het 'NS flex basisabonnement'. Het is echter aannemelijk dat het aantal mensen met daadwerkelijk afgekochte reisproducten is gedaald, omdat mensen minder vaak met het ov hoeven te reizen.

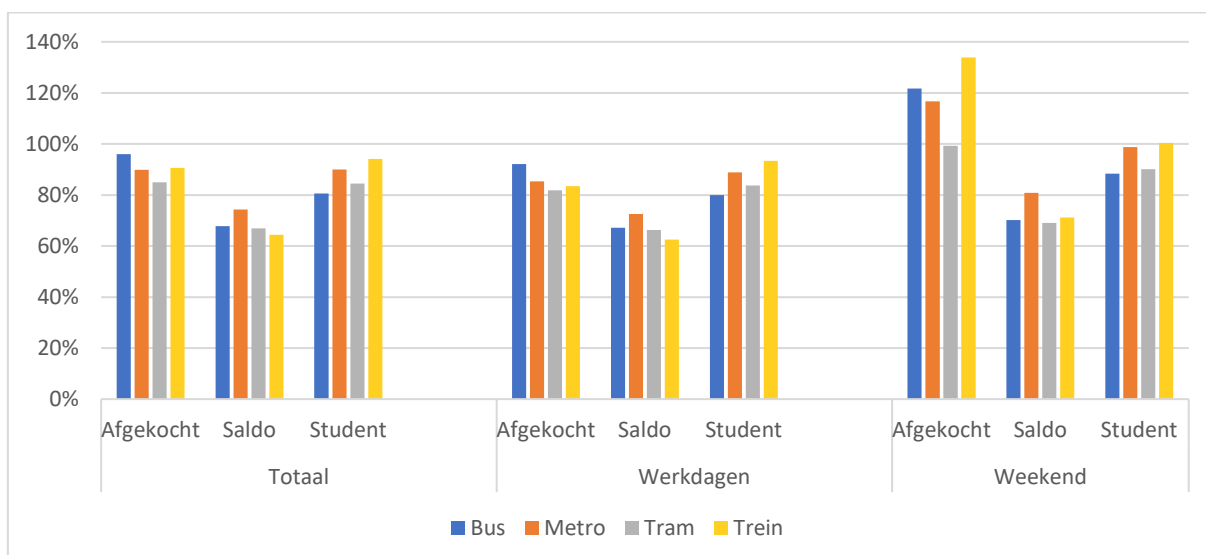
Het lagere aantal check-ins door studenten duidt erop dat studenten minder vaak naar de onderwijslocatie reizen. Zij volgen mogelijk vaker onderwijs op afstand, of studeren thuis in plaats van op de onderwijslocatie. Daarbij geldt dat de afgelopen jaren het aantal studenten niet is afgenomen, waardoor we het lagere ov-gebruik door studenten dus niet kunnen wijten aan de ontwikkeling in het aantal studenten. Waar in het studiejaar 2018/2019 nog ongeveer 1,26 miljoen studenten stonden ingeschreven op het MBO, HBO en WO, is dat de studiejaar daarna opgelopen tot 1,35 miljoen in het studiejaar 2021/2022 (CBS, 2022a, 2022b).

Figuur 2.10 Ontwikkeling aantal check-ins naar kaartsoort april t/m december 2021 en 2022 relatief aan 2019 (bron: Translink (2023b))



We kunnen de ontwikkeling in ov-gebruik naar kaartsoort nog verder opsplitsen naar type ov (Figuur 2.11). We zien dan soortgelijke patronen als wanneer het ov-gebruik enkel opsplitsen naar type ov, zoals we in paragraaf 2.3 deden. Voor het reizen op saldo is de daling in treingebruik het sterkst, terwijl we op totaalniveau juist zien dat het treingebruik het meest hersteld is. Studenten reizen met name minder vaak met de bus en metro. Het trein- en tramgebruik onder studenten zit weer respectievelijk op 90% en 94% van het niveau van 2019, waarbij de niveaus in de weekenden nagenoeg op 100% liggen. Het reizen met de bus met afgekochte reisproducten ligt weer bijna op niveau van 2019 (96%), waarbij het weekend ruim boven het niveau van 2019 zit (122%). Voor de trein is het verschil tussen werkdagen en het weekend voor het reizen met een afgekocht reisproduct het grootst. Op werkdagen ligt het gebruik op ongeveer 83%, terwijl in het weekend het niveau in 2022 ruim boven dat van 2019 ligt (134%).

Figuur 2.11 Ontwikkeling aantal check-ins naar kaartsoort en type ov april t/m december 2022 relatief aan 2019 (bron: Translink (2023b))



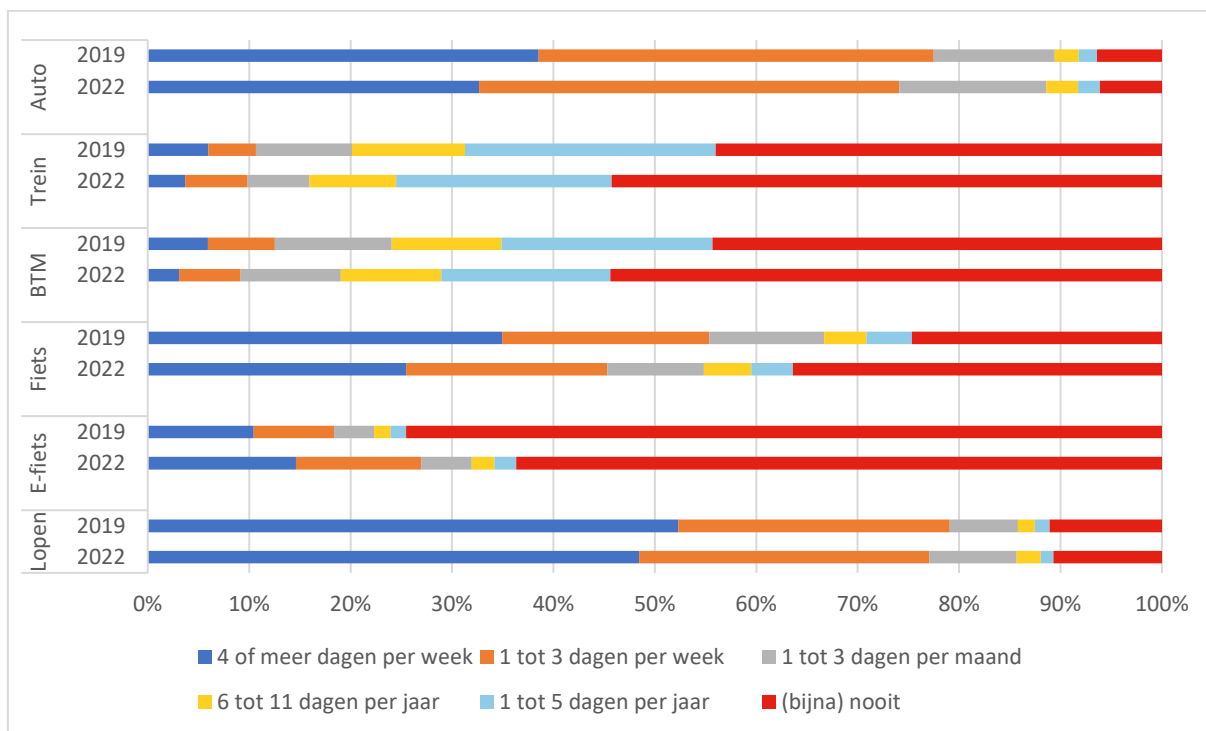
3 Individuele veranderingen in ov-gebruik

In het vorige hoofdstuk brachten we veranderingen in ov-gebruik in kaart aan de hand van het aantal check-ins. Hoewel dit op geaggregeerd niveau inzichten biedt in de ontwikkeling van het ov-gebruik, geeft het slechts beperkt inzicht in veranderingen in ov-gebruik op individueel niveau. In dit hoofdstuk bekijken we op basis van het MPN hoe het gebruik van vervoerwijzen op individueel niveau is veranderd, waarbij de focus ligt op het ov. Het is daarbij belangrijk om te realiseren dat we met het MPN iets anders meten dan bijvoorbeeld de ontwikkeling in ov-gebruik op basis van het aantal check-ins, zoals reeds benoemd in paragraaf 1.3. Met het MPN volgen we dezelfde groep Nederlanders door de tijd. We onderzoeken daarmee gedragsveranderingen binnen dezelfde groep, terwijl het aantal check-ins ook wordt beïnvloed door bijvoorbeeld bevolkingsgroei en een veranderende bevolkingssamenstellingen. We kunnen daarom op voorhand verschillen verwachten tussen inzichten uit het MPN en inzichten uit databronnen zoals het aantal check-ins.

3.1 Toe- en afname vervoerwijzegebruik

Al sinds de start van pandemie zien we op basis van het MPN dat mensen minder vaak het ov gebruiken. Ook in oktober 2022 geven mensen aan nog minder vaak het ov te gebruiken dan voor de pandemie (Figuur 3.1). Hoewel we voor de auto ook zien dat er verschuivingen zijn opgetreden in de frequentie waarmee men dit vervoermiddel gebruikt, zijn de verschuivingen bij het ov relatief gezien groter. Er is bijvoorbeeld een duidelijke toename in het aandeel mensen die (bijna) nooit met het ov reizen, terwijl het aandeel mensen die bijna dagelijks (4 of meer dagen per week) met het ov reist relatief sterk is afgenomen. Ook het gebruik van de normale fiets is duidelijk afgenomen, terwijl het gebruik van de e-fiets is toegenomen. In een eerdere publicatie op basis van deze gegevens concludeerden we al dat het hier grotendeels gaat om een verschuiving van de normale fiets naar de e-fiets (de Haas et al., 2023).

Figuur 3.1 Frequentie gebruik vervoerwijzen in 2019 en 2022 (bron: MPN)



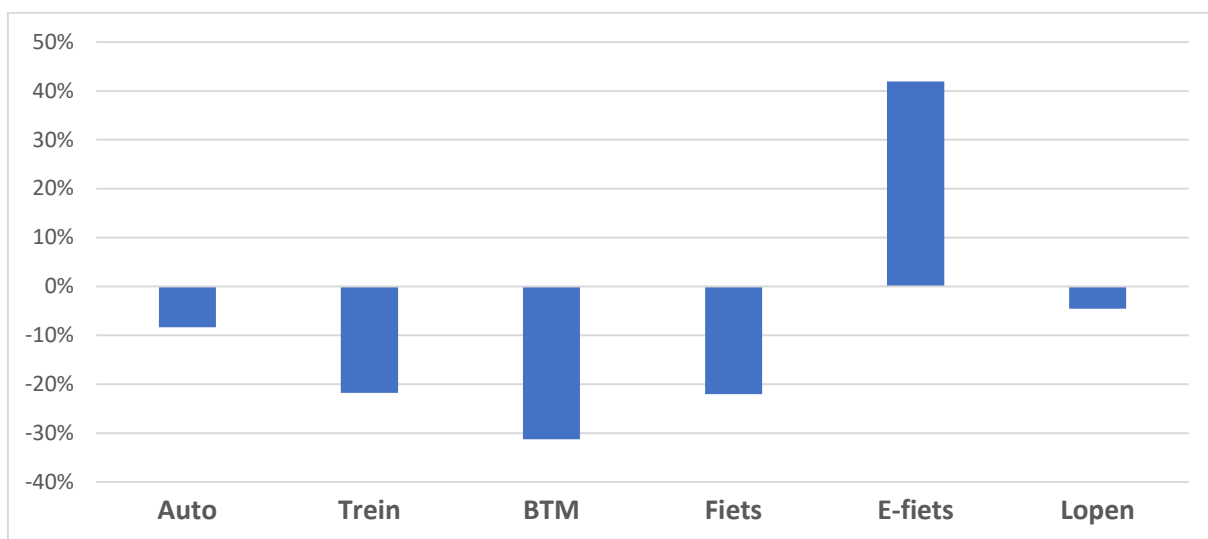
Zoals in de figuur te zien is, betreffen de frequenties dat men een vervoerwijze gebruikt altijd een range. Wanneer men '1 tot 3 dagen per week' antwoordt, weten we niet of dit 1 dag per week of 3 dagen per week betreft. Als we de aanname doen dat gemiddeld gezien men in deze categorie op 2 keer per week zit, kunnen we een inschatting geven van de verandering in frequentie tussen 2019 en 2022. Voor de categorie 4 of meer keer per week gaan we daarbij uit van 5 dagen per week, terwijl we voor de laagste categorie van 1 keer per jaar uit gaan. We benadrukken dat dit enkel een eenvoudige inschatting geeft van de ontwikkeling in het gebruik van de verschillende vervoerwijzen. Zo missen we bijvoorbeeld veranderingen binnen een range. Als een respondenten bijvoorbeeld voorheen 3 dagen per week met de trein reisde en dat nu nog 1 dag per week doet, valt deze respondent nog steeds binnen de range '1 tot 3 dagen per week', terwijl het treingebruik drie keer zo laag ligt. Omgekeerd geldt natuurlijk ook dat we een toename van 1 naar 3 dagen per week missen.

De daling in ov-gebruik blijkt op basis van deze berekening inderdaad (veel) sterker dan de daling in auto-gebruik (Figuur 3.2). De daling in treingebruik onder onze respondenten komt uit op ongeveer 22%, terwijl het gebruik van bus, tram en metro met ongeveer 31% is afgenomen. Deze dalingen zijn sterker dan de ontwikkeling die we op basis van check-ins presenteerden in paragraaf 2.3, met name voor btm. NS rapporteert in haar eigen gedragsonderzoek in november 2022 dat onder respondenten sprake is van een daling in treingebruik van ongeveer 21% (NS, 2022). Dat we een sterkere daling in ov-gebruik vinden dan we op basis van check-ins zien is in lijn met verwachting, omdat we hier ontwikkelingen binnen dezelfde groep bekijken. Een toename in ov-gebruik door bijvoorbeeld bevolkingsgroei komt hierdoor, zoals eerder benoemd, niet tot uiting in deze berekening, terwijl dat wel in de ontwikkeling van check-ins zit. Wat echter opvalt is dat het btm-gebruik onder onze respondenten veel sterker lijkt te zijn afgenomen dan het treingebruik, terwijl de afname van trein- en btm-gebruik op basis van check-ins dicht bij elkaar ligt. We kunnen niet direct vaststellen wat hier de oorzaak van is, maar het is aannemelijk dat in ieder geval een deel te wijten valt

Waar is de ov-reiziger gebleven?

aan de beperkingen van onze berekening op basis van het MPN zoals hiervoor besproken.

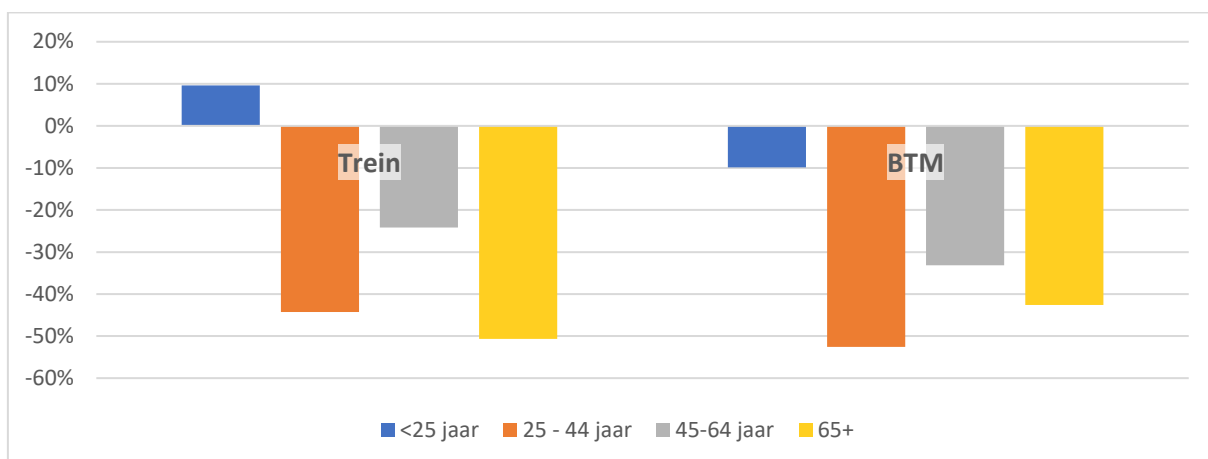
Figuur 3.2 Relatieve verandering frequentie gebruik vervoerwijzen tussen 2019 en 2022 (bron: MPN)



3.2 Kenmerken reizigers naar ontwikkeling ov-gebruik

Wanneer we specifiek naar de ontwikkeling van ov-gebruik kijken, zien we duidelijke verschillen tussen mensen met verschillende kenmerken, bijvoorbeeld als we onderscheid maken tussen leeftijdsgroepen (Figuur 3.3). Voor de ontwikkeling in treingebruik blijkt dat er onder de groep jongeren/jongvolwassenen tot 25 jaar sprake is van een toename van ongeveer 10% tussen 2019 en 2022. De afname in treingebruik is met ongeveer 51% het grootst onder ouderen van 65+. Daarbij geldt dat de absolute frequentie van treingebruik lager ligt onder de oudere leeftijdsgroepen, dan onder de jongere leeftijdsgroepen. Voor BTM zien we dat onder alle leeftijdsgroepen sprake is van een afname in de frequentie. Voor de jongeren/jongvolwassenen is de daling met ongeveer 10% wel het laagst. De sterkste daling vinden we voor 25 tot 44-jarigen. Ook voor BTM geldt dat de absolute frequenties hoger liggen onder jongere leeftijdsgroepen, dan onder de oudere leeftijdsgroepen. In deze paragraaf gaan we nader in op kenmerken van reizigers die het ov minder vaak of juist vaker zijn gaan gebruiken.

Figuur 3.3 Relatieve verandering frequentie gebruik openbaar vervoer 2019 en 2022 naar leeftijd (bron: MPN)



Er zijn nog maar een zeer beperkt aantal wetenschappelijke studies beschikbaar die inzicht geven in veranderingen in ov-gebruik na het afschaffen van COVID-maatregelen. De meeste studies die beschikbaar zijn over het veranderde ov-gebruik richten zich volledig op ontwikkelingen tijdens de pandemie. Enkele studies geven wel een inschatting van de te verwachten structurele effecten, maar studies die daadwerkelijke veranderingen meten na het afschaffen van de maatregelen zijn nauwelijks beschikbaar. Eerder publiceerde het KiM al een overzicht van (wetenschappelijke) literatuur over de effecten van de pandemie op de mobiliteit (Faber & Hamersma, 2021). Toen bleek al dat er duidelijk verschil bestond tussen groepen wat betreft de veranderingen in ov-gebruik. Verschillende studies toonden aan dat de daling in ov-gebruik hoger was onder hogere-inkomensgroepen en hoger opgeleiden.

Long et al. (2023) onderzochten de terugkeer naar het ov na afschaffen van de maatregelen in het Verenigd Koninkrijk op basis van smartcard data van meer dan 180.000 ouderen (66+) in de metropoolregio West Midlands. Relevant daarbij is dat ouderen in deze regio gratis gebruik kunnen maken van het ov. Uit de studie blijkt dat na het afschaffen van de maatregelen niet iedereen is teruggekeerd naar het ov. Reizigers met een blanke etnische achtergrond en uit welvarende gebieden keren minder vaak terug, vermoedelijk doordat zij vaker alternatieven tot hun beschikking hebben. Hoewel dit onderzoek zich dus enkel op ouderen richt, is de conclusie in lijn met onderzoek uit Zweden, ook op basis van smartcard data in Stockholm. Uit die studie blijkt dat met name de minder welvarende reizigers, die minder alternatieven beschikbaar hebben, het vaakst gebruik zijn blijven maken van het ov (Almlöf et al., 2021). Het gaat bij deze studie wel specifiek om reisgedrag tijdens de pandemie, waardoor we niet kunnen bepalen of dit verschil tussen groepen momenteel nog steeds bestaat.

Loa and Habib (2023) onderzochten in Groot-Toronto in Canada welke factoren de vervoerwijzekeuze na de pandemie beïnvloedden. Belangrijk hierbij is dat hoewel het gaat over vervoerwijzekeuze na de pandemie, de gegevens tijdens de pandemie zijn verzameld. Het gaat dus om verwachte voorkeuren van mensen. Uit de studie blijkt dat sociaal-demografische kenmerken en het kwaliteitsniveau van ov naar verwachting belangrijker is dan factoren die aan de pandemie zijn gerelateerd, zoals de ervaren kans op besmetting. De studie concludeert dat met name mensen met een laag inkomen naar verwachting blijven kiezen voor het ov, terwijl vooral ouderen vaker voor de auto zullen kiezen.

Uit verschillende studies blijkt dus dat enkele achtergrondkenmerken belangrijke verklarende factoren zijn voor veranderingen in het ov-gebruik tijdens en na de COVID-pandemie, hoewel het aantal studies dat zich richt op de periode na het afschaffen van de maatregelen nog te beperkt is om conclusies te trekken. Wanneer we dit op basis van het MPN onderzoeken blijkt dat er inderdaad op een aantal kenmerken verschillen bestaan in de ontwikkeling van het ov-gebruik tussen 2019 en 2022 (Tabel 3.1). Omdat bepaalde kenmerken onderling met elkaar samenhangen, kunnen we op basis van deze gegevens enkel concluderen welke groepen mensen vaker een toe- of afname in ov-gebruik rapporteren. Welk kenmerk bepalend is voor die toe- of afname gaan we in de volgende paragraaf op in.

Wat betreft geslacht zijn de verschillen beperkt. Voor btm-gebruik is er iets vaker sprake van een afname onder vrouwen dan onder mannen, maar beide aandelen in de afname wijken relatief gezien niet meer dan 10% af van het gemiddelde van de afname. Voor leeftijd zien we ook in deze tabel terug dat het aandeel mensen met een afname in ov-gebruik hoger ligt onder 25-44-jarigen en 65+'ers. Hoewel ook een flinke groep respondenten onder de 25 jaar een afname rapporteren, wordt dat (groten)deels gecompenseerd door een relatief grote groep met een toename in gebruik.

Werkenden in loondienst bij de overheid rapporteren vaker een afname in ov-gebruik dan werkenden in loondienst buiten de overheid of zelfstandig ondernemers. De afname in ov-gebruik onder gepensioneerden is, met name voor de trein, sterker dan gemiddeld. Dit hangt uiteraard samen met de afname onder 65+'ers. De ontwikkeling in ov-gebruik verschilt ook duidelijk tussen verschillende inkomensgroepen. Waar de mensen met een relatief laag inkomen vaker een toename in ov-gebruik rapporteren, is er onder hogere inkomens juist sprake van een sterkere afname. Daarmee samenhangend blijkt dat de afname onder laagopgeleiden minder sterk is. Onder die groep is relatief vaak sprake van een toename in ov-gebruik, terwijl hoogopgeleiden juist duidelijk vaker het ov-gebruik tussen 2019 en 2022 gereduceerd hebben.

Onder mensen uit huishoudens zonder kinderen is vaker sprake van een afname in ov-gebruik dan onder personen uit een huishouden met kinderen (bij huishoudens met kinderen kan het ook om het kind zelf gaan wanneer het betreffende kind 12 jaar of ouder is en daardoor ook mee doet aan het MPN). Tot slot blijkt dat in laagstedelijke gebieden minder vaak sprake is van een toe- of afname in ov-gebruik. Het aandeel mensen uit laagstedelijke gebieden waarbij het ov-gebruik niet is veranderd ligt hoger dan in stedelijke gebieden. Dit zal onder andere samenhangen met het lagere ov-gebruik in laagstedelijke gebieden (er is een hoger aandeel mensen die (bijna) nooit het ov gebruikten in 2019 en dit ook in 2022 nog steeds niet doen, waardoor er relatief gezien minder veranderingen in ov-gebruik optreden).

Tabel 3.1 Kenmerken personen naar verandering in frequentie ov-gebruik tussen 2019 en 2022 (bron: MPN)

		Treingebruik 2022 t.o.v. 2019			BTM-gebruik 2022 t.o.v. 2019			
		Aandeel kenmerk (2022)	(Veel) minder vaak	Even vaak	(Veel) vaker	(Veel) minder vaak	Even vaak	(Veel) vaker
Totaal			30,5%	56,4%	13,1%	33,2%	52,6%	14,2%
Geslacht	Man	49,6%	30,0%	56,6%	13,4%	31,5%	54,8%	13,7%
	Vrouw	50,4%	31,0%	56,2%	12,8%	34,9%	50,4%	14,7%
Leeftijd	<25 jaar	17,3%	28,0%	41,2%	30,8%	30,9%	37,6%	31,5%
	25-44 jaar	28,2%	33,6%	55,4%	11,0%	35,3%	53,3%	11,4%
	45-64 jaar	31,8%	25,7%	63,3%	11,0%	31,1%	58,7%	10,2%
	65 jaar en ouder	22,8%	35,2%	59,6%	5,2%	35,3%	54,8%	9,9%
Werksituatie	zelfstandig ondernemer	7,6%	27,7%	62,6%	9,7%	33,0%	56,8%	10,2%
	loondienst buiten overheid	39,5%	32,5%	56,7%	10,8%	35,4%	53,9%	10,6%
	loondienst bij overheid	6,1%	38,6%	50,5%	10,9%	40,6%	51,0%	8,4%
	Arbeidsongeschikt	3,6%	27,0%	64,7%	8,2%	27,5%	59,8%	12,7%
	werkloos/-zoekend/bijstand	3,4%	23,1%	56,8%	20,1%	29,4%	57,9%	12,7%
	gepensioneerd of VUT	20,6%	34,8%	59,3%	5,8%	34,6%	55,5%	9,9%
	Student/scholier	12,4%	17,6%	42,8%	39,5%	24,5%	33,8%	41,7%
	huisvrouw/huisman/anders	3,9%	25,0%	70,6%	4,4%	29,5%	64,6%	5,9%
	Vrijwilligerswerk	1,4%	28,8%	66,9%	4,3%	35,2%	52,3%	12,5%
Overig	1,1%	39,5%	49,2%	11,3%	25,9%	69,2%	4,9%	
Netto inkomen per maand (€)	Geen eigen inkomen	10,3%	27,8%	62,9%	9,4%	32,2%	60,3%	7,6%
	<1000	15,2%	21,8%	52,8%	25,5%	26,6%	46,0%	27,5%
	1001-1500	14,6%	32,0%	51,0%	16,9%	34,3%	47,2%	18,4%
	1501-2500	27,7%	33,1%	59,6%	7,3%	35,1%	55,0%	9,8%
	2501-3500	23,1%	32,0%	57,5%	10,5%	34,4%	53,7%	11,9%
	>3500	8,4%	35,9%	49,9%	14,2%	37,0%	51,5%	11,5%

Waar is de ov-reiziger gebleven?

		Treingebruik 2022 t.o.v. 2019			BTM-gebruik 2022 t.o.v. 2019			
		Aandeel kenmerk (2022)	(Veel) minder vaak	Even vaak	(Veel) vaker	(Veel) minder vaak	Even vaak	(Veel) vaker
Opleidingsniveau	Laag	32,3%	25,0%	57,3%	17,7%	27,8%	51,7%	20,5%
	Middel	39,1%	30,9%	59,0%	10,1%	33,7%	54,3%	11,9%
	Hoog	28,6%	36,2%	51,8%	12,1%	38,6%	51,4%	10,1%
Huishoudsamenstelling	Alleenstaand	20,8%	35,3%	54,9%	9,8%	39,0%	47,9%	13,0%
	Volwassenhuishouden	47,1%	34,3%	55,0%	10,7%	36,8%	51,9%	11,2%
	Huishouden met leeftijd jongste kind <= 12 jaar	21,3%	22,4%	63,5%	14,1%	23,8%	61,6%	14,6%
	Huishouden met leeftijd jongste kind 13 t/m 17 jaar	10,7%	20,7%	51,0%	28,3%	24,6%	47,0%	28,4%
Stedelijkheid woongemeente	Hoog	28,6%	32,5%	53,1%	14,4%	37,7%	47,2%	15,1%
	Matig	15,3%	31,5%	55,2%	13,2%	30,3%	57,7%	12,0%
	Laag	32,3%	26,2%	63,3%	10,5%	26,1%	60,5%	13,4%

Legenda:

- Donkergroen** = aandeel relatief gezien >25% hoger dan gemiddeld
- Lichtgroen** = aandeel relatief gezien 10-25% hoger dan gemiddeld
- Lichtrood** = aandeel relatief gezien 10-25% lager dan gemiddeld
- Donkerrood** = aandeel relatief gezien >25% lager dan gemiddeld

In Tabel 3.2 bekijken we wederom hoe de ontwikkeling in ov-gebruik tussen 2019 en 2022 verschilt tussen mensen met bepaalde kenmerken. In deze tabel richten we ons echter specifiek op veranderingen in kenmerken tussen 2019 en 2022. Zo zien we bijvoorbeeld dat ongeveer 4,5% van onze steekproef tussen oktober 2019 en oktober 2022 de studie heeft afgerond. Ruim de helft van deze groep gebruikt het ov (veel) minder vaak in 2022 dan in 2019. Datzelfde zien we bij een verandering in thuiswerken. We bekijken hier specifiek de ov-forens. In lijn met verwachting blijkt dat de afname in ov-gebruik het sterkst is onder ov-forenzen met de grootste toename in thuiswerken. Het gaat daarbij wel om relatief kleine groepen. groter de toename in thuiswerken tussen 2019 en 2022, hoe sterker de afname in ov-gebruik is.

Mensen die een auto hebben aangeschaft tijdens de pandemie hebben ook bovengemiddeld vaak hun openbaar vervoer gebruik verminderd. Onder diegenen die een auto hebben weggedaan is het ov-gebruik vaker gelijk gebleven of toegenomen, hoewel die groep kleiner is dan de groep die een auto heeft aangeschaft. Voor het bezit of de aanschaf van een elektrische fiets zien we dit verschil minder sterk. Enkel de kleine groep mensen die een e-fiets hebben weggedaan tussen 2019 en 2022 rapporteert bovengemiddeld vaak een toename in btm-gebruik ten opzichte van andere mensen.

Bij de laatste twee kenmerken in de tabel gaat het om een verandering in de frequentie waarmee men een dagje weg gaat of gaat winkelen, waarbij we onderscheid maken tussen mensen die voor die activiteiten in 2019 een voorkeur hadden voor de trein of BTM. Hier blijkt duidelijk dat onder degenen met een voorkeur voor het ov voor deze activiteiten vaker een afname in ov-gebruik voorkomt dan onder mensen die geen voorkeur voor het ov hebben. Dit geldt zelfs wanneer men in 2022 vaker een dagje weg gaat of winkelt dan in 2019. Dit laatste is te verklaren door het hogere ov-gebruik in 2019 onder mensen met een voorkeur voor ov. Onder de groep mensen die geen voorkeur voor het ov hebben zitten relatief veel niet-gebruikers, die zowel in 2019 als in 2022 (bijna) nooit met het ov reizen en daardoor in de categorie 'even vaak' belanden. In hoofdstuk 4 gaan we verder in op veranderingen in activiteiten en de relatie met ov-gebruik.

Tabel 3.2 Vervolg kenmerken personen naar verandering in frequentie ov-gebruik tussen 2019 en 2022 (bron: MPN)

		Aandeel kenmerk*	Treingebruik 2022 t.o.v. 2019			BTM-gebruik 2022 t.o.v. 2019		
			(Veel) minder vaak	Even vaak	(Veel) vaker	(Veel) minder vaak	Even vaak	(Veel) vaker
Totaal			30,5%	56,4%	13,1%	33,2%	52,6%	14,2%
Afgestudeerd	Afgestudeerd tussen okt 2019 en okt 2022	4,5%	50,7%	35,1%	14,1%	51,8%	39,3%	8,9%
OV-forens: verandering thuiswerken	Geen verandering	2,1%	40,4%	50,2%	9,4%	37,1%	54,0%	8,9%
	Minder vaak thuiswerken	0,7%	49,0%	48,0%	3,0%	40,2%	35,6%	24,3%
	1-8 uur toename	0,9%	59,7%	37,0%	3,3%	56,0%	39,1%	4,9%
	9-24 uur toename	1,4%	70,8%	19,7%	9,5%	65,5%	28,2%	6,3%
	>24 uur toename	0,5%	76,4%	20,4%	3,2%	68,8%	31,2%	0,0%
	Geen ov-forens/werkt niet	94,4%	29,0%	57,5%	13,5%	32,2%	53,3%	14,5%
Autobezit	Geen bezit in 2019-2022	25,9%	29,9%	48,1%	22,0%	33,2%	41,7%	25,1%
	Wel bezit in 2019-2022	65,2%	29,1%	61,7%	9,2%	31,4%	59,3%	9,3%
	Aangeschaft tussen 2019 en 2022	5,9%	53,8%	31,1%	15,1%	56,3%	27,7%	15,9%
	Weggedaan tussen 2019 en 2022	3,0%	21,4%	61,6%	16,9%	28,0%	50,5%	21,5%
E-fietsbezit	Geen bezit in 2019-2022	65,1%	30,2%	54,6%	15,2%	33,0%	51,5%	15,5%
	Wel bezit in 2019-2022	19,3%	31,4%	60,3%	8,3%	33,7%	56,4%	9,9%
	Aangeschaft tussen 2019 en 2022	13,7%	30,7%	58,5%	10,9%	33,8%	52,8%	13,4%
	Weggedaan tussen 2019 en 2022	1,8%	31,7%	60,9%	7,4%	29,5%	51,4%	19,1%
Frequentie dagje weg naar voorkeur trein/BTM	Voorkeur trein/BTM: even vaak een dagje weg	11,8% / 4,1%	51,2%	37,3%	11,5%	59,6%	29,6%	10,7%
	Voorkeur trein/BTM: minder vaak een dagje weg	7,3% / 2,7%	54,3%	34,6%	11,1%	52,7%	35,1%	12,2%
	Voorkeur trein/BTM: vaker een dagje weg	4,3% / 1,3%	36,2%	47,8%	16,0%	53,2%	18,2%	28,6%
	Geen voorkeur trein/BTM; even vaak een dagje weg	36,6% / 44,4%	26,8%	60,3%	12,9%	32,1%	53,3%	14,6%
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak een dagje weg	22,5% / 27,2%	20,7%	69,5%	9,8%	29,9%	57,9%	12,2%
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker een dagje weg	17,4% / 20,4%	25,5%	55,4%	19,1%	30,9%	53,2%	15,9%
Frequentie winkelen naar voorkeur trein/BTM	Voorkeur trein/BTM: even vaak winkelen	3,0% / 4,5%	46,7%	36,4%	16,8%	46,7%	39,7%	13,7%
	Voorkeur trein/BTM: minder vaak winkelen	2,3% / 3,5%	41,0%	33,6%	25,4%	66,6%	24,1%	9,3%
	Voorkeur trein/BTM: vaker winkelen	1,7% / 1,9%	34,6%	50,1%	15,3%	57,2%	27,1%	15,7%
	Geen voorkeur trein/BTM; even vaak winkelen	41,2% / 39,8%	28,1%	57,6%	14,4%	30,2%	54,4%	15,4%
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak winkelen	32,6% / 31,5%	31,1%	59,2%	9,7%	32,3%	56,4%	11,3%
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker winkelen	19,1% / 18,9%	30,6%	55,5%	13,9%	29,4%	53,3%	17,3%

*Bij de frequentie dagje weg en winkelen staan twee waarden, waarbij de eerste waarde gaat om het aandeel mensen met voorkeur voor de trein ende tweede waarde om het aandeel mensen met voorkeur voor BTM

Legenda:

Donkergroen = aandeel relatief gezien >25% hoger dan gemiddeld

Lichtgroen = aandeel relatief gezien 10-25% hoger dan gemiddeld

Lichtrood = aandeel relatief gezien 10-25% lager dan gemiddeld

Donkerrood = aandeel relatief gezien >25% lager dan gemiddeld

3.3 Verklarende achtergrondkenmerken voor toe- of afname ov-gebruik

In de vorige paragraaf bespraken we verschillen in de ontwikkeling van ov-gebruik tussen mensen met verschillende kenmerken. Omdat veel kenmerken met elkaar

samenhangen (zoals bijvoorbeeld opleidingsniveau en inkomen) kunnen we op basis van die beschrijvende analyses geen conclusies trekken over welke kenmerken de toe- of afname in ov-gebruik daadwerkelijk verklaren. Door middel van logistische regressieanalyses (MNL-modellen) kunnen we hier wel inzicht in krijgen. Met deze analyses onderzoeken we in hoeverre de ontwikkeling in ov-gebruik verschilt op bepaalde kenmerken, waarbij we rekening houden met de onderlinge samenhang tussen deze kenmerken. We schatten een model voor de verandering in treingebruik en een model voor de verandering in btm-gebruik. We nemen kenmerken van het individu (geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, werksituatie en inkomen) en van het huishouden (huishoudsamenstelling, stedelijkheid van de woonomgeving en regio van Nederland waar men woont) mee. Ook onderzoeken we in hoeverre bepaalde veranderingen (veranderingen in auto- of e-fietsbezit, toename in thuiswerken, afronden van een opleiding en verandering in de frequentie van verschillende vrijetijd activiteiten) verklarend zijn voor de verandering in trein- of btm-gebruik. Op basis van deze analyses blijkt dat een aantal van deze kenmerken verklarend zijn voor het vaker of minder vaak gebruik maken van het ov. Tabel 3.3 en Tabel 3.4 geven een overzicht van de verklarende factoren, welke we hierna bespreken. De parameterschattingen zijn te vinden in Bijlage A.

Tabel 3.3 Verklarende factoren verandering treingebruik 2019-2022 (referentie: even vaak treingebruik in 2019 en 2022) (bron: MPN)

Afname treingebruik tussen 2019 en 2022	Gelijkblijvend treingebruik tussen 2019 en 2022	Toename treingebruik tussen 2019 en 2022
<p>Komt (ten opzichte van een gelijkblijvend gebruik) vaker voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <25 jaar oud • Ov-forenzen met >9 uur toename in thuiswerken • Mensen die tussen 2019 en 2022 opleiding hebben afgerond • Mensen met voorkeur voor de trein wanneer zij een dagje weg gaan en nu minder vaak dagjes weg gaan 	<p>Komt vaker voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laagopgeleiden • Lage inkomens • Inwoners van laagstedelijk gebied • Mensen zonder voorkeur voor ov voor vrijetijdsactiviteiten • Mensen zonder auto 	<p>Komt (ten opzichte van een gelijkblijvend gebruik) vaker voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werklozen en studenten <p>Komt (ten opzichte van een gelijkblijvend gebruik) minder vaak voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 65+'ers

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Tabel 3.4 Overzicht verklarende factoren verandering btm-gebruik 2019-2022 (referentie: even vaak treingebruik in 2019 en 2022 (bron: MPN)

Minder btm-gebruik in 2022 dan in 2019	Evenveel btm-gebruik in 2022 als in 2019	Meer btm-gebruik in 2022 dan in 2019
<p>Komt (ten opzichte van een gelijkblijvend gebruik) vaker voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoogopgeleiden • Scholieren/studenten • Ov-forenzen met >9 uur toename in thuiswerken • Inwoners uit hoogstedelijk gebied • Mensen die tussen 2019 en 2022 een opleiding hebben afgerond • Mensen met voorkeur voor btm voor verschillende activiteiten (winkelen, visite en horeca bezoeken) en een verandering in de frequentie van die activiteiten <p>Komt (ten opzichte van een gelijkblijvend gebruik) minder vaak voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werklozen • Huishoudens met kinderen • Inwoners van Noord- en Oost-Nederlander 	<p>Komt vaker voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mannen • Lage inkomens • Mensen met een auto in zowel 2019 als 2022 	<p>Komt (ten opzichte van een gelijkblijvend gebruik) vaker voor onder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Scholieren/studenten

3.3.1 Verandering treingebruik

Voor een verandering in treingebruik tussen 2022 en 2019 blijkt allereerst dat leeftijd een verklarende factor is. Jongeren en jongvolwassenen tot 25 jaar hebben significant vaker het treingebruik verminderd dan mensen boven de 25 jaar. In de beschrijvende analyses in de vorige paragraaf zagen we juist dat 25-44-jarigen en 65+'ers vaker een afname in treingebruik laten zien. Dat we op basis van de verklarende analyses een andere conclusie trekken houdt in dat er andere factoren dan leeftijd zijn die de sterkere afname in treingebruik onder deze twee laatstgenoemde leeftijdsgroepen verklaren. Voor een toename in treingebruik blijkt dat hier enkel onder 65+'ers significant minder vaak sprake van is dan onder mensen tot 25 jaar. Ook blijkt dat het treingebruik vaker gelijk is gebleven onder

Waar is de ov-reiziger gebleven?

laagopgeleiden. Hoger opgeleiden hebben vaker het treingebruik aangepast tussen 2019 en 2022, waarbij het voor een deel van de hoger opgeleiden om een toename gaat in het gebruik en voor een ander deel juist om een afname.

Datzelfde zien we terug bij inkomen. Mensen met een laag inkomen (<€1.000,- netto per maand) hebben minder vaak het treingebruik aangepast ten opzichte van mensen met een hoger inkomen. Hierbij geldt dat hoe hoger het inkomen, hoe vaker men het treingebruik heeft aangepast tussen 2019 en 2022.

De werksituatie van mensen blijkt geen verklarende factor voor een daling in treingebruik. Een verandering op het gebied van thuiswerken echter wel. Ov-forenzen die meer dan 9 uur extra zijn gaan thuiswerken tussen 2019 en 2022 zijn significant minder vaak de trein gaan gebruiken ten opzichte van niet-werkenden en werkenden die met een andere vervoerwijze naar werk reizen. Daarnaast blijkt het afronden van een studie tussen 2019 en 2022 een factor die leidt tot een afname in treingebruik. Voor een toename in treingebruik is werksituatie wel verklarend. In vergelijking met werkzame mensen hebben werklozen en scholieren/studenten significant vaker het treingebruik verhoogd, waarbij het effect van scholieren/studenten veel sterker is dan van werklozen. Dat scholieren/studenten de trein vaker zijn gaan gebruiken kunnen we verklaren doordat het aannemelijk is dat een deel van deze groep tussen 2019 en 2022 de middelbare school heeft afgerond en is begonnen met een vervolgopleiding. Het treingebruik onder mbo/hbo/wo studenten ligt hoger dan onder middelbare scholieren.

Veranderingen in treingebruik komen minder vaak voor in laagstedelijke gebieden. In matig en hoogstedelijke gebied is vaker sprake van een afname (in hoogstedelijke gebieden is het effect enkel significant met een 10%-significantieniveau). Een toename in treingebruik komt vaker voor in hoogstedelijke gebieden (in matig stedelijke gebieden is het effect enkel significant met een 10%-significantieniveau). Dat het treingebruik minder vaak is veranderd in laagstedelijke gebieden zal onder andere te maken hebben met het lagere ov-gebruik in deze gebieden. In deze gebieden wonen relatief gezien meer mensen die in 2019 (bijna) nooit van het ov gebruik maakten en dat in 2022 nog steeds niet doen, waardoor een relatief grotere groep een gelijkblijvend treingebruik heeft.

Mensen die zowel in 2019 als in 2022 geen auto hadden hebben het treingebruik het minst vaak aangepast. Mensen die tussen 2019 en 2022 een auto hebben aangeschaft hebben het gebruik juist vaker aangepast. Opvallend genoeg is de aanschaf van een auto zowel verklarend voor een toe- als een afname in treingebruik, hoewel het effect op een afname van treingebruik (iets) sterker is. Het bezitten van een e-fiets of de aanschaf ervan tussen 2019 en 2022 blijkt niet verklarend voor een verandering van treingebruik.

Voor veranderingen in (vrijtijd)activiteiten buitenshuis is met name een verandering in dagjes weg verklarend voor een verandering in treingebruik. Dit zal onder andere te maken hebben met het feit dat treingebruik voor deze activiteit relatief hoog is in vergelijking met andere activiteiten. Mensen die in 2019 geen voorkeur hadden voor het gebruik van de trein voor vrijetijdactiviteiten hebben minder vaak het treingebruik verminderd dan mensen die wel een voorkeur voor het ov hadden. Dit kunnen we verklaren doordat het treingebruik onder deze eerste groep sowieso lager lag en er dus meer mensen zowel in 2019 als in 2022 (bijna) nooit de trein gebruiken. Mensen die in 2019 wel de voorkeur voor de trein hadden en in 2022 minder vaak een dagje weg gaan dan in 2019 hebben het treingebruik vaker naar beneden aangepast dan mensen met diezelfde voorkeur die nog even vaak of vaker een dagje weg gaan.

3.3.2 *Verandering btm-gebruik*

Uit de verklarende analyse voor veranderingen in btm-gebruik blijkt dat de verklarende factoren deels overlappen met die voor veranderingen in treingebruik, maar op enkele kenmerken ook verschillen. Allereerst blijkt dat mannen minder vaak het btm-gebruik hebben aangepast dan vrouwen. Dat zagen we ook al enigszins terug uit de beschrijvende analyses in de vorige paragraaf. In tegenstelling tot de trein, is leeftijd echter geen verklarende factor voor veranderingen in btm-gebruik.

Het effect van opleidingsniveau is minder sterk dan bij de trein. Voor btm geldt enkel dat hoogopgeleiden het gebruik van deze vormen van ov significant vaker hebben gereduceerd dan laagopgeleiden. Werkzame personen hebben het btm-gebruik vaker gereduceerd dan werklozen. Werkenden die met het ov naar het werk reizen en tussen 2019 en 2022 minimaal 9 uur per week meer zijn gaan thuiswerken, hebben het btm-gebruik sterker gereduceerd dan niet-werkenden en werkenden die niet met het ov naar werk reizen.

Scholieren en studenten hebben vaker het btm-gebruik aangepast tussen 2019 en 2022 dan werkenden. Dat geldt zowel voor een toename als een afname van gebruik. Het effect op een toename is echter veel sterker dan op een afname. Voor de trein vonden we geen effect van scholieren/studenten op de afname in treingebruik, maar vonden we enkel een effect op een toename in treingebruik. Dat we voor btm wel vinden dat studenten/scholieren deze vormen van ov significant minder vaak zijn gaan gebruiken kan meerdere redenen hebben. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met een overstap van middelbare school naar vervolgonderwijs. Onder middelbare scholieren ligt het btm-gebruik relatief gezien hoger dan het treingebruik. Het kan er ook op wijzen dat onder studenten/scholieren die met btm reizen vaker sprake is van het volgen van thuisonderwijs, of het kiezen voor een andere vervoerwijze (zoals de (e-)fiets). We kunnen niet bepalen welk van deze redenen het sterkst meewegen. Tot slot geldt voor scholieren/studenten dat het btm-gebruik het sterkst is verminderd onder diegenen die tussen 2019 en 2022 de studie/opleiding hebben afgerond (en in 2022 dus geen scholier/student meer zijn).

Net als bij de trein, blijkt dat hogere inkomens vaker het btm-gebruik aan hebben gepast dan lage inkomens (<€1.000,- netto per maand). Daarnaast komt een afname in btm-gebruik minder vaak voor onder mensen uit huishoudens met minimaal 1 kind onder de 18 jaar oud in vergelijking met huishoudens die volledig uit volwassenen bestaat. Het effect van stedelijkheid is minder sterk dan bij verandering in treingebruik. Enkel in hoogstedelijk gebied blijkt vaker sprake te zijn van een afname in btm-gebruik.

Het effect van (verandering in) autobezit is niet hetzelfde voor btm-gebruik als voor treingebruik. Voor btm-gebruik blijkt dat veranderingen het minst vaak zijn voorgekomen onder degenen met een auto in zowel 2019 als in 2022. Degenen die een auto hebben aangeschaft hebben het vaakst het btm-gebruik aangepast. De aanschaf van een auto leidt daarbij vaker tot een afname in btm-gebruik dan tot een toename. De mensen die zowel in 2019 als in 2022 niet over een auto beschikten hebben het btm-gebruik vaker aangepast dan degenen met een auto, maar minder vaak dan degenen die een auto hebben aangeschaft. Daarbij geldt dat deze groep het btm-gebruik juist vaker hebben verhoogd dan degenen met een auto. Voor verandering in e-fietsbezit vinden we enkel een effect wanneer we een 10%-significantieniveau hanteren. Dan blijkt dat het aanschaffen van een e-fiets leidt tot het verminderen van btm-gebruik.

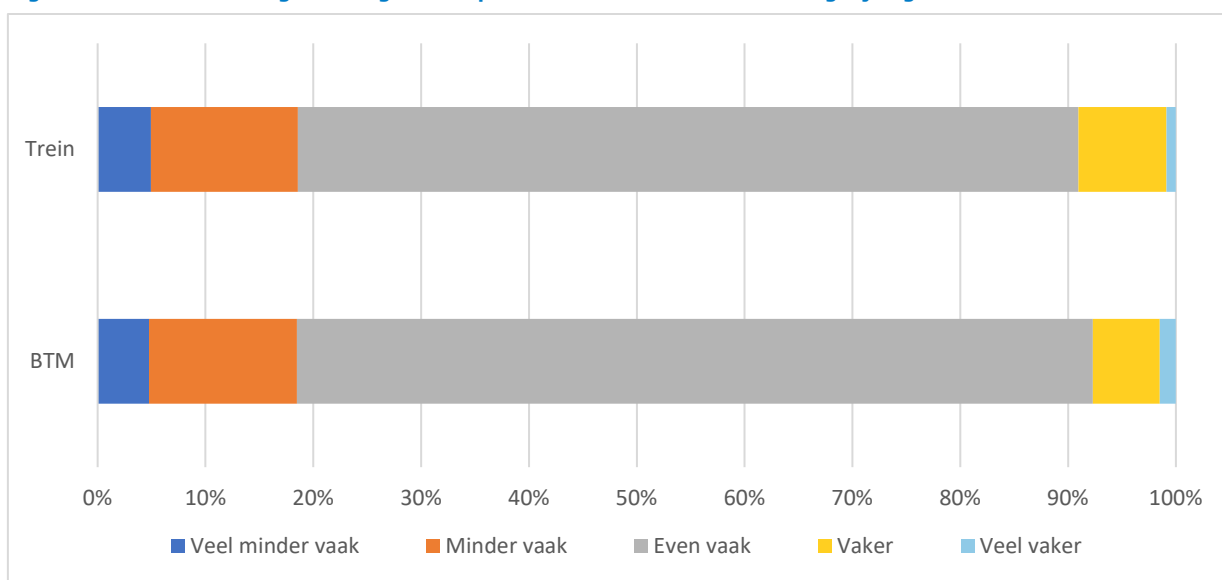
In vergelijking met de trein, zijn veranderingen in buitenshuis activiteiten iets vaker bepalend voor een verandering in btm-gebruik. Voor een dagje weg geldt dat mensen die in 2019 geen voorkeur hadden voor btm voor deze activiteit, minder

vaak het btm-gebruik hebben verminderd dan mensen die wel een voorkeur hadden voor btm wanneer zij een dagje weg gaan. Voor winkelen geldt dat degenen die voorkeur hadden voor btm en de frequentie van winkelen hebben aangepast ook vaker het btm-gebruik hebben verlaagd dan diegenen met voorkeur voor btm, maar die nog even vaak winkelen. Dat ook de groep mensen die vaker zijn gaan winkelen het btm-gebruik hebben verminderd is enigszins onverwacht. Het is echter mogelijk dat ze voor deze extra winkelactiviteiten btm niet gebruiken, maar een andere vervoerwijze. Datzelfde zien we bij de activiteit visite. Ook hier blijkt dat mensen met voorkeur voor btm en een toename in de frequentie van de activiteit visite een sterkere afname in btm-gebruik laten zien dan degenen die ook een voorkeur voor btm hadden, maar nog even vaak op visite gaan. Mensen die in 2019 een voorkeur hadden voor btm wanneer zij de horeca bezochten en de horeca in 2022 minder vaak zijn gaan bezoeken, hebben het btm-gebruik sterker verminderd dan mensen die een voorkeur voor btm hadden, maar nog even vaak de horeca bezoeken.

3.4 Verwachtingen voor ov-gebruik

Een deel van de mensen verwacht ook in de toekomst minder vaak gebruik te (blijven) maken van ov dan zij voor de pandemie deden. In oktober 2022 verwacht ongeveer 19% van de mensen op lange termijn minder vaak de trein en 18% minder vaak de bus, tram en metro te gebruiken dan zij voor de pandemie deden (Figuur 3.4). Hier tegenover staat dat een kleinere groep juist een toename verwacht. Dit betreft ongeveer 9% voor de trein en 8% voor btm. Ruim een kwart van de respondenten (26% voor trein, 28% voor btm) geeft overigens aan dat deze vraag voor hen niet van toepassing is. Dit betreft bijna allemaal respondenten die (bijna) nooit met het ov reisden, of dit slechts sporadisch deden (1 tot 5 keer per jaar). De verwachtingen over het vaker of minder vaak gebruik maken van het ov slaan dus voornamelijk op Nederlanders die al wel eens gebruik maakten van het ov (bij de categorie Nederlanders die verwachten vaker gebruik te maken van het ov gaat het ook om mensen die voor de pandemie geen gebruik maakten van het ov, maar dat in de toekomst wel verwachten te (blijven) doen). Deze verwachtingen over het toekomstige ov-gebruik zijn relatief stabiel door de tijd heen. Op basis van eerdere metingen met het MPN tijdens de pandemie vonden we soortgelijke verdelingen voor de verwachtingen die mensen hadden voor de mate van ov-gebruik in de toekomst (de Haas et al., 2022a).

Figuur 3.4 Verwachtingen rond gebruik openbaar vervoer na COVID in vergelijking met voor COVID



Waar is de ov-reiziger gebleven?

De belangrijkste reden waarom men verwacht het ov minder vaak te (blijven) gebruiken is omdat de persoonlijke omstandigheden zijn veranderd (Figuur 3.5). Opvallend is ook dat een aanzienlijk deel niet meer dicht op een vreemde wil zitten, los van de kans op besmetting. Bij de trein ligt dit net iets hoger dan bij btm (22% om 19%). Hoewel we in de vragenlijst expliciet hebben aangegeven dat men het dicht naast iemand zitten los moet zien van de kans op besmetting lijkt er toch sprake van enige overlap. Een derde van de mensen die aangeeft minder met de trein te reizen omdat zij niet meer dicht naast een vreemde willen zitten geeft ook aan dat zij angst hebben voor besmetting bij het reizen met de trein. Voor btm ligt dit met ongeveer 43% nog iets hoger. Ook uit het gedragsonderzoek van NS komt een dergelijk beeld naar voren. In november 2022 geeft in dat onderzoek 10% van de respondenten aan niet graag met de trein te reizen. Voor 38% van die groep heeft dat er onder andere te maken met dat zij niet dicht bij medereizigers willen zitten of staan (NS, 2022).

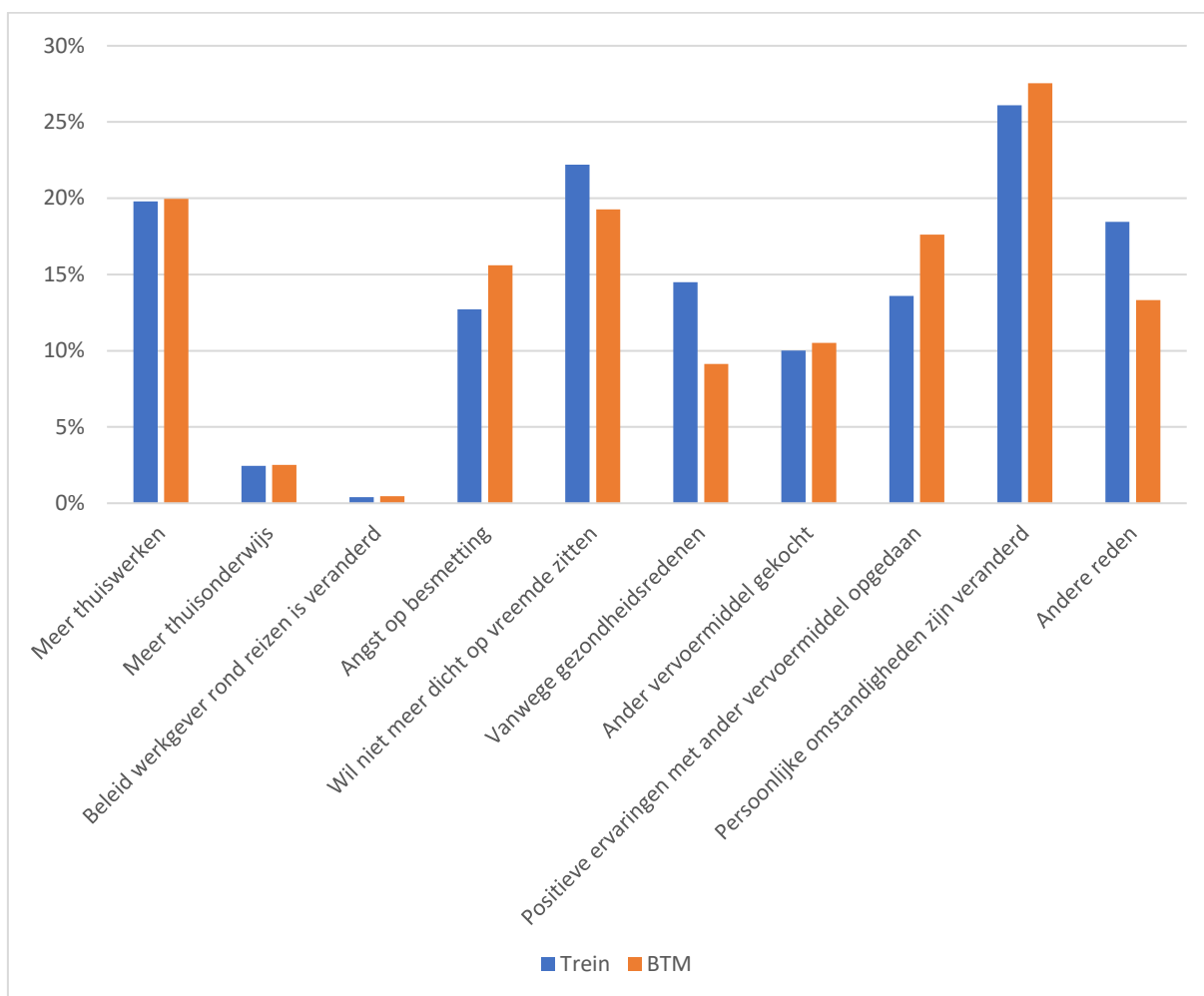
Ook de toename in thuiswerken is met 20% een belangrijke reden waarom Nederlanders een afname in ov-gebruik verwachten. Het lage aandeel respondenten wat aangeeft minder met het ov te reizen door meer thuisonderwijs wordt deels verklaard doordat deze reden enkel relevant is voor studenten en scholieren. Dat betreft ongeveer 12% van onze steekproef. Onder scholieren/studenten geeft dus ongeveer een op de vijf aan naar verwachting minder met het ov te (blijven) reizen door een toename in thuisonderwijs. Daarbij komt dat studenten juist vaker een hoger ov-gebruik verwachten na de pandemie in vergelijking met voor de pandemie, bijvoorbeeld doordat zij zijn begonnen aan een MBO, HBO of WO opleiding, of dat in de (nabije) toekomst willen gaan doen.

Voor ongeveer 14% bij de trein en 18% bij btm is het opdoen van positieve ervaringen met een ander vervoermiddel een reden waarom een lager ov-gebruik wordt verwacht. Ongeveer een op de tien mensen heeft een ander vervoermiddel aangeschaft.

Onder de mensen die een andere reden hebben opgegeven gaat het bij de trein voornamelijk om de prijs en betrouwbaarheid. Deze mensen geven aan de trein te duur en te onbetrouwbaar te vinden. Ook het feit dat er minder treinen rijden en dat de treinen te vol zijn wordt meerdere malen genoemd. Het is daarbij belangrijk om te realiseren dat deze meting van het MPN plaatsvond in een periode waar NS kampte met veel uitval en afschalingen door personeelstekorten. Ook in het gedragsonderzoek van NS komt, op basis van een meting in november 2022, naar voren dat de drukte in de trein en de frequentie van de trein redenen zijn voor een deel van de reizigers om minder met de trein te reizen (NS, 2022)

Bij btm noemen MPN-respondenten minder vaak onbetrouwbaarheid van de bus, tram of metro, maar wordt vaak de prijs en verschraving van het aanbod genoemd. Bij dat laatste gaat het bijvoorbeeld om het verplaatsen of opheffen van een halte. Ook een te laag reiscomfort wordt voor btm meerdere malen genoemd als reden om minder van deze vormen van ov gebruik te maken.

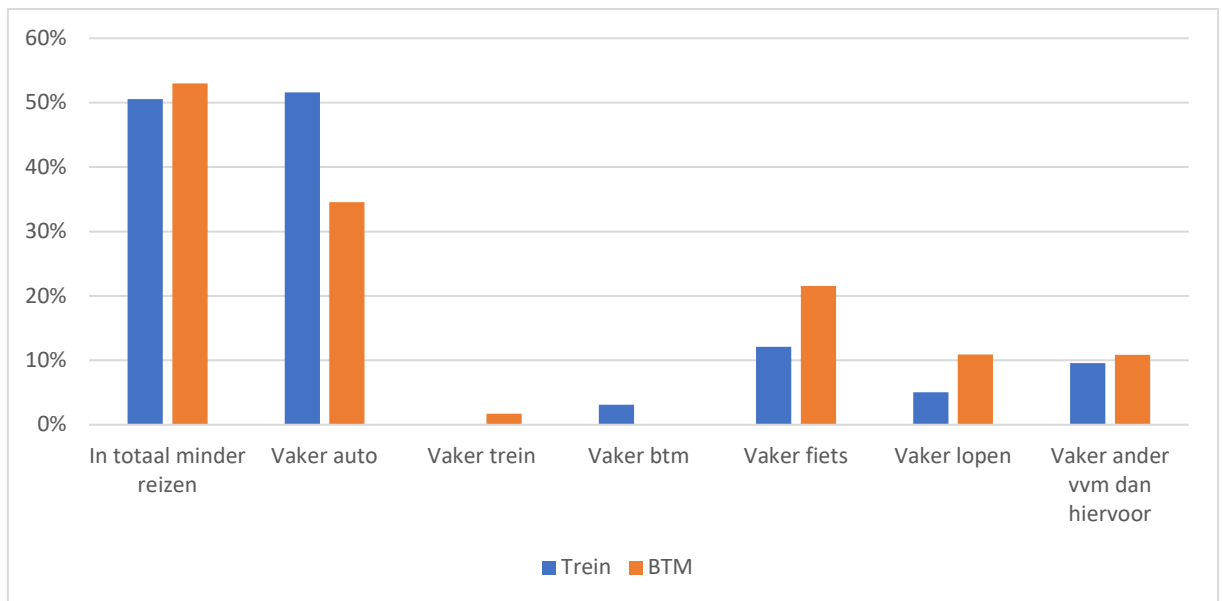
Figuur 3.5 Redenen waarom men verwacht minder vaak ov te (blijven) gebruiken (bron: MPN)



Ongeveer de helft van de mensen die een lager treingebruik verwachten na COVID in vergelijking met voor de pandemie geeft aan dat dit komt doordat zij in totaal minder verplaatsingen maken (bijvoorbeeld door vaker thuiswerken, of minder vaak winkelen) (Figuur 3.6). Wanneer men de verplaatsingen nog wel maakt, maar met een andere vervoerwijze, is de auto het meest populaire alternatief. Ongeveer de helft van de mensen geeft dit aan. Hierbij geldt dat respondenten meerdere antwoorden konden geven. Men kan dus zowel minder reizen maken als vaker een ander vervoermiddel gebruiken ter vervanging van de ov-reizen. De fiets is een minder populair alternatief voor de trein.

Voor de bus, tram en metro geldt hetzelfde beeld. Iets meer dan de helft van de mensen gebruikt btm minder doordat zij minder verplaatsingen maken. Wanneer een alternatieve vervoerwijze wordt gebruikt is de fiets, in vergelijking met de trein, een populairder alternatief. Dit zal samenhangen met de gemiddelde afstand die per verplaatsing wordt afgelegd. Verplaatsingen met btm zijn over het algemeen korter dan treinverplaatsingen, waardoor de (e-)fiets vaker een optie zal zijn. Het populairste alternatief voor btm is echter net als bij de trein de auto. Ook blijkt dat ongeveer 10% van de btm-reizigers vaker te voet reist ter vervanging van een btm-verplaatsing.

Figuur 3.6 Gebruik van een ander vervoermiddel wanneer men minder vaak trein of btm verwacht te gebruiken na de pandemie in vergelijking met voor de pandemie (bron: MPN)



Deze inzichten wijzen erop dat er verschillende gedragsveranderingen ten grondslag liggen aan het lagere ov-gebruik van Nederlanders. In de volgende hoofdstukken gaan we dieper in op de verschillende gedragsveranderingen: een verandering in activiteiten, verandering in de locatie van activiteiten en een verandering in vervoerwijzekeuze.

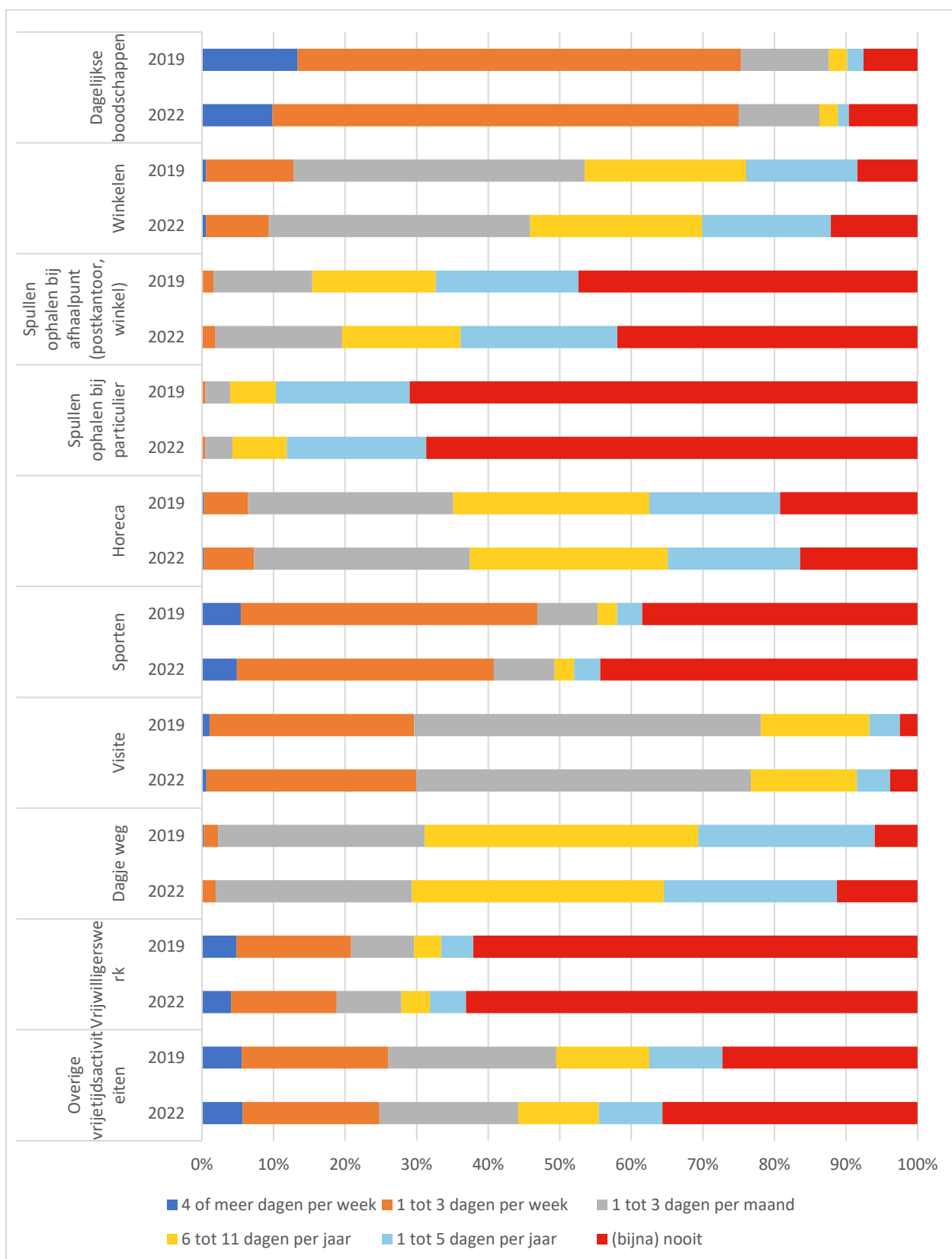
4 Verandering van activiteiten

In dit hoofdstuk gaan we nader in op veranderingen in activiteiten, zoals winkelen, horeca bezoeken en dagjes weg. Ook gaan we in op thuiswerken, digitaal vergaderen en zakelijk reizen. Hoewel we thuiswerken in dit hoofdstuk over verandering van activiteiten behandelen, kan men thuiswerken ook opvatten als het doen van dezelfde activiteit (werken) op een andere locatie. We geven daarbij inzicht in wat de veranderingen in activiteiten betekenen voor het ov-gebruik.

4.1 Vrijetijd activiteiten

Nederlanders ondernemen in 2022 minder (vrijetijd) activiteiten buitenshuis dan in 2019 (Figuur 4.1). In 2019 ging bijvoorbeeld nog ongeveer 54% van de Nederlanders (12+) maandelijks buitenshuis winkelen, in 2022 doet nog ongeveer 46% dit minimaal eens per maand. Ongeveer 12% van de Nederlanders gaat (bijna) nooit buitenshuis winkelen. In 2019 was dit nog 8%. Dit soort verschuivingen hoeven geen directe relatie met de COVID-pandemie te hebben, ze kunnen bijvoorbeeld ook te maken hebben met een verschuiving naar online activiteiten (online winkelen) of andere maatschappelijke trends (zoals hoge inflatie). Zo zien we bijvoorbeeld een toename in de frequentie waarmee respondenten gemiddeld online gekochte spullen ophalen bij een afhaalpunt. Dat kan wijzen op een verschuiving van fysiek winkelen naar online winkelen.

Figuur 4.1 Frequentie activiteiten buitenshuis 2019 en 2022 (bron: MPN)

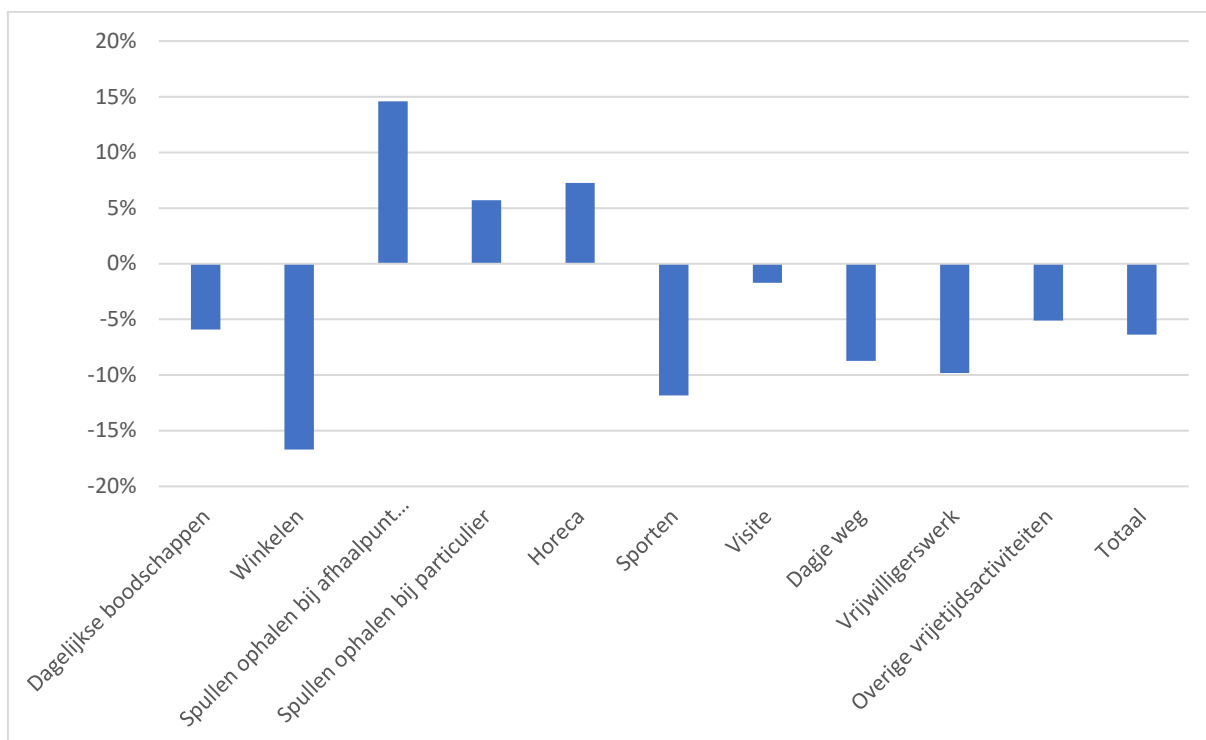


De frequenties die we met het MPN verzamelen over activiteiten buitenshuis betreffen altijd een range. Wanneer men '1 tot 3 dagen per week' antwoordt, weten

we niet of dit 1, 2 of 3 dagen per week betreft. Om te berekenen wat de verschuivingen in frequenties betekenen voor het aantal activiteiten dat men gemiddeld buitenshuis onderneemt, moeten we een aanname doen over de frequentie. We gaan er daarbij vanuit dat mensen die een activiteit 4 of meer keer per week doen, dit gemiddeld 5 keer per week doen en de mensen die een activiteit (bijna) nooit uitvoeren dit eenmaal per jaar doen. Voor de overige categorieën doen we de aanname dat de frequentie in het midden van de range zit. Dat houdt in dat we ervan uit gaan dat de groep mensen die een activiteit op 1 tot 3 dagen per week doet, dit gemiddeld op 2 dagen per week doet. Deze eenvoudige berekening geeft inzicht in de richting van het effect, maar kent beperkingen. We missen bijvoorbeeld verschuivingen die binnen een categorie vallen. Iemand die voorheen 3 keer per maand ging winkelen, maar dat nu nog maar 1 keer per maand doet blijft binnen dezelfde categorie. Met deze simpele berekening komt deze verandering in frequentie niet aan het licht.

Totaal ondernemen Nederlanders ongeveer 6% minder (vrijetijd) activiteiten buitenshuis (Figuur 4.2). De sterkste relatieve daling vinden we bij winkelen en sporten. De sterkste stijging vinden we voor het ophalen van spullen bij een afhaalpunt (postkantoor of speciaal afhaalpunt). Deze stijging heeft echter een beperkt effect op het totaal, omdat de absolute frequentie van deze activiteit relatief laag ligt (gemiddeld iets minder dan 9 keer per jaar tegenover bijvoorbeeld 96 keer boodschappen doen).

Figuur 4.2 Relatieve verandering frequentie activiteiten buitenshuis (2019-2022) (bron: MPN)



4.2 Effect daling (vrijetijd) activiteiten op ov-gebruik

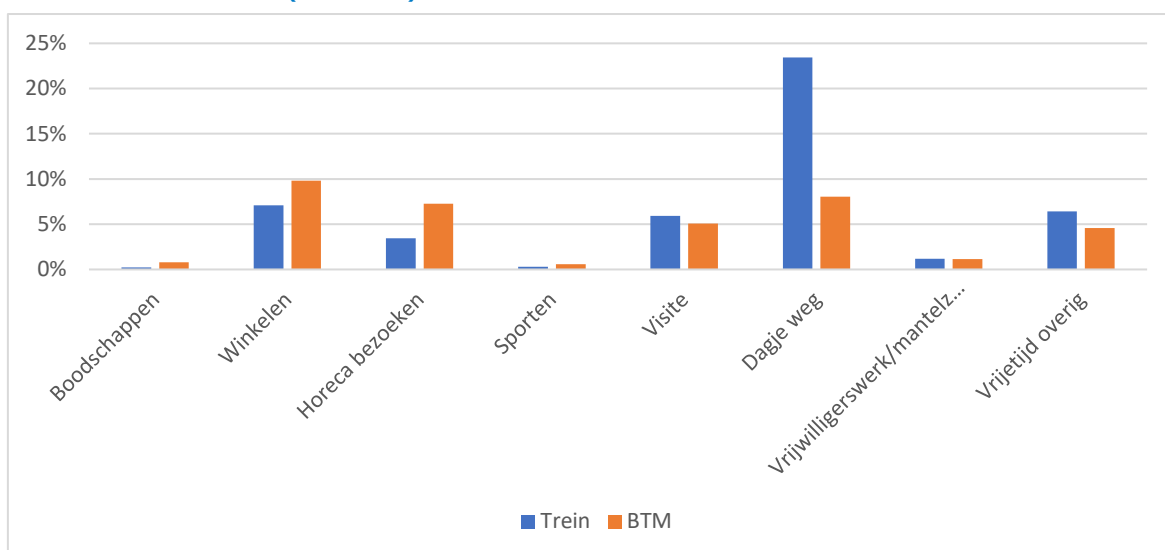
De verandering in activiteiten buitenshuis kunnen we niet direct vertalen naar een effect op het gebruik van het openbaar vervoer. We kunnen de activiteiten in het MPN enkel direct koppelen aan een vervoerwijze wanneer een respondent deze activiteit onderneemt op een van de drie dagen dat hij of zij het reisdagboekje bijhoudt. Dit geeft echter geen compleet beeld. Enerzijds omdat een respondent niet alle soorten activiteiten zal ondernemen op de drie dagen dat hij of zij het

reisdagboekje bijhoudt en anderzijds omdat een respondent niet altijd dezelfde vervoerwijze hoeft te gebruiken voor een bepaalde activiteit.

We hebben respondenten in 2019 tot en met 2021 wel gevraagd welke vervoerwijze zij bij voorkeur gebruiken voor verschillende activiteiten (behalve voor de activiteiten spullen ophalen bij een afhaalpunt en spullen ophalen bij een particulier). Uit de gegevens van 2019 blijkt dat vrijwel niemand voor de COVID-pandemie bij voorkeur de trein gebruikt voor de dagelijkse boodschappen of voor sportactiviteiten (Figuur 4.3). Ongeveer 1% had een voorkeur voor btm voor deze activiteiten. Ook voor vrijwilligerswerk/mantelzorg ligt de voorkeur voor het ov zeer laag. Dit impliceert dat de veranderingen in frequenties van deze buitenshuis activiteiten nauwelijks effect zullen hebben op het ov-gebruik.

Voor andere activiteiten zoals winkelen, horeca bezoeken en een dagje weg is het ov duidelijk populairder. Voor een dagje weg geeft zelfs iets minder dan een kwart van de respondenten de voorkeur aan de trein. Wanneer de mensen met een voorkeur voor het ov voor bepaalde activiteiten deze activiteiten nu vaker of minder vaak doen, is het aannemelijk dat dit een effect op het ov-gebruik zal hebben. Daarbij geldt dat men voorkeur kan hebben voor verschillende vervoerwijzen. Van de mensen die bijvoorbeeld een voorkeur hebben voor de trein voor een dagje weg, geeft 56% ook aan een voorkeur te hebben voor de auto, 10% voor de fiets en 24% voor de bus, tram of metro. Dat iets meer dan een kwart van de mensen voorkeur heeft voor de trein voor een dagje weg, hoeft daardoor niet te betekenen dat dit deel van de mensen de trein ook altijd gebruikt wanneer zij een dagje weg gaan. Ook kunnen de voorkeuren zijn veranderd tijdens de pandemie. Daar gaan we in paragraaf 6.3 op in.

Figuur 4.3 Aandeel mensen die in 2019 voorkeur voor trein of btm hadden voor verschillende activiteiten buitenshuis (bron: MPN)

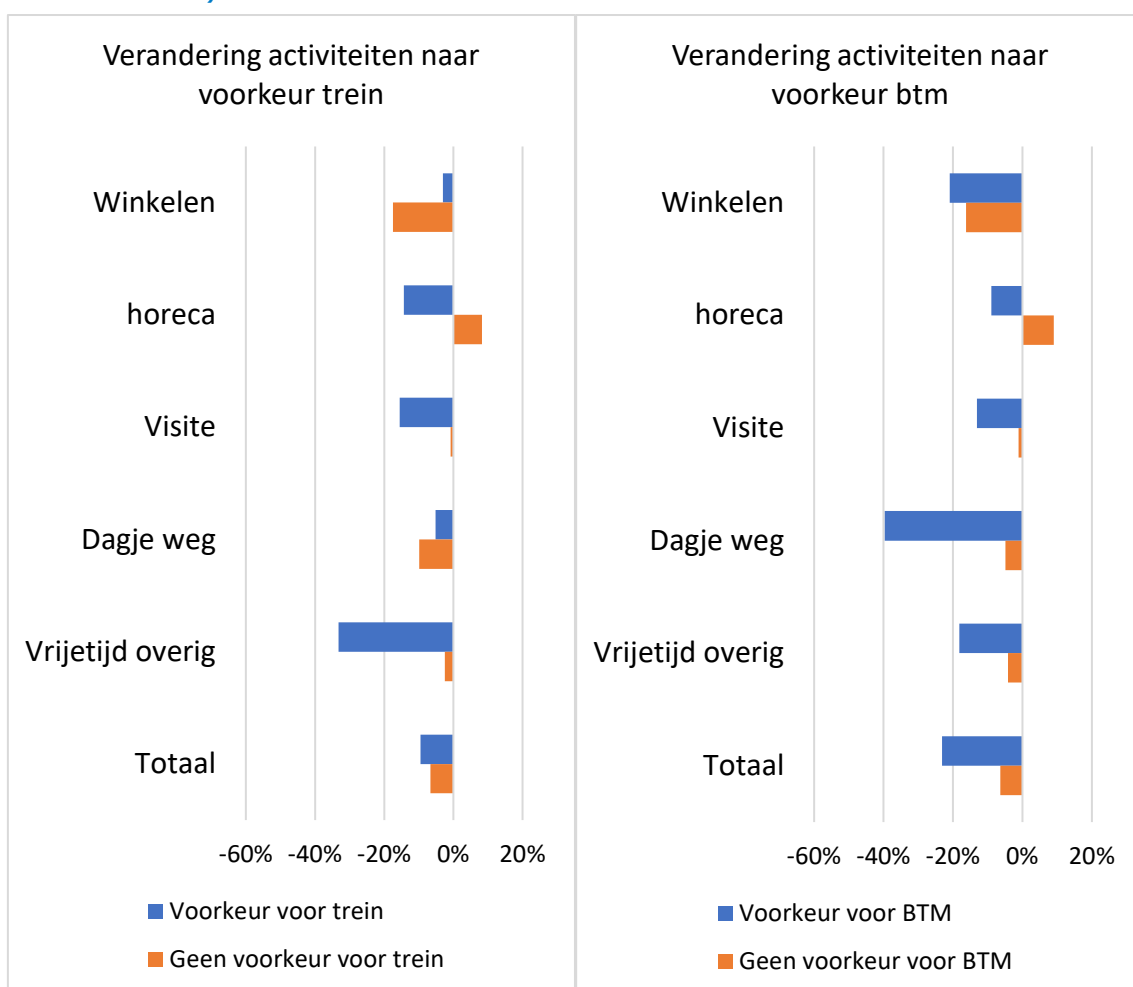


In Figuur 4.4 tonen we de relatieve verandering in de frequentie dat men verschillende activiteiten onderneemt gesplitst naar de voorkeur voor trein of btm. Omdat het aantal mensen met voorkeur voor trein of btm voor de dagelijkse boodschappen, sporten en vrijwilligerswerk/mantelzorg te laag is, kunnen we deze uitsplitsing niet maken voor deze activiteiten. De veranderingen in frequentie verschillen duidelijk tussen mensen die de voorkeur hebben voor trein of btm voor de betreffende activiteit en mensen die deze voorkeur niet hebben. De totale daling in buitenshuis activiteiten blijkt groter onder mensen met voorkeur voor trein of btm, dan onder mensen zonder deze voorkeur.

Voor btm geldt dat bij alle activiteiten de afname groter is onder mensen met voorkeur voor btm dan onder mensen zonder deze voorkeur. Voor de trein is dit niet overal het geval. De afname in het aantal keer buitenshuis winkelen en een dagje weg gaan is kleiner onder mensen met de voorkeur voor trein dan mensen zonder deze voorkeur. Daarbij geldt dat de frequentie waarmee men deze activiteiten ondernam in 2019 iets hoger lag onder mensen die geen voorkeur hadden voor de trein, dan onder diegenen die die voorkeur wel hadden. Ondanks dat het winkelen sterker is gedaald onder mensen die geen voorkeur hadden voor de trein, ligt de absolute frequentie winkelen onder deze groep nog steeds ongeveer 10% hoger dan onder mensen die de voorkeur voor de trein hebben. Voor een dagje weg is het verschil minder klein en ligt het niveau in 2022 op ongeveer hetzelfde niveau.

Voor horeca bezoeken valt op dat mensen met voorkeur voor de trein of btm dit minder vaak zijn gaan doen, terwijl mensen die geen voorkeur hebben voor het ov dit vaker zijn gaan doen. Die laatste groep doet dit ondanks de toename nog steeds iets minder vaak dan de groep die de voorkeur voor de trein of btm heeft. Door deze tegenovergestelde ontwikkeling komt de frequentie van het bezoeken van horeca gelegenheden van mensen met voorkeur voor ov en zonder voorkeur voor ov dus dichterbij elkaar te liggen.

Figuur 4.4 Relatieve verandering (vrijetijd) activiteiten buitenshuis naar voorkeur voor trein of btm (bron: MPN)



Ook NS onderzocht in haar eigen gedragsonderzoek welke redenen aan het lagere treingebruik ten grondslag liggen. Hoewel er geen vergelijking kan worden

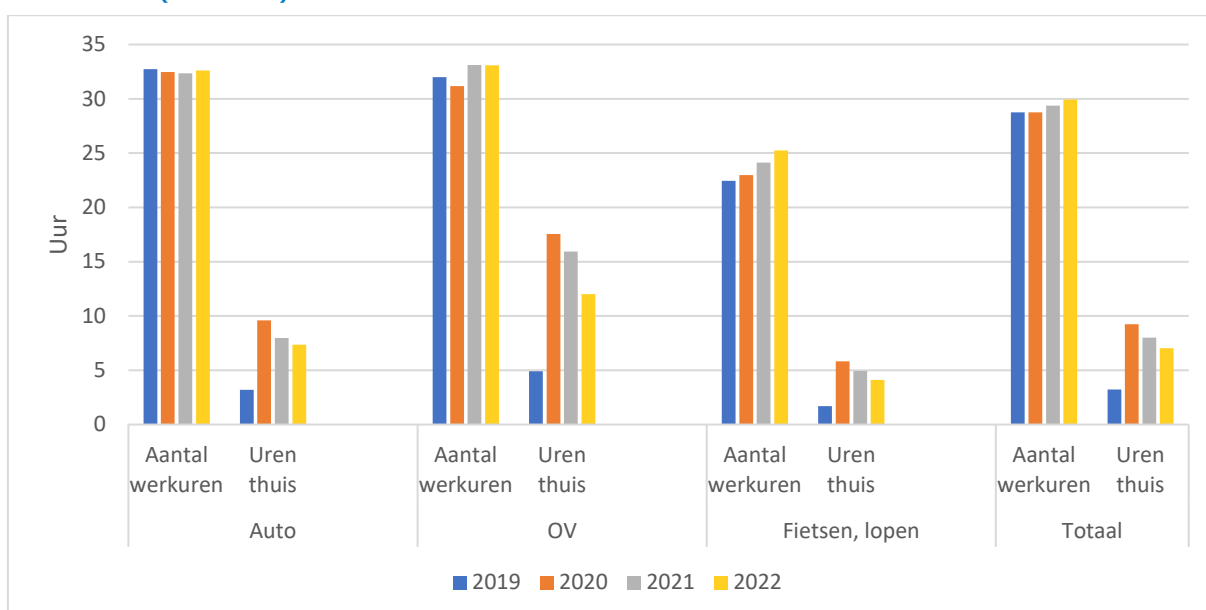
getrokken met gebruikers van andere vervoerwijzen, blijkt een daling in vrijetijdsactiviteiten een belangrijke reden. NS rapporteert op basis van een meting in november 2022 dat 45% van de respondenten minder met de trein reist. 40% geeft aan dat dit door minder uitstapjes (recreatief) komt en 24% door minder sociale activiteiten (zoals op visite), waarbij geldt dat respondenten meer redenen konden opgeven² (NS, 2022).

In welke mate de afname in activiteiten een effect heeft op de afgelegde afstand met het ov hangt van twee factoren af. Enerzijds moeten we weten in hoeverre respondenten voor de activiteiten die zij nu minder doen daadwerkelijk het ov gebruikten. Zoals eerder gesteld hoeft een voorkeur voor het ov nog niet te betekenen dat men het ov altijd gebruikt. Anderzijds moeten we weten of de daling in activiteiten samenhangt met de locatie van activiteiten. Doet men bijvoorbeeld met name een activiteit verder weg van huis niet meer, of is de daling evenredig verspreid over locaties. De veranderingen in locaties gaan we in hoofdstuk 5 op in. In hoofdstuk 6 gaan we in op veranderingen in vervoerwijzekeuze.

4.3 Thuiswerken, digitaal vergaderen en zakelijke reizen

Thuiswerken heeft sinds de COVID-pandemie een boost gekregen. Hoewel er geen thuiswerkadvies meer geldt sinds medio maart 2022, wordt er nog fors meer thuisgewerkt dan voor de pandemie. De toename in thuiswerken is het grootst onder de werkenden die met het openbaar vervoer van en naar het werk reizen (Figuur 4.5). In 2019 werkte deze groep ook al het vaakst thuis, maar eind 2022 doen zij dat bijna 2,5 keer zo veel. Wel is er sprake van een duidelijke afname in thuiswerken tussen 2021 en 2022. De verwachtingen voor het aantal thuiswerkuren voor de lange termijn zijn echter al meer dan een jaar stabiel en zijn ongeveer gelijk aan het aantal uur dat men eind 2022 thuiswerkte.

Figuur 4.5 Aantal werkuren per week en aantal thuiswerkuren per week naar vervoerwijze voor woon-werk (bron: MPN)

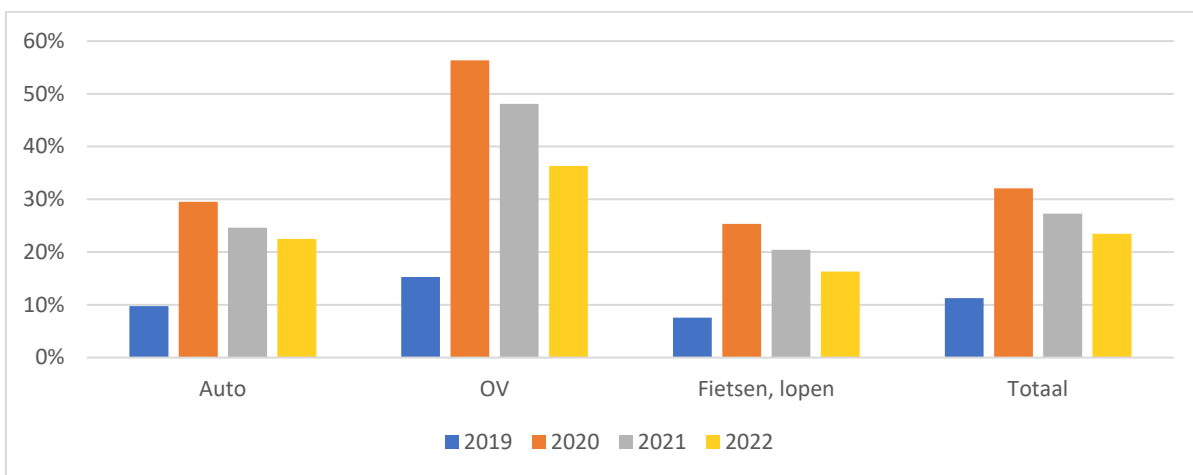


² We kunnen deze aandelen niet direct vertalen naar het effect op treingebruik, omdat we geen gegevens hebben over de daling in frequentie van treingebruik. Een kleiner deel van de reizigers in het onderzoek van NS geeft bijvoorbeeld aan minder met de trein te reizen door een toename in thuiswerken. Het effect hiervan kan echter groter zijn dan de afname in sociaal-recreatieve reizen, omdat de frequentie treingebruik onder forenzen waarschijnlijk hoger ligt dan onder sociaal-recreatieve reizigers

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Voor de pandemie werkten werkenden gemiddeld 11% van de werkuren thuis (Figuur 4.6). Werkenden die met de auto naar het werk reisden deden dat ongeveer 10% van de werkuren, terwijl de ov-forens ongeveer 15% van zijn uren thuiswerkte. Eind 2022 wordt iets minder dan een kwart (23%) van de werkuren thuisgewerkt. Voor ov-forenzen ligt dit aandeel duidelijk hoger op 36%. NS rapporteert voor treinforenzen op basis van haar eigen gedragsonderzoek een vergelijkbaar beeld. In november 2022 werken ov-forenzen gemiddeld 2,4 dagen buiten huis en 1,6 dagen thuis, wat neerkomt op ongeveer 40% thuiswerken (NS, 2022).

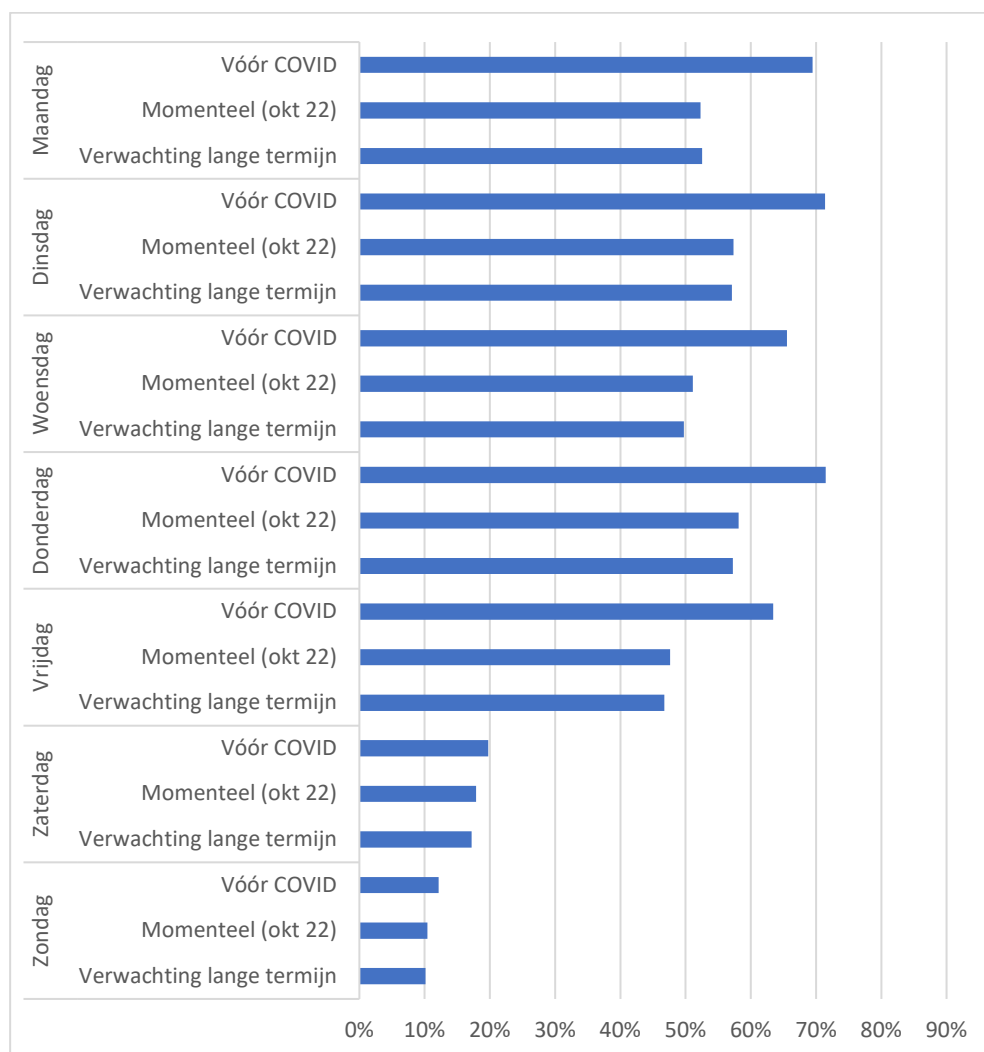
Figuur 4.6 Aandeel van de werkuren dat werkenden thuiswerken naar vervoerwijze woon-werk (bron: MPN)



4.3.1 *Spreiding werkgerelateerde verplaatsingen over de week*

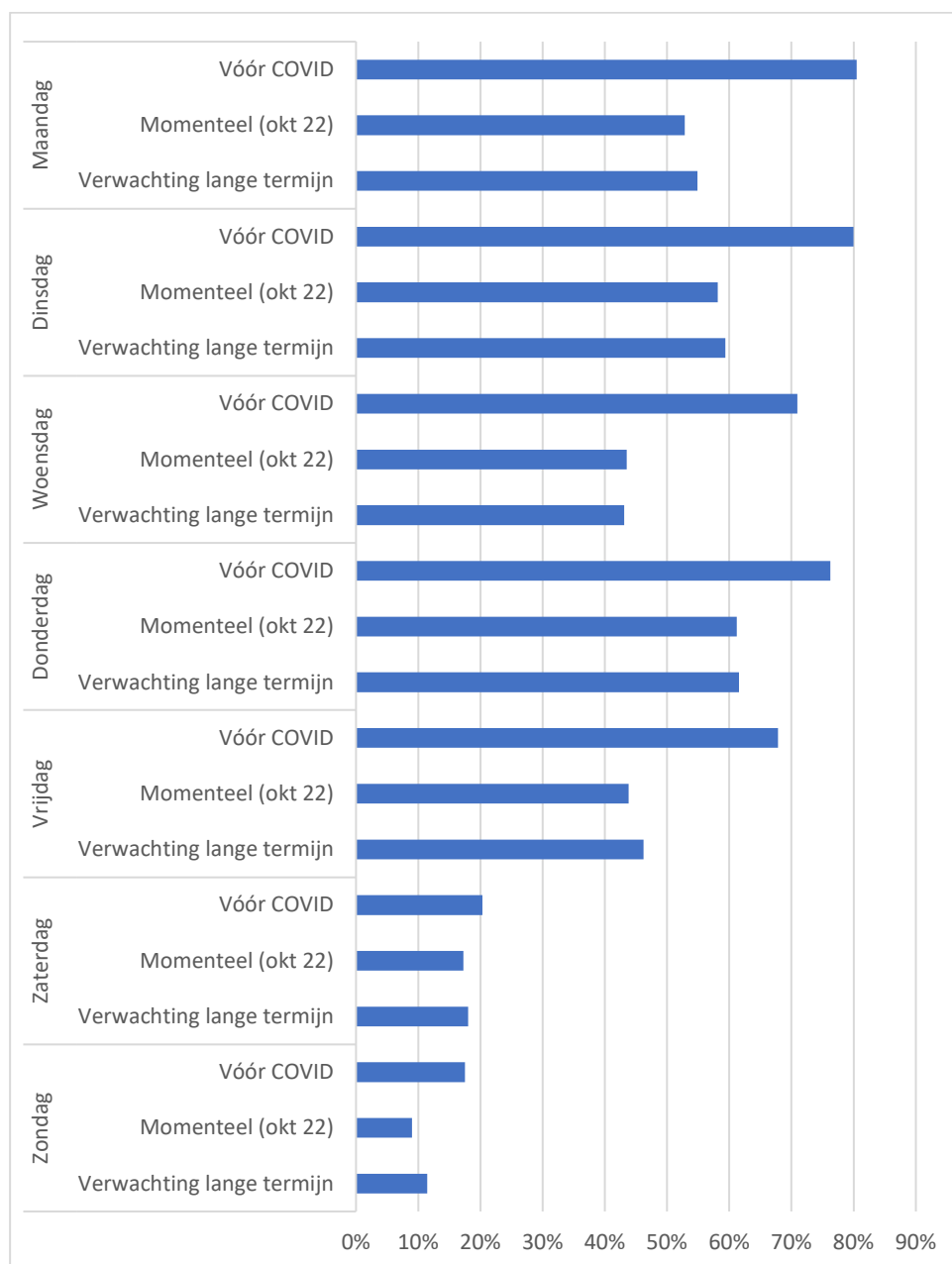
Voor de pandemie waren maandag, dinsdag en donderdag de populairste dagen om te reizen voor werk, waarbij de laatste twee dagen net iets populairder waren dan de maandag (Figuur 4.7). Door de toename in thuiswerken wordt er op minder dagen gereisd voor werk. De verschillen tussen werkdagen zijn groter geworden. De dinsdag en de donderdag zijn nu duidelijk de populairste dagen en blijven dat volgens de verwachtingen van werkenden ook. Maandag kent een relatief sterkere daling in het aantal werkenden dat naar kantoor gaat, maar is nog steeds iets populairder dan de woensdag en de vrijdag.

Figuur 4.7 Dagen van de week waarop werkenden werkgerelateerde verplaatsingen maken (bron: MPN)



Wanneer we de spreiding over de week specifiek voor ov-forenzen bekijken, zien we een vergelijkbaar patroon (Figuur 4.8). Ook onder deze groep is de dinsdag en donderdag nu de populairste dag om naar het werk te gaan, maar in vergelijking met andere forenzen zijn de verschillen met de andere werkdagen groter. Wanneer we bijvoorbeeld de drukste dag (donderdag) met de rustigste dagen (woensdag en vrijdag) vergelijken, zien we dat het aandeel ov-forenzen dat op die rustigste dagen naar het werk reist op respectievelijk 71% en 72% van het niveau van de donderdag ligt. Voor autoforenzen (niet in figuur) ligt dat op respectievelijk 80% en 90% en voor de werkenden die fietsen of lopen naar werk op respectievelijk 84% en 81%. Ov-forenzen spreiden zich dus minder over de week dan werkenden die met een andere vervoerwijze naar het werk reizen. Deze onevenredige spreiding heeft tot gevolg dat vervoerders de capaciteit minder efficiënt kunnen inzetten. Doordat de dinsdag en donderdag relatief gezien drukker zijn geworden, blijft er relatief gezien meer capaciteit onbenut op de rustige dagen.

Figuur 4.8 Dagen van de week waarop ov-forenzen werkgerelateerde verplaatsingen maken (bron: MPN)

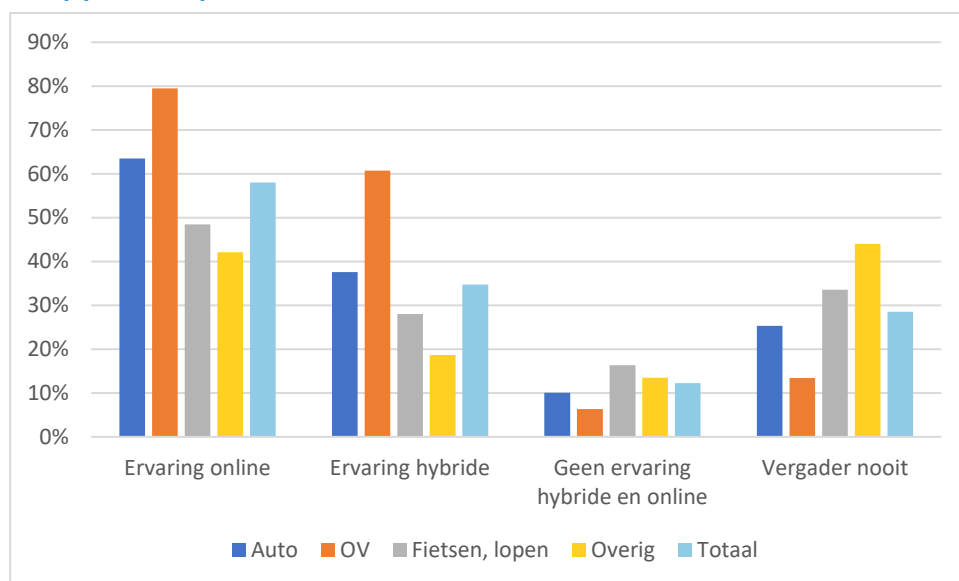


Ook NS merkt in haar eigen gedragsonderzoek op dat de dinsdag en donderdag de populairste reisdagen zijn voor treinforenzen. Hoewel het aandeel van de spits is gedaald (ten opzichte van het dal), is de piek binnen de spits relatief gezien hoger geworden. Relatief meer forenzen reizen dus binnen het drukste half uur van de spits. NS schat in dat wanneer forenzen terug zouden keren in het patroon wat in november 2022 zichtbaar is, het absolute niveau van de pre-corona forenzen piek al met 85% van de forenzen wordt behaald (NS, 2022).

4.3.2 Digitaal vergaderen

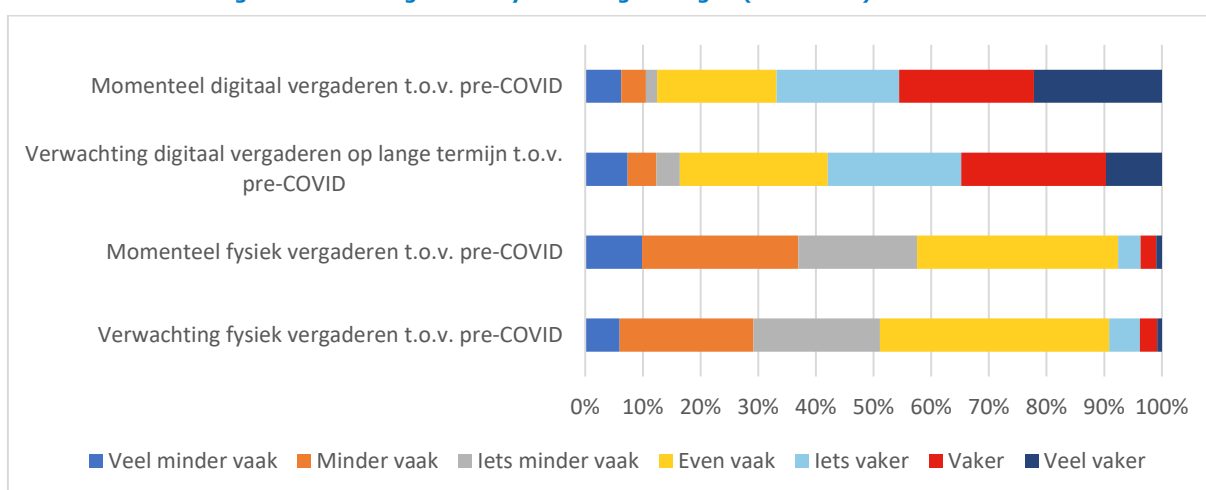
Niet iedere werkende heeft ervaring met online of hybride vergaderingen (Figuur 4.9). Bijna 30% van de werkenden vergadert nooit voor werk. Dit aandeel ligt onder ov-forenzen met 13% een stuk lager. Onder ov-forenzen ligt het aandeel mensen dat ervaring heeft met online (80%) of hybride (61%) vergaderingen ook het hoogst.

Figuur 4.9 Ervaring met digitale en hybride vergaderingen naar vervoerwijze voor woon-werk (oktober 2022) (bron: MPN)



Onder de werkenden die ervaring hebben met een vorm van digitaal vergaderen (volledig online of hybride) vergadert twee derde (67%) momenteel vaker digitaal dan zij vóór de pandemie deden (Figuur 4.10). Op lange termijn verwacht een deel dat weer iets minder te doen, maar nog steeds verwacht 58% dat zij vaker digitaal zullen blijven vergaderen dan voor de pandemie. Wel is er een duidelijke afname van de groep die 'veel vaker' digitaal vergadert dan voor de pandemie. Dat aandeel neemt af van ongeveer 22% naar 10%. Er is duidelijk sprake van substitutie van fysieke vergaderingen. Ongeveer 58% van de groep die nu vaker digitaal vergadert doet dat nu minder vaak fysiek. Op lange termijn verwacht ongeveer 51% dat zij minder vaak fysiek blijven vergaderen dan voor de pandemie.

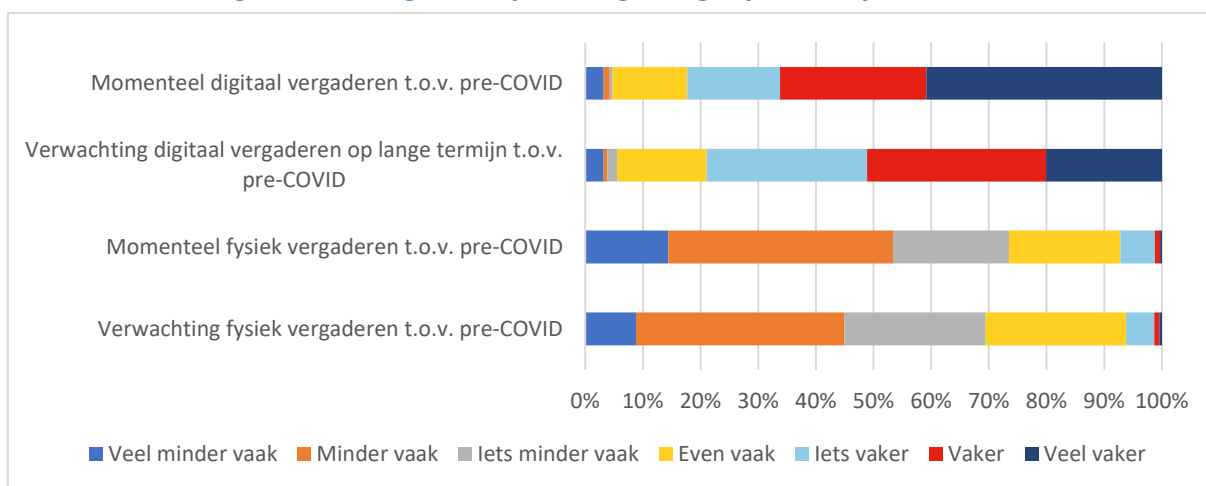
Figuur 4.10 Frequentie digitaal en fysiek vergaderen ten opzichte van voor de pandemie – alle werkenden die ervaring hebben met digitale of hybride vergaderingen (bron: MPN)



Als we inzoomen op de groep ov-forensen blijkt dat de toename in digitaal vergaderen hier sterker is (Figuur 4.11). Meer dan acht op de tien (82%) ov-forensen die ervaringen heeft met digitaal vergaderen doet dat nu vaker dan vóór de pandemie. Ongeveer 41% vergadert momenteel 'veel vaker' digitaal dan voor de pandemie. Op lange termijn neemt dit aandeel af naar ongeveer 20%, maar nog steeds verwacht ongeveer 79% vaker digitaal te blijven vergaderen dan voor de

pandemie. De afname in fysiek vergaderen is onder deze groep ook sterker dan gemiddeld. Momenteel vergadert bijna drie kwart (74%) minder vaak fysiek en een iets kleinere groep (70%) verwacht dit op lange termijn ook minder vaak te blijven doen. Naast het feit dat dus een groter aandeel ov-forensen überhaupt vergadert voor werk in vergelijking met andere werkenden, is de verschuiving van fysieke vergaderingen naar digitale vergaderingen onder deze groep werkenden groter dan onder werkenden die op een andere manier van en naar het werk reizen.

Figuur 4.11 Frequentie digitaal en fysiek vergaderen ten opzichte van voor de pandemie – ov-forensen die ervaring hebben met digitale of hybride vergaderingen (bron: MPN)



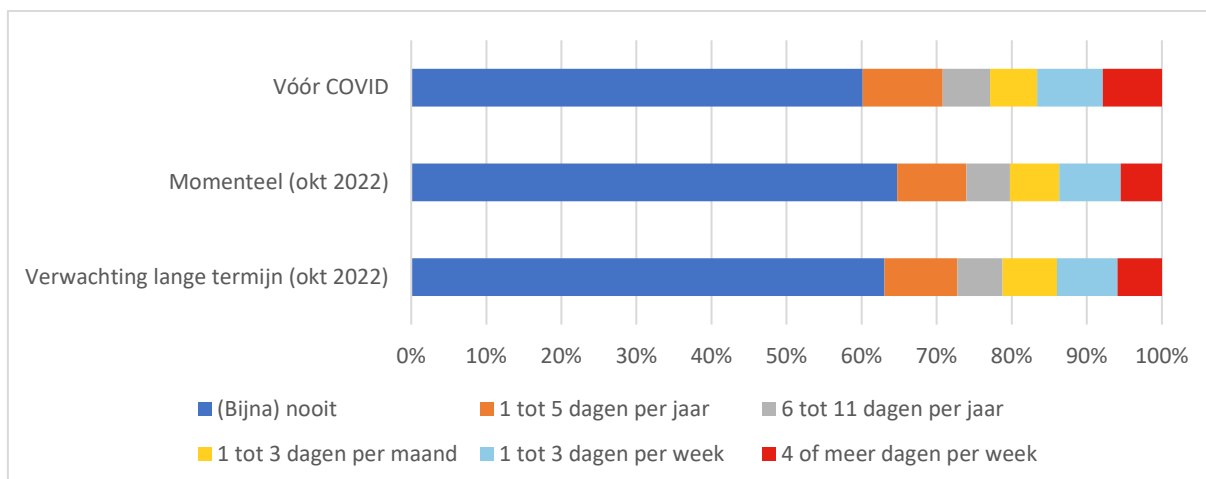
4.3.3 Zakelijke reizen

Gerelateerd aan de toename in digitaal vergaderen is de afname van zakelijke reizen. Door de toename in het digitaal vergaderen (o.a. door de toename in thuiswerken) zijn immers minder zakelijke reizen nodig. Bij zakelijke reizen gaat het om een zakelijk bezoek in de werksfeer. Woon-werkreizen en beroepsmatige reizen (zoals een postbode die van deur naar deur gaat) vallen hier niet onder. We maken in het MPN geen onderscheid tussen binnenlandse en internationale zakelijke reizen.

Het aantal werkenden die met enige regelmaat een zakelijke reis maken is sinds de pandemie afgenomen (Figuur 4.12). Waar voorheen ongeveer 40% van de werkenden wel eens een zakelijke reis maakten, ligt dat aandeel in oktober 2022 op ongeveer 35%. Op lange termijn verwachten weer iets meer mensen wel eens een zakelijke reis te maken, waardoor het aandeel werkenden dat wel eens een zakelijke reis maakt naar verwachting op 37% uitkomt. Wel ligt naar verwachting de frequentie van die reizen lager dan voorheen. Het aandeel werkenden dat op minimaal 4 dagen per week een zakelijke reis maakt daalt van ongeveer 8% vóór de pandemie, tot 6% op lange termijn.

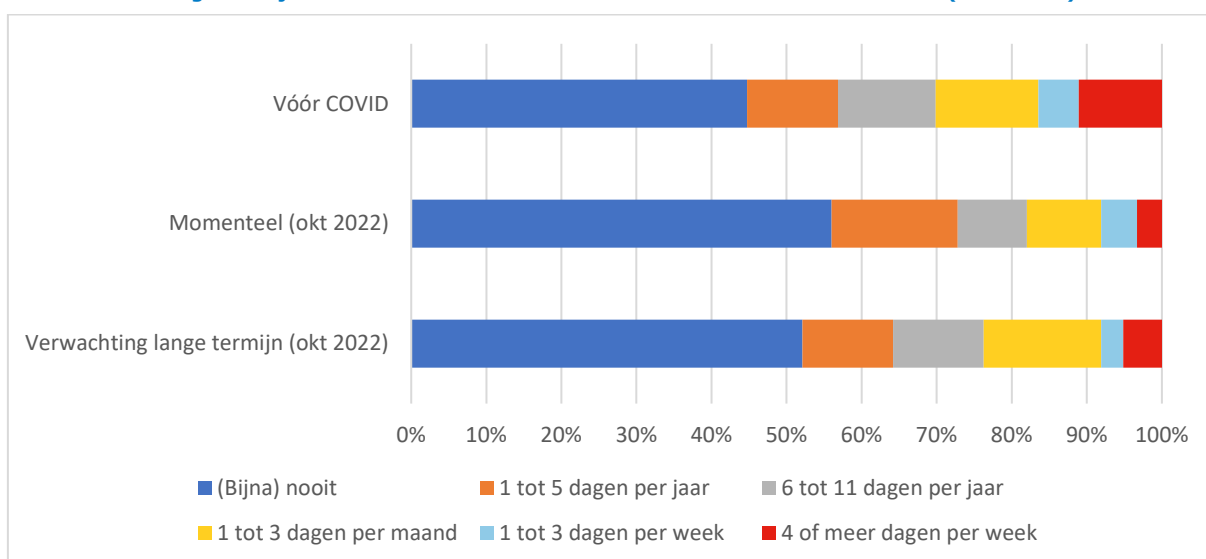
Waar is de ov-reiziger gebleven?

Figuur 4.12 Frequentie zakelijke reizen voor COVID, in oktober 2022 en de verwachting voor de lange termijn. Enkel werkenden die ook voor COVID al werkzaam waren (bron: MPN)



Wanneer we inzoomen op de werkenden die met het ov van en naar het werk reizen zien we een grotere daling van het aantal zakelijke reizen (Figuur 4.13). Voor de pandemie werden er door ov-forenzen al bovengemiddeld veel zakelijke reizen gemaakt. Ongeveer 55% van de ov-forenzen maakte met enige regelmaat een zakelijke reis terwijl dat aandeel voor alle werkenden samen op ongeveer 40% ligt. Ongeveer 11% deed dit zelfs op minimaal 4 dagen per week. De groep die (bijna) nooit zakelijk reist nam tussen oktober 2019 en oktober 2022 toe van ongeveer 45% naar 56%. Op de lange termijn daalt dat aandeel naar verwachting weer tot 48%. Wel is de verwachting dat het aandeel ov-forenzen die bijna dagelijks een zakelijke reis maken meer dan halveert, van 11% naar ongeveer 5%.

Figuur 4.13 Frequentie zakelijke reizen ov-forenzen voor COVID, in oktober 2022 en de verwachting voor de lange termijn. Enkel ov-forenzen die ook voor COVID al werkzaam waren (bron: MPN)



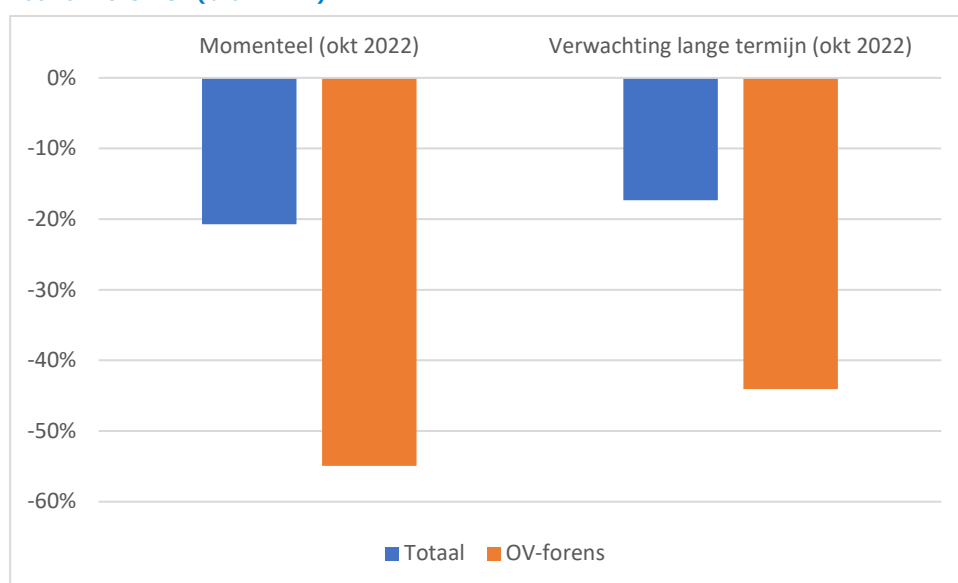
Door een aanname te doen over de daadwerkelijke frequentie van zakelijke reizen kunnen we een inschatting maken van de relatieve daling van het aantal zakelijke reizen. Net als eerder gaan we er daarbij vanuit dat mensen die 4 of meer keer per week een zakelijke reis maken, dit gemiddeld 5 keer per week doen en de mensen die (bijna) nooit een zakelijke reis maken dit eenmaal per jaar doen. Voor de overige categorieën doen we de aanname dat de frequentie in het midden van de range zit. Dat houdt bijvoorbeeld in dat we er vanuit gaan dat de groep mensen die

Waar is de ov-reiziger gebleven?

op 1 tot 3 dagen per week een zakelijke reis maakt, dit gemiddeld op 2 dagen per week doet.

Hieruit blijkt dat het aantal zakelijke reizen in oktober 2022 voor alle werkenden samen ongeveer 21% lager ligt dan in oktober 2019 (Figuur 4.14). Op de lange termijn verwachten werkenden een kleine stijging, maar ligt het aantal zakelijke reizen nog steeds ongeveer 17% lager dan voorheen. Onder ov-forenzen is de daling veel sterker dan gemiddeld. In oktober 2022 ligt het aantal zakelijke reizen onder ov-forenzen ongeveer 55% lager dan vóór de pandemie. Ook de groep ov-forenzen verwacht op lange termijn echter weer wat meer zakelijk te reizen, hoewel de frequentie naar verwachting nog steeds 44% lager ligt dan voorheen. De afname in zakelijke reizen is onder ov-forenzen dus veel sterker dan onder andere werkenden.

Figuur 4.14 Relatieve daling in aantal zakelijke reizen in 2022 ten opzichte van 2019 voor alle werkenden en voor ov-forenzen (bron: MPN)



4.3.4

Effect thuiswerken en digitaal vergaderen op ov-gebruik

Het KiM heeft eerder uitvoerig onderzoek gedaan naar thuiswerken en de effecten op de mobiliteit. Op basis van eerdere metingen met het MPN berekende het KiM dat het effect van thuiswerken en digitaal vergaderen op de mobiliteit het grootste zou zijn op het ov (Faber et al., 2023). De effecten op autogebruik en fietsen en lopen zijn kleiner van omvang. In de middellange termijn prognoses heeft het KiM reeds rekening gehouden met deze effecten van thuiswerken (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2022). Toen gingen we ervan uit dat het aantal woon-werkreizen met de trein 14 tot 26% zou afnemen en de woon-werkreizen met btm met 10 tot 19%. Wanneer we deze effecten met dezelfde methode opnieuw berekenen op basis van de MPN meting in oktober 2022 vinden we vergelijkbare effecten. Voor de trein komt de afname in woon-werkreizen op 15% tot 26% en voor btm op 12% tot 22%. Op basis van de vragenlijsten in het MPN kunnen we concluderen dat ov-forenzen in 2022 ongeveer 20% minder werkuren buitenshuis werken dan in 2019. De effecten op het aantal woon-werkreizen met het ov is daarmee dus in lijn met de afname in aantal werkuren die buitenshuis worden gewerkt.

Voor zakelijke reizen gingen we vorig jaar voor de trein uit van een afname van 4% tot 22%. Omdat er minder zakelijke reizen worden gerapporteerd in het MPN dan woon-werkreizen, is de onzekerheidsmarge rond het effect op zakelijke reizen groter dan bij woon-werkreizen. Voor btm bleek geheel geen inschatting mogelijk doordat

er te weinig zakelijke reizen met deze vormen van ov worden gerapporteerd. Een herberekening op basis van de MPN meting in oktober 2022 resulteert in dezelfde effecten voor de trein. Voor btm kunnen we om dezelfde reden als vorig jaar geen effecten bepalen. Zoals hiervoor reeds besproken, maken ov-forenzen in oktober 2022 ongeveer 55% minder zakelijke reizen dan zij vóór de pandemie deden en op lange termijn verwachten ze een afname van ongeveer 44%. Daarmee lijkt een daling van 4% tot 22% in zakelijke reizen een te lage inschatting.

4.4 Thuis onderwijs volgen

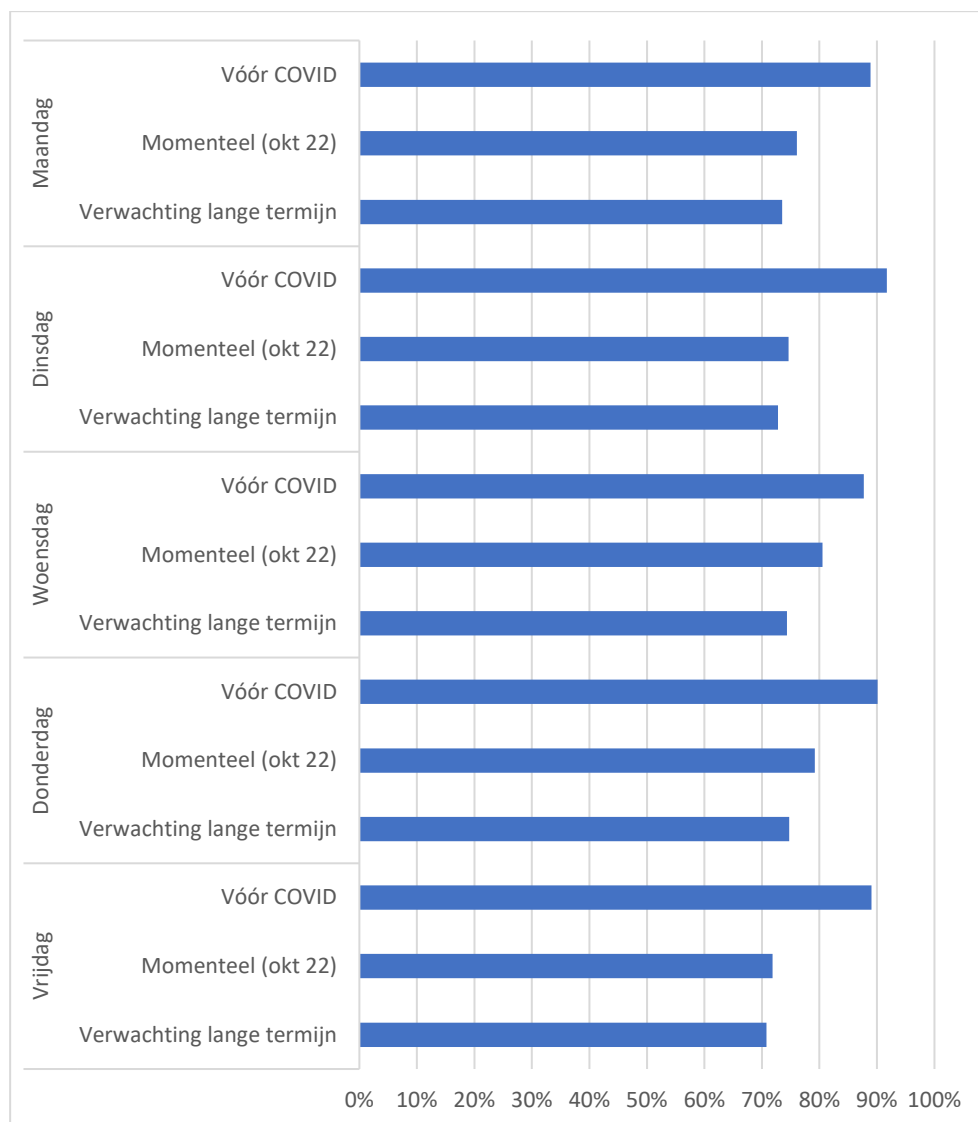
Tijdens de COVID-pandemie zijn onderwijsinstellingen langere tijd gesloten geweest en moesten scholieren en studenten het onderwijs vanuit huis volgen. Op basis van eerdere metingen met het MPN concludeerden we al dat scholieren en studenten verwachtten dat zij ook na de pandemie vaker onderwijs vanuit huis zouden volgen, hoewel de toename naar verwachting minder groot zou zijn dan de toename in thuiswerken.

In het MPN vroegen we scholieren en studenten op welke dagen van de week zij voor COVID reizen maakten voor onderwijs, wanneer zij dat in oktober 2022 deden en op welke dagen ze dit in de toekomst verwachten te doen. We lopen met MPN-data tegen een aantal belangrijke beperkingen aan wanneer we op basis van deze informatie willen inschatten wat voor effecten dit heeft op de mobiliteit:

- Het aantal respondenten die zowel in de meting van 2019 als in de meting van 2022 onderwijs volgden en tevens in de MPN meting van april 2022 deelnamen³ is enigszins beperkt. Dat gaat om ongeveer 190 respondenten. Respondenten die sinds 2019 de studie hebben afgerond zijn niet bruikbaar voor deze analyse (deze respondenten zijn ook niet opgenomen in Figuur 4.15).
- Steeds meer respondenten volgen nu een andere opleiding dan zij in 2019 deden. Veel scholieren zullen bijvoorbeeld de middelbare school hebben afgerond en in 2022 een MBO, HBO of WO opleiding volgen. We kunnen het reisgedrag in 2019 van de studenten die nu een andere opleiding volgen daarom niet goed vergelijken met dat van 2022. Van de hierboven genoemde 190 studenten zijn er 80 die nog dezelfde opleiding volgen.
- Zelfs als studenten in 2022 nog dezelfde opleiding volgen als in 2019 is het aannemelijk dat (in ieder geval voor een deel van deze studenten) het reisgedrag is veranderd, los van de ontwikkelingen rond het thuis volgen van onderwijs. Een student die bijvoorbeeld in 2019 is gestart met een HBO opleiding, zat in 2022 in zijn laatste jaar. Wanneer deze student een stage loopt of bezig is met zijn of haar afstudeerscriptie, is het aannemelijk dat het reisgedrag voor onderwijs anders is dan in 2019.
- We vroegen studenten ook naar de verwachtingen die zij hebben over het reizen voor onderwijs op lange termijn. Het is aannemelijk dat studenten in deze verwachtingen rekening houden met het afronden van de studie. Wanneer studenten in 2022 in het laatste jaar van de studie zitten, is het mogelijk dat zij aangeven te verwachten dat zij minder gaan reizen voor onderwijs, omdat zij ervan uit gaan in het geheel geen onderwijs meer te volgen in de toekomst. Hier lijkt enige sprake van, want het aandeel studenten dat aangeeft op de lange termijn naar verwachting op geen enkele dag meer te reizen voor onderwijs neemt toe van ongeveer 6% in oktober 2022 naar 11% op de lange termijn.

³ De vraag over de dagen waarop wordt gereisd voor onderwijs vóór COVID is enkel in de meting van april 2022 uitgevraagd.

Figuur 4.15 Dagen dat scholieren en studenten verplaatsingen maken voor onderwijs, voor de pandemie, in oktober 2022 en de verwachting voor lange termijn. Enkel studenten die in 2019 en 2022 nog dezelfde opleiding volgen (n=80) (bron: MPN)



We kunnen stellen dat de groep scholieren/studenten die in 2022 nog dezelfde opleiding volgen als in 2019 het meest betrouwbaar inzicht geeft in veranderingen in reisgedrag voor onderwijs, ondanks het feit dat zij in een andere fase van de opleiding zitten. Uit Figuur 4.15 blijkt dat deze groep studenten in 2022 minder vaak reist voor onderwijs dan zij voor de pandemie deden. Totaal komt het erop neer dat deze studenten op ongeveer 15% minder dagen reizen voor onderwijs. Voor de lange termijn verwachten ze nog een extra afname, waarmee het verschil op 18% komt met de situatie voor de pandemie. Met de eerdergenoemde beperkingen moeten we deze bevindingen met enige voorzichtigheid interpreteren. De daling kan immers (deels) ook veroorzaakt worden doordat men in een andere fase van de opleiding zit waarbij minder gereisd hoeft te worden voor onderwijs (bijv. door het schrijven van een afstudeerscriptie). Daarnaast houdt een deel van de studenten in de verwachtingen voor lange termijn waarschijnlijk rekening met het afronden van de opleiding.

We moeten concluderen dat voor het inschatten van effecten van thuisonderwijs op de mobiliteit het gebruik van longitudinale data (en dus het MPN) eigenlijk niet goed

Waar is de ov-reiziger gebleven?

geschikt is. Omdat er inmiddels ruim drie jaar verstreken is sinds de start van de pandemie, is het aandeel scholieren/studenten dat van opleiding is veranderd of de opleiding heeft afgerond groot. Daarnaast is het aannemelijk dat de dagen waarop scholieren/studenten moeten reizen voor onderwijs afhankelijk is van de fase van de opleiding, waardoor we niet vast kunnen stellen welk deel van de verandering komt door thuisonderwijs (en mogelijk structureel is) en welk deel van de verandering ook had plaatsgevonden zonder toename in thuisonderwijs omdat het een gevolg is van het feit dat studenten in een andere fase van de opleiding/studie zitten.

5 Verandering in locatie van activiteiten

Naast een verandering in de frequentie waarmee mensen activiteiten ondernemen, is het mogelijk dat men de locatie van activiteiten heeft gewijzigd. Na de start van de COVID-pandemie daalden de gemiddelde reisafstanden voor de meeste vervoerwijzen. Men bleef dus dichterbij huis. Enkel voor lopen nam de gemiddelde afstand toe, wat verklaard wordt door een sterke toename in het aantal rondevaarten (verplaatsing met hetzelfde begin- en eindpunt waarbij het wandelen zelf de activiteit is, zoals een wandeling door de natuur, of een ommetje door de wijk). Dit soort rondevaarten te voet gaan gemiddeld over een langere afstand dan andere loopverplaatsingen.

Veranderingen in locaties van activiteiten zijn minder eenvoudig vast te stellen op basis van het MPN dan veranderingen in de frequenties van activiteiten. Voor werkenden hebben we hier wel enige informatie over. Aan werkenden vragen we wat het vaste werkadres is. Grofweg de helft van de werkenden geeft dit adres op. Daarmee kunnen we voor de activiteit werken tot op zekere hoogte bepalen of men nu dichterbij of verder weg van huis werkt. Voor andere activiteiten weten we enkel de locatie wanneer men tijdens de drie dagen dat het online reisdagboekje wordt bijgehouden deze activiteit onderneemt. Aangezien men niet alle activiteiten in deze drie dagen zal ondernemen, hebben we geen compleet beeld. Daarnaast hoeft men bepaalde activiteiten niet altijd op dezelfde locatie te doen. Hoewel de meeste werkenden bijvoorbeeld een vaste werklocatie hebben, is het aannemelijk dat men niet altijd naar dezelfde locatie gaat om te winkelen, de horeca te bezoeken of een dagje weg te gaan.

Los van de activiteit werken, is het op individueel niveau met het MPN dus niet goed mogelijk om verandering in locaties van activiteiten vast te stellen. Op geaggregeerd niveau kunnen we daar in theorie enig inzicht in krijgen, door naar gemiddelde reisafstanden te kijken. Wanneer immers geldt dat men na de pandemie overwegend activiteiten dichterbij huis ondernemen, zou dat tot uiting moeten komen in een afname van gemiddelde reisafstanden voor de betreffende reismotieven. Overigens geldt hierbij dat een verandering in gemiddelde verplaatsingsafstand ook een andere reden kan hebben. Wanneer bijvoorbeeld werkenden met een relatief lange woon-werkafstand vaker gaan thuiswerken dan werkenden met een korte woon-werkafstand zal de gemiddelde afstand van de overgebleven woon-werkverplaatsingen dalen. Ook kan een verschuiving tussen vervoerwijzen leiden tot een verandering in de gemiddelde verplaatsingsafstand. Wanneer bijvoorbeeld mensen voor relatief korte ritten nu de (e-)fiets kiezen in plaats van de bus, tram of metro, zal de gemiddelde verplaatsingsafstand van btm-reizen toenemen, ondanks dat de locatie waarop men activiteiten onderneemt gelijk is gebleven.

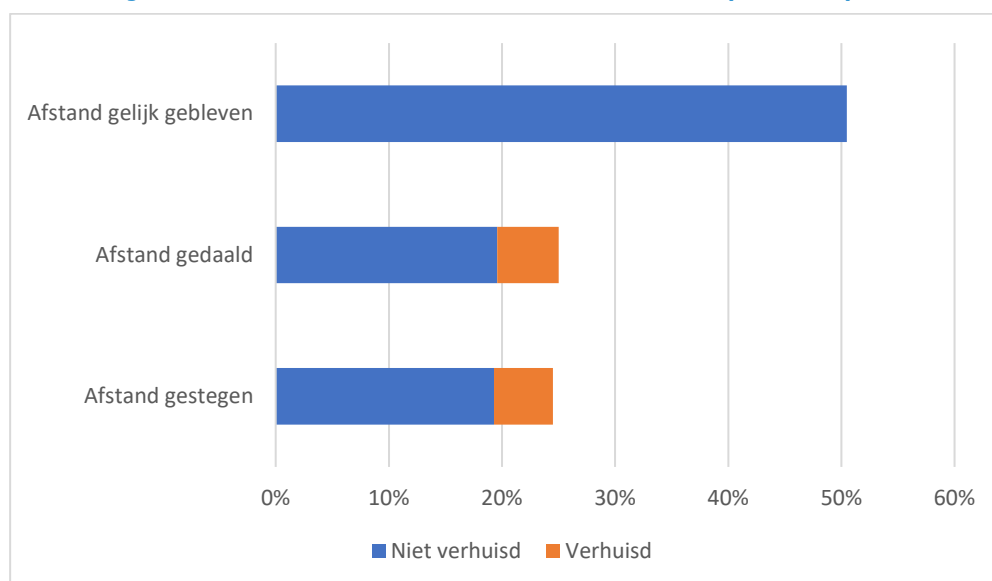
5.1 Verandering van afstand tot werklocatie

Het is mogelijk dat werkenden door thuiswerkmogelijkheden een langere woon-werkafstand accepteren dan voorheen. Door het thuiswerken hoeft de woon-werkreis immers minder vaak gemaakt te worden. Ongeveer de helft van de werkenden in onze steekproef hebben zowel in 2019 als 2022 het vaste werkadres opgegeven. De andere helft heeft dit niet gedaan in minimaal een van deze jaren, of was in een van deze jaren niet werkzaam. Veranderingen in de woon-werkafstand kunnen we dus voor de helft van de werkenden in onze steekproef onderzoeken. De afstand tot de werklocatie kan door verschillende gebeurtenissen veranderen. Allereerst kunnen werkenden zelf verhuizen of van baan veranderen. Aan de andere

kant kan de werkgever verhuizen, of kan de werkende op een andere locatie van werkgever gaan werken. De verschillende gebeurtenissen komen relatief vaak samen voor. Zo is ongeveer 10% van de werkenden in de steekproef tussen 2019 en 2022 verhuisd. Van ruim de helft daarvan (52%) is in diezelfde periode ook de werklocatie veranderd (dat kan zijn door het veranderen van baan, maar ook doordat bijv. de werkgever is verhuisd).

Wanneer we veranderingen in de woon-werkafstand analyseren, blijkt dat voor een ongeveer even groot aandeel werkenden de hemelsbrede afstanden tussen de woning en de werklocatie is afgenomen als is toegenomen (Figuur 5.1). Ook onder diegene die zijn verhuisd is sprake van een bijna gelijke verdeling. Ongeveer 51% van de verhuizers is namelijk dichterbij werk gaan wonen, terwijl ongeveer 49% verder weg is gaan wonen.

Figuur 5.1 Verandering hemelsbrede afstand woon-werk tussen 2019 en 2022 (bron: MPN)



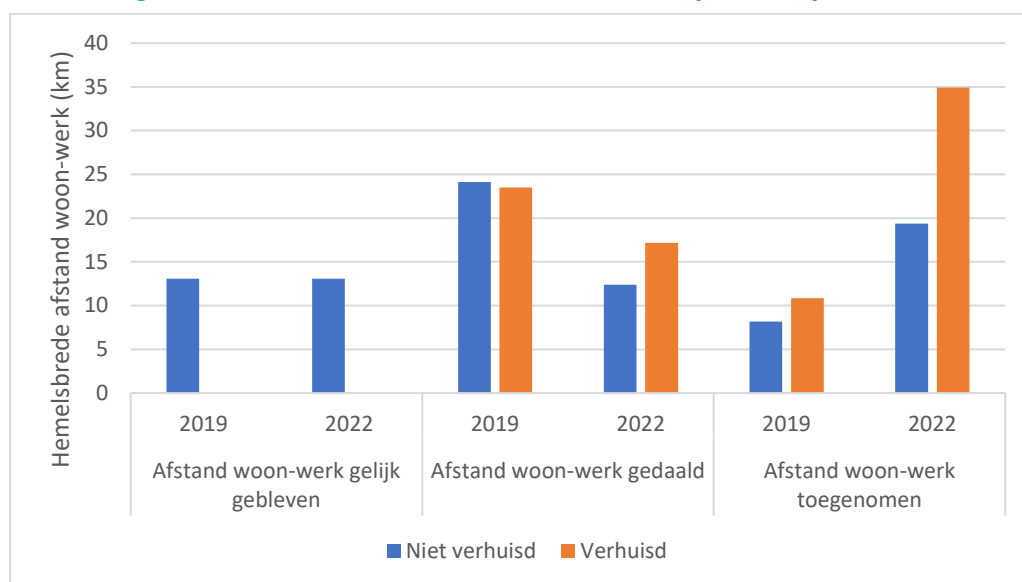
Als we echter naar de absolute ontwikkeling in afstand kijken blijkt dat de groep werkenden waarbij de woon-werkafstand is afgenomen voorheen relatief ver van werk woonden (Figuur 5.2). Onder verhuizers is de afname minder sterk dan onder degenen die niet zijn verhuisd (maar bijv. een andere baan dichterbij huis hebben gezocht, of waarbij de werkgever is verhuisd naar een locatie dichterbij huis).

Bij een toename van de woon-werkafstand is een duidelijk verschil tussen werkenden die verhuisd zijn en die niet verhuisd zijn (maar bijv. een baan verder van huis hebben gezocht). Beide groepen werkten eerst relatief dicht bij huis, maar de toename onder degenen die zijn verhuisd is veel sterker dan onder degenen die niet zijn verhuisd (Figuur 5.2).

Onder de groep waar de woon-werkafstand is toegenomen is het verschil in afstand relatief gezien groter dan onder de groep waarbij de afstand is afgenomen. Omdat de groep met een toegenomen woon-werkafstand ongeveer even groot is als die met een afgenomen afstand heeft dit tot gevolg dat de gemiddelde woon-werkafstand iets is toegenomen. Onder de groep die niet is verhuisd blijkt het aandeel thuiswerkers het hoogst te liggen bij de groep waarbij de woon-werkafstand is toegenomen. Iets minder dan de helft (47%) werkt minimaal 1 uur per week thuis. Onder de groep werkenden waarbij de afstand gelijk is gebleven en die niet verhuisd zijn ligt dit aandeel iets lager op 44%. Onder de groep die verhuisd is, is sprake van een duidelijker verschil. Ongeveer 47% van degenen die dichterbij werk zijn gaan wonen werken wel eens thuis, terwijl ongeveer 79% van degenen die

verder van werk is gaan wonen dat doet. Ook de mate van thuiswerken ligt hoger onder deze laatste groep. Zij werken gemiddeld bijna een derde (32%) van de werkuren thuis, terwijl de groep die dichterbij werk is gaan wonen dat ongeveer 22% van de werktijd doet. In hoeverre deze ontwikkelingen daadwerkelijk een gevolg zijn van de mogelijkheden voor thuiswerken kunnen we op basis van deze gegevens niet vaststellen. In een meting met het MPN in mei 2022 bleek dat een klein deel van de werkenden (2,5%) overwoog of besloot werk verder van de woonlocatie te zoeken door de mogelijkheden rond thuiswerken. Een iets groter deel (4%) besloot of overwoog verder van werk te gaan wonen (de Haas et al., 2022a).

Figuur 5.2 Ontwikkeling hemelsbrede afstand tussen woon- en werklocatie (bron: MPN)



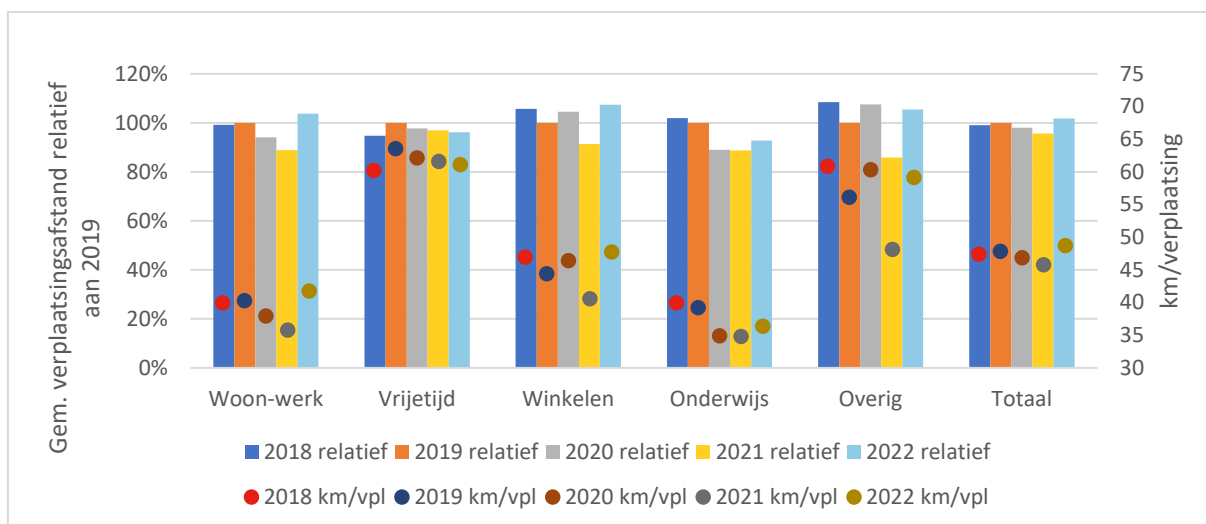
We kunnen vanwege responsaantallen deze analyses niet specifiek voor de ov-forens maken op basis van het MPN. Het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023) geeft echter wel enige indicaties over verandering in afstand tot de werklocatie voor ov-forenzen. Allereerst blijkt daaruit dat ov-forenzen (in het LRO gaat het om werkenden die minimaal 1 dag per week het ov gebruiken voor de woon-werkreis) vaker zijn verhuisd en van werklocatie zijn veranderd tussen 2021 en 2022 dan auto- en fiets-forenzen. Ook de gemiddelde woon-werkafstand nam het sterkst toe onder ov-forenzen (12,5%) in vergelijking met auto-forenzen (3,1%) en fiets-forenzen (5,4%). Hoewel we op basis van het LRO ook niet kunnen concluderen of deze toenames direct verband houden met de toename in thuiswerkmogelijkheden is er dus wel sprake van een toename in gemiddelde woon-werkafstand, met name als gevolg van verhuisde mensen. Meer onderzoek is echter nodig om vast te stellen of ov-forenzen in vergelijking met andere werkenden inderdaad vaker een baan verder van huis zoeken, of een woning verder van werk vanwege mogelijkheden rond thuiswerken.

5.2 Verandering gemiddelde afstand per verplaatsing

Zoals eerder gesteld kunnen we voor andere activiteiten dan werk minder goed vaststellen of men deze activiteiten nu op andere locaties doet dan voor de pandemie. Veranderingen in gemiddelde verplaatsingsafstanden kunnen daar echter wel aanwijzingen voor geven. We onderzoeken dit op basis van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN). Het MPN staat ons namelijk niet toe om specifiek de ontwikkeling in gemiddelde verplaatsingsafstanden per reismotief voor het ov te onderzoeken, omdat we voor sommige motieven dan te weinig gerapporteerde reizen hebben.

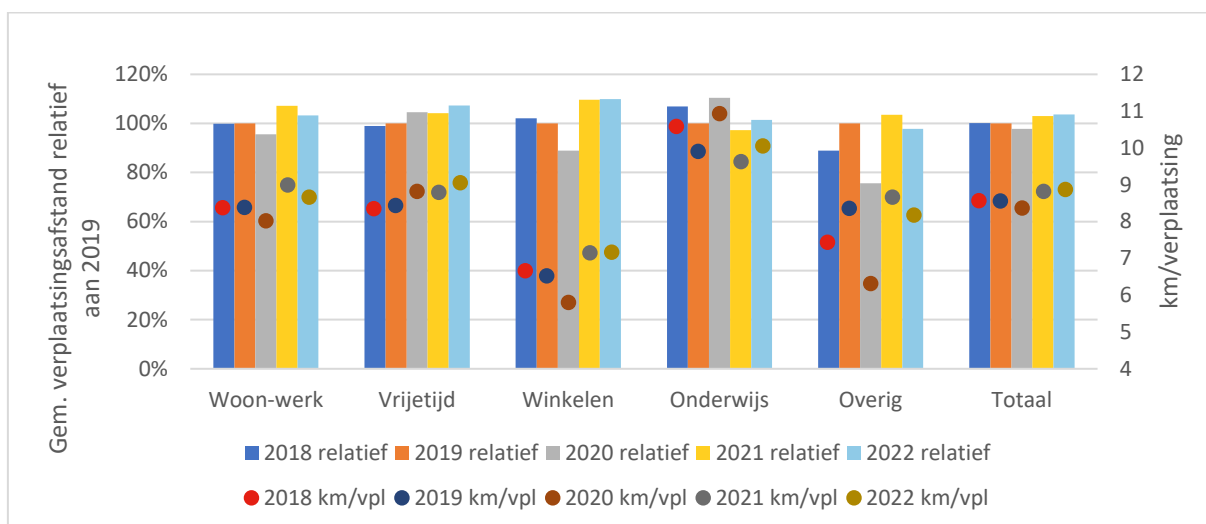
Op basis van het nationale verplaatsingsonderzoek (ODiN) zien we geen hele duidelijke patronen in de ontwikkeling van gemiddelde verplaatsingsafstand met de trein. Uit Figuur 5.3 blijkt dat er weliswaar verschillen bestaan in de gemiddelde verplaatsingsafstanden tussen verschillende jaren, maar ook vóór de pandemie, tussen 2018 en 2019, zien we kleine fluctuaties. Verplaatsingen voor onderwijs met de trein lijken wel al sinds het begin van de pandemie over een kortere afstand te gaan. We kunnen echter niet vaststellen of studenten/scholieren de afgelopen jaren een onderwijslocatie dichterbij huis zoeken, of dat deze ontwikkeling te maken heeft met de mogelijkheden tot thuisonderwijs.

Figuur 5.3 Ontwikkeling gemiddelde verplaatsingsafstand treinverplaatsingen, relatief (2019 = 100) en absoluut (bron: CBS (2018-2022))



Voor btm lijkt de gemiddelde verplaatsingsafstand voor de motieven vrijetijd en winkelen in 2022 iets hoger te liggen dan vóór de pandemie (Figuur 5.4). In welke mate het daadwerkelijk gaat om het doen van activiteiten verder van huis en in welke mate er sprake is van een verschuiving naar andere vervoerwijzen (fiets, lopen) kunnen we niet vaststellen. Voor andere reismotieven liggen gemiddelde verplaatsingsafstanden in 2022 op ongeveer hetzelfde niveau als vóór de pandemie.

Figuur 5.4 Ontwikkeling gemiddelde verplaatsingsafstand btm-verplaatsingen, relatief (2019 = 100) en absoluut (bron: CBS (2018-2022))



5.3 Verandering gemiddelde afstand per verplaatsing naar verandering in activiteiten

In paragraaf 4.2 concludeerden we al dat de daling in buitenshuis activiteiten sterker is onder mensen die voor de pandemie een voorkeur hadden voor het ov voor deze activiteiten dan onder mensen die deze voorkeur niet hadden. Om beter te kunnen schatten wat de verandering in frequenties van het ondernemen van activiteiten betekent voor het reizen met het ov, zouden we de veranderingen in frequenties idealiter koppelen aan veranderingen in afgelegde afstanden. Daarmee zou duidelijk worden of een verandering in de frequentie dat men een activiteit onderneemt samenhangt met de afstand die wordt afgelegd voor die activiteit. Gaat het bij een afname in de frequentie van een activiteit met name om een afname in het bezoeken van de locaties verder van huis (en daalt de gemiddelde afstand die men voor die activiteit aflegt), of bezoekt men nog steeds dezelfde locaties maar met een lagere frequentie?

Zoals eerder uitgelegd hebben we daarvoor echter niet voldoende informatie op basis van de driedaagse reisdagboekjes, omdat men niet alle activiteiten op deze drie rapportagedagen onderneemt en omdat men activiteiten op wisselende locaties kan doen. Als gevolg daarvan kan het zo zijn dat respondenten bijvoorbeeld in twee verschillende metingen een dagje weg gaan tijdens de drie dagen dat zij het reisdagboekje bijhouden. Wanneer ze voor deze activiteit een andere locatie bezoeken, kunnen we nog niet bepalen of deze persoon gemiddeld gezien dichterbij huis of juist verder weg deze activiteit onderneemt, omdat we daarvoor eigenlijk alle dagjes weg moeten observeren. In theorie kunnen we deze beperking omzeilen door niet naar absolute ontwikkeling in afgelegde afstanden te kijken, maar naar ontwikkelingen in de gemiddelde afstand van alle respondenten die eenzelfde soort verandering in activiteiten laten zien, bijvoorbeeld minder vaak dagjes weg gaan.

Wanneer we veranderingen in de gemiddelde afstand per verplaatsing splitsen naar veranderingen in frequenties van activiteiten lopen we echter ook tegen problemen met celvulling aan. Bepaalde cellen zijn dan slechts gevuld op basis van een handjevol gerapporteerde verplaatsingen of er zijn geheel geen verplaatsingen voor die bepaalde cel gerapporteerd. Dit probleem is relatief groot bij de trein en BTM, omdat het aandeel van deze vervoerwijzen in verplaatsingen relatief laag is. Wanneer we bijvoorbeeld de verandering in de gemiddelde afstand per winkelverplaatsing met de trein uitsplitsen naar de mate waarin men nu vaker of minder vaak winkelt, blijkt dat er geen enkele winkelverplaatsing met de trein is gerapporteerd in 2022 onder de groep mensen die in 2022 veel minder vaak winkelt dan in 2019. Voor andere categorieën ontstaat geen eenduidig patroon door lage celvullingen. Zo ligt de gemiddelde verplaatsingsafstand voor treinreizigers die vaker winkelen ongeveer 22% hoger dan in 2019, terwijl die afstand voor mensen die veel vaker winkelen ongeveer 6% lager ligt. Door de lage celvullingen kan een enkele verplaatsing al het verschil maken tussen een toe- of een afname van de gemiddelde afstand per verplaatsing.

6 Verandering van vervoerwijzekeuze

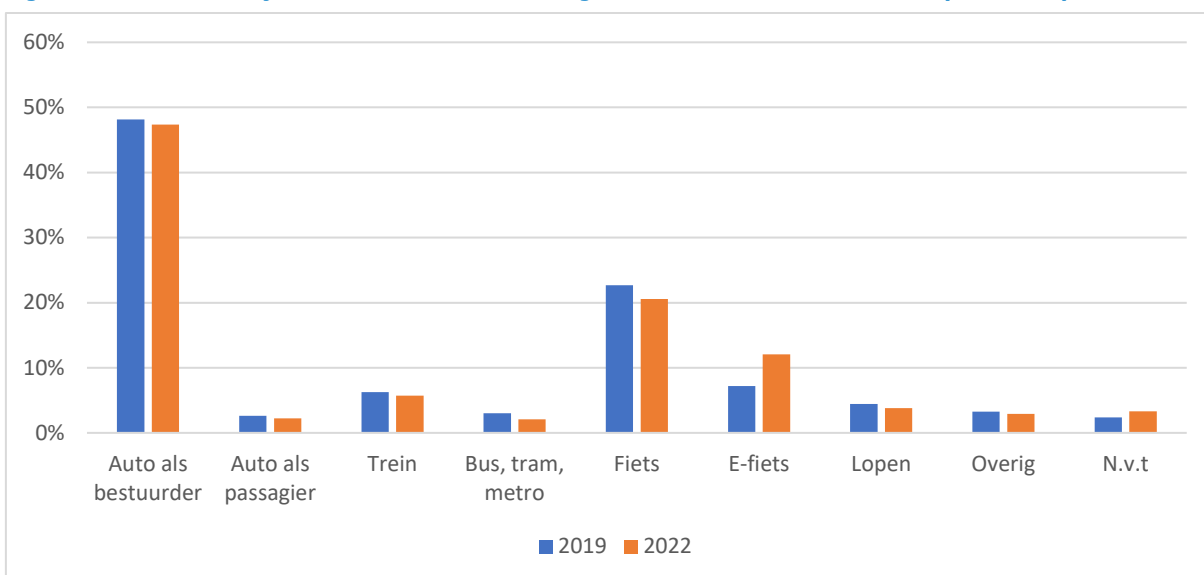
Eerder onderzochten we in hoeverre men nu minder activiteiten onderneemt en of men activiteiten nu op een andere locatie onderneemt in vergelijking met voor de pandemie. Een derde gedragsverandering die het lagere gebruik van het openbaar vervoer kan verklaren is de keuze voor een andere vervoerwijze. Wanneer men voor de pandemie bijvoorbeeld met het openbaar vervoer reisde om te winkelen, maar dat tegenwoordig met de auto doet, komt dat niet tot uiting in een verandering van activiteiten of van locatie, maar heeft dat wel een effect op het openbaarvervoergebruik.

6.1 Vervoerwijzekeuze voor woon-werk

Naast het minder vaak naar kantoor reizen door een toename in thuiswerken, is het mogelijk dat werkenden van vervoerwijze zijn veranderd voor de reis naar werk. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat men tijdens de pandemie bewust het openbaar vervoer wilde mijden en een alternatieve vervoerwijze, zoals de auto of e-fiets, heeft gebruikt om van en naar de werklocatie te reizen. Wanneer die alternatieve vervoerwijze goed is bevallen, of wanneer men speciaal daarvoor een vervoermiddel heeft aangeschaft, is het aannemelijk dat men die alternatieve vervoerwijze (in ieder geval tot op zekere hoogte) blijft gebruiken.

Wanneer we de vaakst gebruikte vervoerwijze voor de woon-werkreis in 2019 vergelijken met die van 2022 zien we een aantal veranderingen (Figuur 6.1). Voor bijna alle vervoerwijzen geldt dat het aandeel iets is afgenomen. Enkel het aandeel van de e-fiets laat een sterke stijging zien en er is een toename van het aantal mensen die 'niet van toepassing' aangeeft. Deze laatste groep reist niet voor werk (bijvoorbeeld omdat zij altijd thuiswerken). Bedenk dat de inzichten voor de vervoerwijzen met een relatief klein aandeel (waaronder de trein en btm) gebaseerd zijn op een beperkt aantal respondenten. In de metingen van 2019 en 2022 zijn er ongeveer 2100 werkende respondenten (er zijn ook respondenten die na 2019 zijn begonnen met werken of respondenten die sinds 2019 zijn gestopt met werken). Daarmee komt het aantal werkenden die in 2019 het vaakst met de trein gingen neer op ongeveer 130 en voor BTM op ongeveer 60.

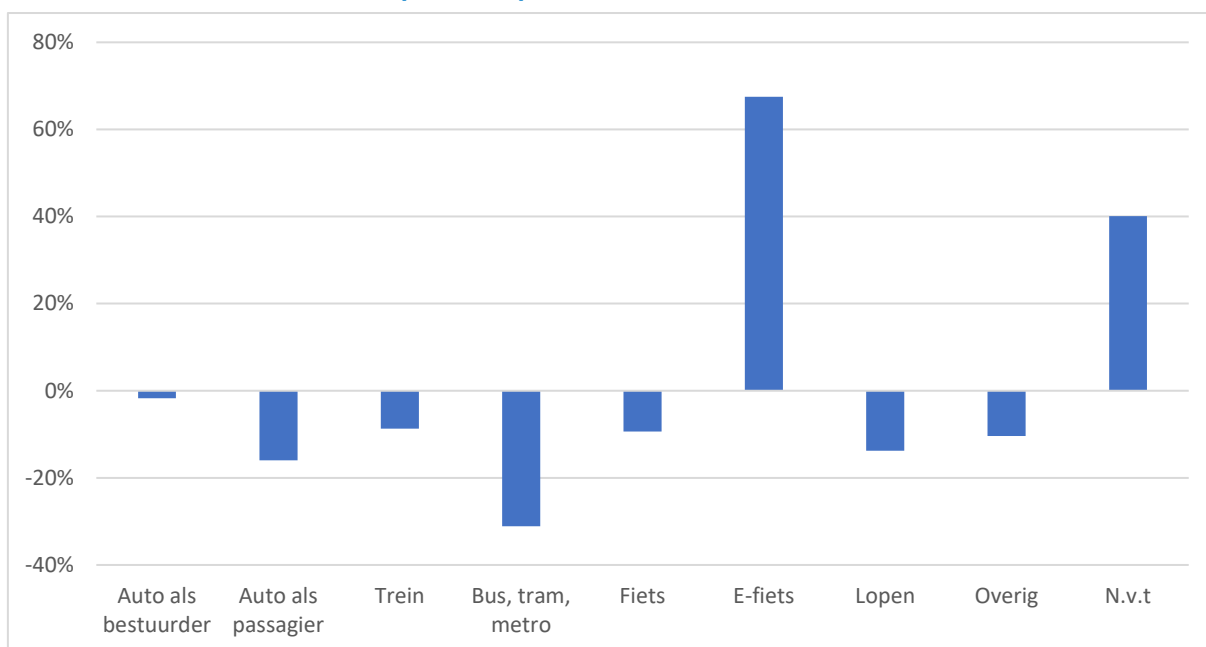
Figuur 6.1 Vervoerwijze die werkenden het vaakst gebruiken voor de woon-werkreis (bron: MPN)



Hoewel de verandering in aandelen in Figuur 6.1 op het eerste gezicht (behalve voor de e-fiets) niet zo groot lijkt, verandert dit beeld wanneer we de veranderingen in relatieve zin bekijken (Figuur 6.2). Relatief gezien is het aandeel van de auto als bestuurder met minder dan 2% gedaald. Voor het ov zijn de afnames groter. In oktober 2022 zijn er ongeveer 9% minder werkenden die het vaakst gebruik maken van de trein voor de woon-werkreis. Voor btm ligt dit zelfs op ongeveer 31% (waarbij we ons moeten realiseren dat dit op een beperkt aantal respondenten is gebaseerd en dit percentage daarmee een relatief grote onzekerheid kent). Hoewel de afname voor de normale fiets op ruim 9% ligt, is het aandeel e-fiets relatief gezien met bijna 70% gestegen. Wanneer we de normale fiets en e-fiets samen nemen, blijkt dat het aandeel fiets met ongeveer 9% is toegenomen.

Als we deze verschuivingen vergelijken met eenzelfde periode vóór de pandemie op basis van het MPN, van 2016 tot 2019, blijkt dat in die periode de verschuivingen voor het ov veel kleiner waren. In die periode nam het aandeel van de trein relatief gezien juist toe met ongeveer 3%. Het aandeel btm daalde met ongeveer 5%. Hierbij geldt dat we voor de periode 2016-2019 een andere steekproef bekijken dan voor de periode 2019-2022 dus dat enige verschillen op voorhand te verwachten zijn. We kunnen echter wel concluderen dat de veranderingen tijdens de COVID-periode voor het ov veel sterker zijn dan tussen 2016 en 2019.

Figuur 6.2 Relatieve verandering in aandeel vaakst gebruikte vervoerwijze voor woon-werk tussen oktober 2019 en oktober 2022 (bron: MPN)



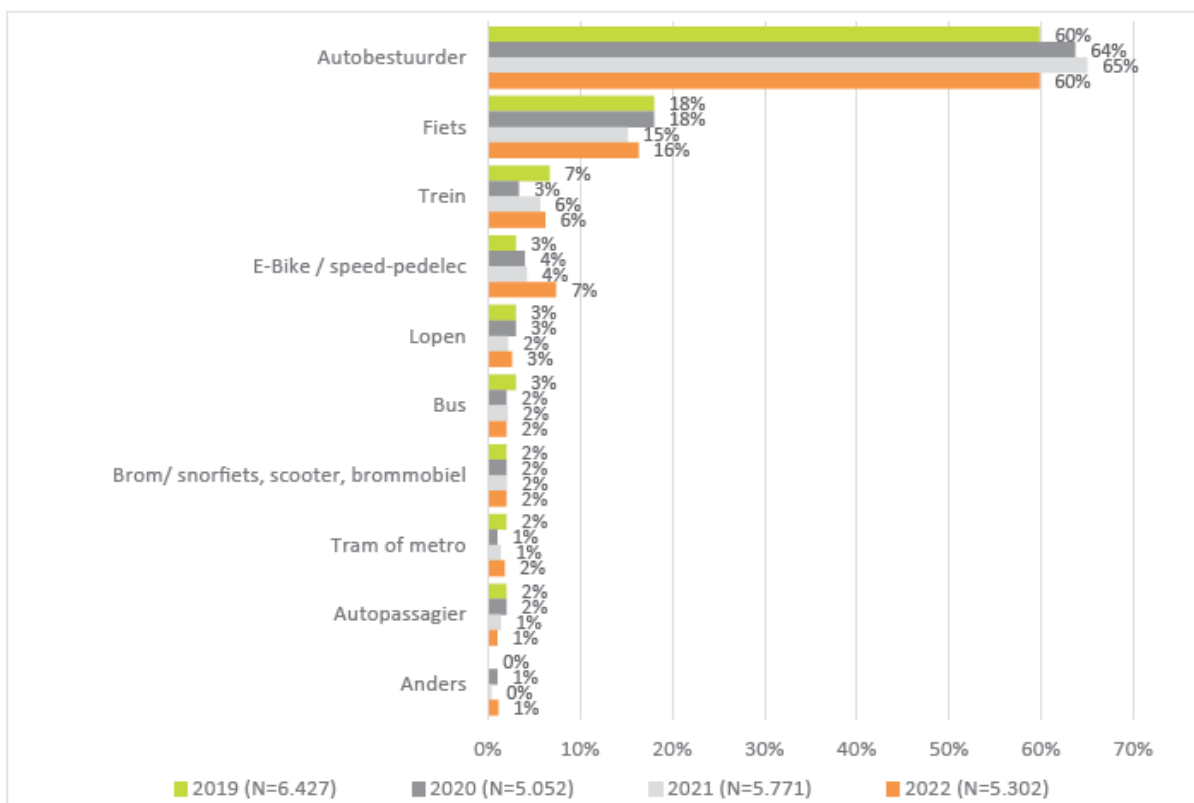
Met het Landelijk Reizigersonderzoek (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023) wordt ook onderzocht hoe werknemers van en naar het werk reizen. Figuur 6.3 toont de hoofdvervoermiddelkeuze van werknemers die altijd met dezelfde vervoerwijze naar werk reizen. Hoewel het hier ieder jaar (grotendeels) een andere steekproef betreft, geeft dit door de grote omvang van de steekproef wel een goed beeld van veranderingen in vervoerwijzekeuze voor de woon-werkreis. Voor de trein zien we tussen 2019 en 2022 een afname van 7% naar 6%, relatief gezien een afname van ongeveer 14%. Voor btm daalt het aandeel in die periode van 5% naar 4%, een afname van ongeveer 20%. Ook onder werkenden die niet altijd dezelfde vervoerwijze gebruiken voor de woon-werkreis is sprake van een afname in de keuze voor het ov. Het LRO rapporteert voor deze groep een afname in de keuze voor de trein van 10% naar 9% en voor btm van 12% naar 8%. Dat komt neer op

Waar is de ov-reiziger gebleven?

relatieve afnames van 10% voor de trein en 33% voor btm. Deze inzichten wijzen daarmee in dezelfde richting als de inzichten uit het MPN.

Ook het eigen gedragsonderzoek van NS laat zien dat het gebruik van een ander vervoermiddel een reden is om minder met de trein te reizen. Hoewel dit niet enkel op werkenden slaat, geeft bijna een kwart (24%) van de reizigers die nu minder met de trein reizen (45% van de reizigers) dit aan (NS, 2022). Het is aannemelijk dat dit in ieder geval ook deels zal gelden voor werkenden.

Figuur 6.3 Hoofdvervoermiddel werkenden die altijd dezelfde vervoerwijze gebruiken (bron: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023))



Om de verandering in aandelen van vaakst gebruikte vervoerwijze voor de woon-werkreis nader te verklaren, kunnen we met het MPN op individueel niveau bekijken hoe de vervoerwijzekeuze is veranderd. We maken daarbij onderscheid tussen mensen die van baan zijn veranderd tussen de metingen van oktober 2019 en oktober 2022 en mensen die nog dezelfde baan hebben omdat de mate van verandering in vervoerwijzekeuze waarschijnlijk verschilt tussen deze groepen. Ongeveer een derde van de werkenden in 2022 is van baan veranderd sinds 2019 (dit betreft ook mensen die gestart zijn met werken). Onder de groep werkenden die is gestart met werken of van baan zijn veranderd is op voorhand de verwachting dat er meer veranderingen van vervoerwijze hebben plaatsgevonden. Door een verandering van baan zal immers over het algemeen de werklocatie veranderen en zal men de manier waarop naar het werk wordt gereisd heroverwegen. We moeten hier benadrukken dat door deze verdere opsplitsing de inzichten voor de minder populaire vervoerwijzen minder betrouwbaar worden. We moeten deze inzichten dan ook als indicatie voor de effecten interpreteren in plaats van ze te behandelen als een nauwkeurige weergave van de veranderingen.

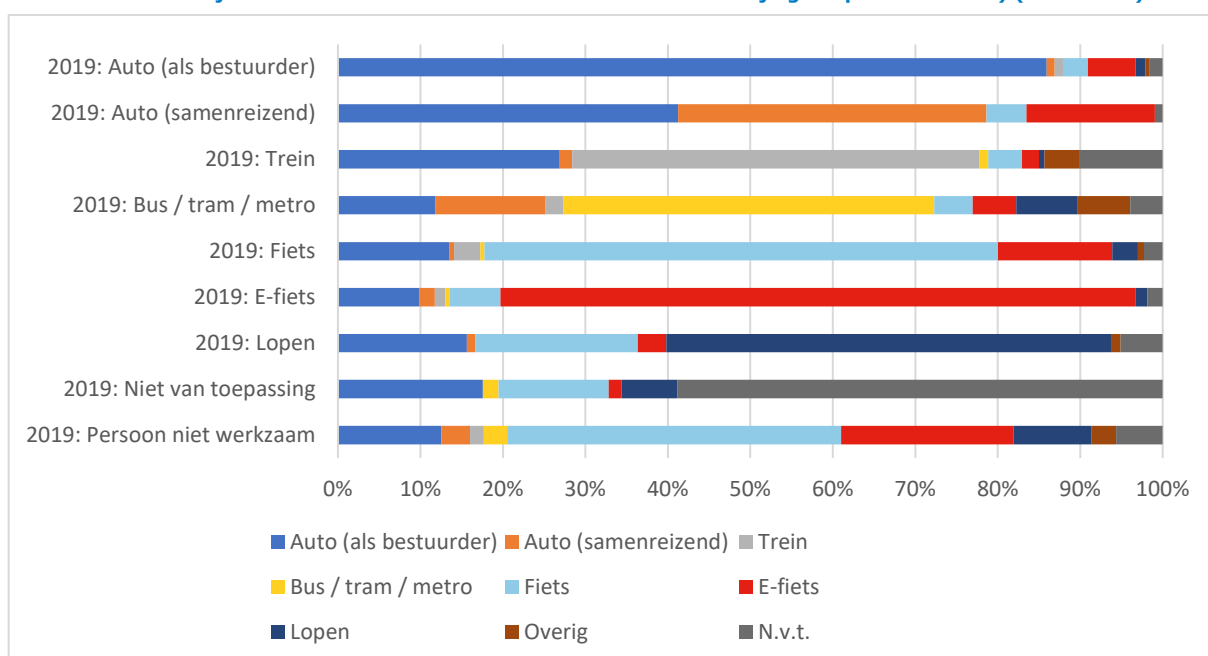
6.1.1

Verandering vervoerwijzekeuze woon-werk zonder verandering van baan

Wanneer we allereerst de groep werkenden bekijken die niet van baan zijn veranderd, blijkt dat ook onder deze groep veel veranderingen in de vervoerwijzekeuze voor woon-werk hebben plaatsgevonden (Figuur 6.4). We hebben hier werkenden die sinds 2019 zijn gestopt met werken uitgesloten, omdat deze per definitie niet meer voor werk reizen in 2022.

De autobestuurder is het meest stabiel. Ongeveer 86% van de werkenden die in 2019 het vaakst met de auto als bestuurder naar werk gingen, doet dat in 2022 nog steeds. Ongeveer 9% is naar de fiets overgestapt (3% naar de normale fiets, 6% naar de e-fiets). De werkenden die voorheen met het ov naar werk reisden zijn veel vaker van vervoerwijze gewisseld. Van diegenen die voorheen het vaakst met de trein naar werk reisden en niet van baan zijn veranderd, doet nu ongeveer de helft (49%) dat nog steeds. Ruim een kwart (27%) is overgestapt naar de auto als bestuurder. Daarnaast reist ongeveer 10% in 2022 niet meer naar het werk (bijv. door volledig thuiswerken). Onder btm-forenzen ligt het aandeel dat nog steeds met btm reist met 45% nog iets lager dan bij de trein. Minder werkenden zijn echter overgestapt naar de auto als bestuurder (12%), maar meer mensen naar de auto als passagier (13%).

Figuur 6.4 Vaakst gebruikte vervoerwijze woon-werk 2022 naar vervoerwijze 2019 (werkenden die niet van baan zijn veranderd en exclusief werkenden die na 2019 zijn gestopt met werken) (bron: MPN)⁴



Wanneer we deze veranderingen vergelijken met de groep werkenden die van 2016 tot en met 2019 meededen met het MPN en in die periode niet van baan veranderden blijkt dat met name trein- en btm-forenzen toen minder vaak van vervoerwijze wisselden. Ongeveer 72% van de werkenden die in 2016 met de trein naar het werk ging deed dit in 2019 nog steeds. Voor btm-forenzen ligt dit aandeel met 58% lager, maar nog steeds duidelijk hoger dan wat we hiervoor bespraken voor de periode 2019-2022. Ter vergelijking, voor de periode 2016-2019 vinden we dat ongeveer 85% van de werkenden die in 2016 als autobestuurder naar het werk reisden, dat in 2019 nog steeds doen.

⁴ De rij '2019: Persoon niet werkzaam' slaat op respondenten die in 2019 nog niet werkten, maar dat in 2022 wel doen. De categorie 'N.v.t.' slaat op werkenden die aangeven niet te reizen voorwerk, bijvoorbeeld door volledig thuiswerken

6.1.2 Verandering vervoerwijzekeuze woon-werk na verandering van baan

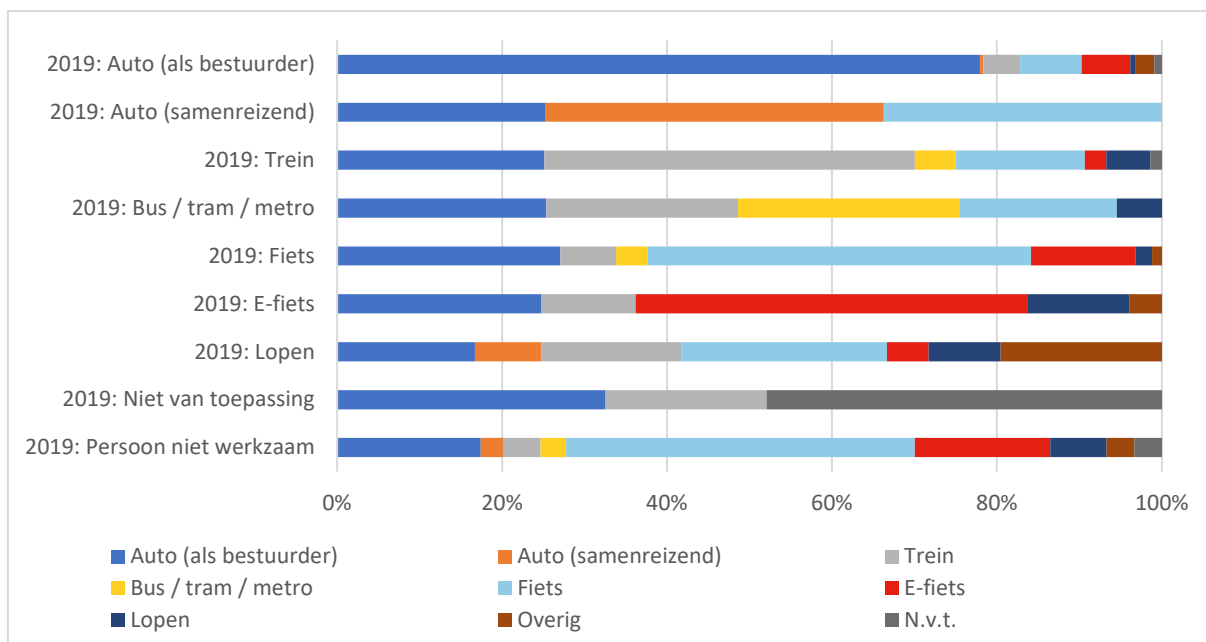
Wanneer we de groep werkenden bekijken die wel van baan zijn veranderd, blijkt dat deze groep iets vaker van vervoerwijze zijn veranderd (Figuur 6.5). Werkenden zijn ook na een baanverandering trouw aan de auto, ruim driekwart (78%) blijft na verandering van baan de auto als bestuurder gebruiken. Wel stapt ruim 4% van de autobestuurders over naar de trein na een baanverandering. Hoewel dit een klein aandeel is, heeft dit een relatief groot effect op het aantal treinfoerenzen doordat de groep autofoerenzen in absolute aantallen veel groter is. We zien na een verandering van baan nog iets meer mensen van de auto als bestuurder naar de fiets overstappen (7% naar normale fiets, 6% naar de e-fiets).

Voor de trein blijft ongeveer 45% van de werkenden na een baanverandering nog steeds het vaakst de trein gebruiken. Dat is iets minder dan wanneer werkenden niet van baan veranderen. Ongeveer een kwart stapt over op de auto als bestuurder. In vergelijking met de groep die niet van baan is veranderd, stappen werkenden die wel van baan zijn veranderd vaker over naar BTM, de (e-)fiets of lopen. Dat duidt erop dat deze werkenden na een verandering van baan dichter bij huis gaan werken.

Werkenden die voorheen met BTM naar het werk reisden maar inmiddels van baan zijn veranderd zijn vaak overgestapt naar een andere vervoerwijze. Slechts een kwart (27%) gebruikt nog steeds de bus, tram of metro, terwijl iets minder dan een kwart (23%) nu het vaakst de trein gebruikt. De rest is overgestapt naar de auto als bestuurder (25%) of de fiets (19%) of reist nu te voet naar werk (5%). Het gaat hier echter om een zeer laag aantal respondenten (n = 16), waarmee het de vraag is in hoeverre dit een goed beeld geeft van de werkelijkheid. Het is bijvoorbeeld opvallend dat er geen overstap naar de elektrische fiets te zien is.

De onderste staaf in de figuur (2019: Persoon niet werkzaam) zijn mensen die 2019 niet werkzaam waren, maar dat in 2022 wel zijn. Dit zijn bijvoorbeeld mensen die tussen 2019 en 2022 de studie hebben afgerond of mensen die eerder wel hebben gewerkt maar tijdelijk geen baan hadden. We zien onder deze groep een hoog aandeel fiets. Ongeveer 42% kiest voor de normale fiets en ongeveer 16% voor de e-fiets.

Figuur 6.5 Vaakst gebruikte vervoerwijze woon-werk 2022 naar vervoerwijze 2019 (werkenden die wel van baan zijn veranderd) (bron: MPN)



Wanneer we deze verschuivingen vergelijken met de periode 2016-2019, waarbij we ook kijken naar werkenden die in die periode van baan zijn veranderd, dan liggen veranderingen op het gebied van ov iets dichterbij de ontwikkelingen tussen 2019-2022 dan toen we de groep die niet van baan veranderden bekeken. Van de treinforenzen in 2016 die van baan veranderden, reisde ongeveer 49% in 2019 nog steeds met de trein naar werk. Een soortgelijk aandeel als wat we voor de periode 2019-2022 zien. Voor btm-forenzen geldt dat ongeveer 36% van diegenen die van baan zijn veranderd in 2019 nog steeds met btm naar werk reizen. Hier is dus wel sprake van een duidelijk hoger aandeel van voor de periode 2019-2022. Voor autobestuurders vinden we wederom een zeer vergelijkbaar aandeel. Net als tussen 2019 en 2022, gaat ongeveer 78% van de autobestuurderforenzen uit 2016 die van baan zijn veranderd in 2019 nog steeds met de auto als bestuurder naar werk.

Voor de periode 2016-2019 geldt dus dat onder ov-forenzen die van baan zijn veranderd een verandering in de vervoerwijze die men voor de woon-werkreis gebruikt veel vaker voorkomt dan onder werkenden die nog dezelfde baan hebben. Voor de periode 2019-2022 geldt dit in mindere mate. Voor die periode komen veranderingen weliswaar vaker voor onder ov-forenzen die van baan zijn veranderd, ook voor de ov-forenzen die nog dezelfde baan hebben zijn relatief veel mensen overgestapt naar een andere vervoerwijze. In dit kader is relevant dat in 2022 een recordaantal van ongeveer 1,5 miljoen werkenden van baan veranderde. Omdat na een verandering van baan dus relatief gezien veel ov-forenzen overstappen naar een andere vervoerwijze voor de woon-werkreis heeft dit een negatief effect op het ov gebruik.

6.2 Vervoerwijzekeuze onderwijs

Zoals in paragraaf 4.4 reeds besproken lopen we tegen verschillende beperkingen aan wanneer we veranderingen in mobiliteit willen onderzoeken onder scholieren en studenten op basis van longitudinale data. Om veranderingen in vervoerwijzekeuze voor onderwijs te onderzoeken is het enkel relevant om naar scholieren en studenten te kijken die nog steeds dezelfde studie of opleiding volgen. De natuurlijke doorstroom naar een andere opleiding, bijvoorbeeld van de middelbare school naar het MBO, HBO of de universiteit, vindt immers net zo vaak plaats als voor de pandemie en gaat vaak gepaard met een verandering van vervoerwijze.

Zoals eerder besproken bevat onze steekproef ongeveer 80 scholieren en studenten die in oktober 2022 nog dezelfde opleiding volgden als in oktober 2019 en waarvan we informatie hebben over de vervoerwijze die ze vóór de pandemie voor onderwijs gebruikten. Een groot deel hiervan (43%) volgt voortgezet onderwijs, waar het openbaar vervoergebruik relatief laag ligt. Ruim de helft van deze 80 respondenten (54%) ging dan ook voor de pandemie met de fiets naar de onderwijslocatie. Slechts 13 respondenten gebruikten de trein en 6 de bus, tram of metro. Hoewel er wel enige verschuivingen tussen vervoerwijzen hebben plaatsgevonden, is het aantal respondenten te laag om hier betrouwbare uitspraken over te doen.

6.3 Verandering vervoerwijzekeuze voor andere reismotieven

Zoals reeds in paragraaf 3.4 besproken, is het gebruiken van een andere vervoerwijze voor een deel van de mensen reden om minder van het ov gebruik te (blijven) maken. Ook het gedragsonderzoek van NS wijst erop dat dit voor een deel van haar reizigers een reden is om minder met de trein te reizen (NS, 2022).

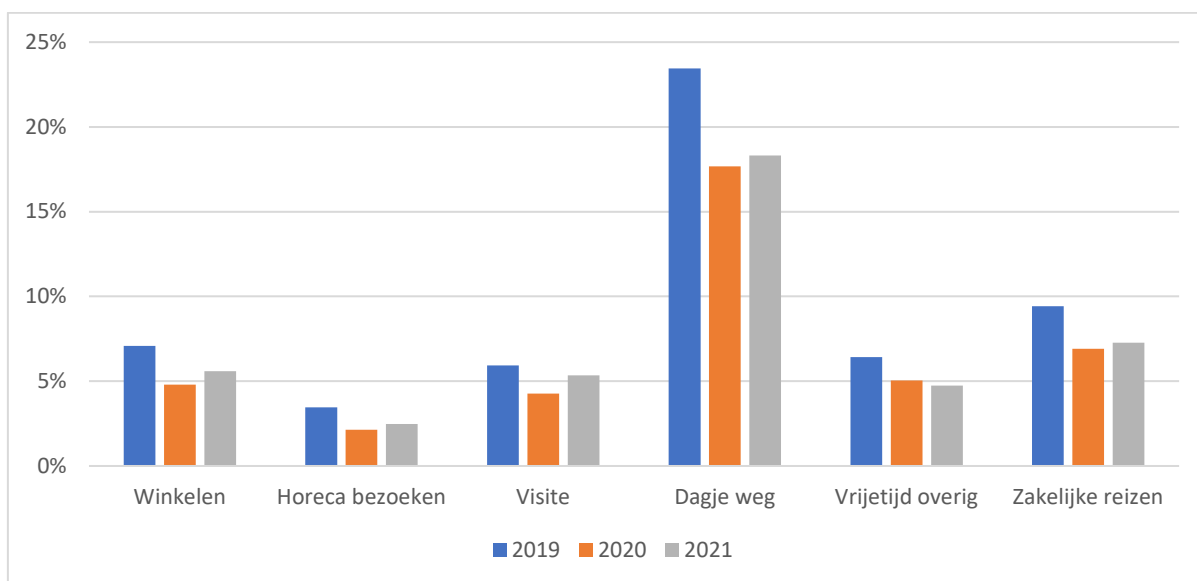
We hebben in het MPN geen informatie over welke vervoerwijzen men meestal gebruikt voor andere motieven dan werk en onderwijs. Op basis van de driedaagse dagboekjes krijgen we daar deels een beeld van, maar daarbij geldt weer dat men niet alle activiteiten binnen deze drie dagen onderneemt. We zouden op geaggregeerd niveau kunnen kijken naar de aandelen van verschillende

vervoermotieven per motief. Wanneer het aandeel ov nu lager ligt dan voor de pandemie zou dat erop kunnen wijzen dat men voor dat motief vaker voor een andere vervoerwijze kiest. Dit beeld wordt echter vertroebeld doordat mensen met voorkeur voor ov een sterkere afname in activiteiten laten zien dan mensen die geen voorkeur voor het ov hebben, zoals we in paragraaf 4.2 reeds bespraken. Hierdoor is een afname in het aandeel van het ov niet altijd het gevolg van de keuze voor een andere vervoerwijze, maar ook doordat het aantal activiteiten van ov-gebruikers sterker is gedaald dan van anderen.

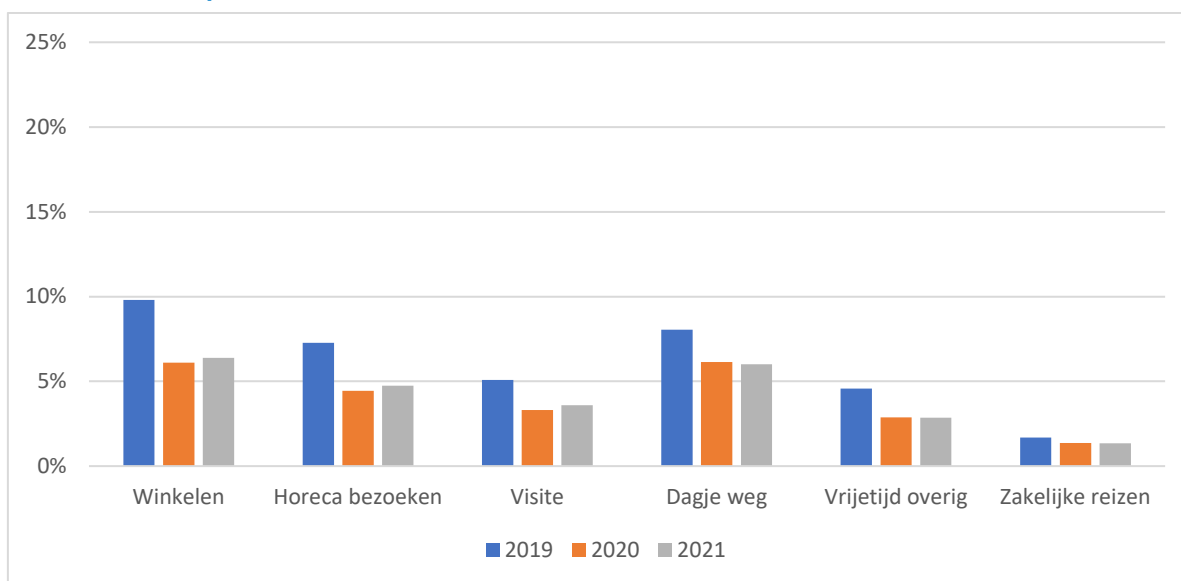
De informatie die we in paragraaf 4.2 reeds gebruikten om de ontwikkeling in de frequentie van verschillende activiteiten uit te splitsen naar mensen die de voorkeur geven aan het ov en mensen die een voorkeur voor andere vervoerwijzen hebben, kunnen we gebruiken om verschuivingen in voorkeuren door de tijd heen te onderzoeken. Hierbij geldt wel dat het hebben van een voorkeur voor het ov, niet hoeft te betekenen dat men altijd het ov gebruikt voor die vervoerwijze (men kan de voorkeur voor verschillende vervoerwijzen hebben). Het is echter aannemelijk dat wanneer men in 2019 nog een voorkeur had voor het ov, maar dat in een latere meting niet meer heeft de kans klein is dat men het ov nog zal gebruiken voor die betreffende activiteit terwijl men dat eerder waarschijnlijk wel (met enige regelmaat) deed.

Een beperking van deze gegevens is dat deze informatie enkel hebben tot en met 2021. In de meting van oktober 2022 is deze informatie niet uitgevraagd. We bekijken daarom enkel veranderingen tussen 2019, 2020 en 2021. We gaan in op motieven met een relatief hoog aandeel mensen die voorkeur hebben voor trein of btm voor deze motieven. Dat zijn de motieven winkelen, horeca bezoeken, visite, een dagje weg en zakelijke reizen. Wanneer we de ontwikkelingen in voorkeur eerst op geaggregeerd niveau bekijken, blijkt dat het aandeel voor alle motieven en zowel voor trein als btm in 2020 en 2021 lager liggen dan in 2019 (Figuur 6.6 en Figuur 6.7). Relatief gezien is de daling in voorkeuren voor btm sterker dan voor de trein. Daarnaast zien we voor de meeste motieven enig herstel tussen 2020 en 2021.

Figuur 6.6 Aandeel mensen met voorkeur voor de trein voor verschillende activiteiten (bron: MPN)



Figuur 6.7 Aandeel mensen met voorkeur voor de bus, tram of metro voor verschillende activiteiten (bron: MPN)



We kunnen de ontwikkeling in voorkeuren ook specifieker bekijken, door inzichtelijk te maken hoe de voorkeuren van de groep mensen die in 2019 voorkeur hadden voor trein en btm zijn veranderd. We bespreken die ontwikkeling hierna achtereenvolgens voor de verschillende motieven. Het blijkt dat de daling in voorkeuren onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor het ov sterker is dan de daling die we hiervoor op groepsniveau zagen. Dat houdt dus in dat er ook mensen zijn die in 2019 nog niet de voorkeur hadden voor het ov, maar die voorkeur na 2019 hebben ontwikkeld.

6.3.1 *Winkelen*

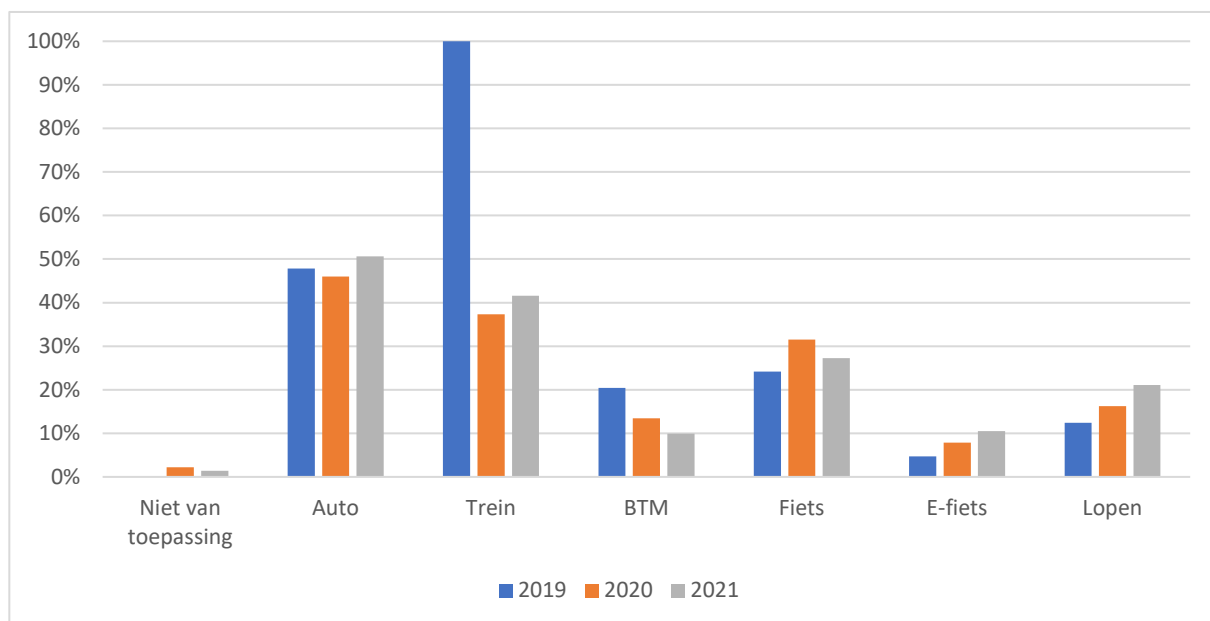
Zoals eerder gesteld kan men een voorkeur hebben voor verschillende vervoerwijzen voor bepaalde reismotieven. Mensen die een voorkeur hebben voor de trein voor een motief hoeven daarom niet altijd de trein te gebruiken omdat zij bijvoorbeeld ook voorkeur hebben voor de auto of de fiets. Uit Figuur 6.8 blijkt bijvoorbeeld dat bijna de helft (48%) van de mensen die in 2019 een voorkeur voor de trein hadden voor het motief winkelen ook een voorkeur voor de auto hadden.

Wanneer we de ontwikkeling van de voorkeur door de tijd bekijken valt direct op dat meer dan de helft van de mensen die in 2019 nog de voorkeur gaven aan de trein, dat in 2020 en 2021 niet meer doen. Tegelijkertijd neemt ook het aandeel dat voorkeur geeft aan btm duidelijk af. Het aandeel dat de auto prefereert neemt in 2020 iets af, maar ligt in 2021 met 51% iets hoger dan in 2019. Slechts een klein deel geeft aan in 2020 en 2021 niet meer te winkelen (categorie niet van toepassing).

Het is bij deze inzichten belangrijk om te realiseren dat we in 2020 en 2021 nog midden in de pandemie zaten met een veel lager ov-gebruik dan in 2022. Het is mogelijk dat voorkeuren na 2021 weer in enige mate zijn teruggeveerd richting de voorkeuren van 2019.

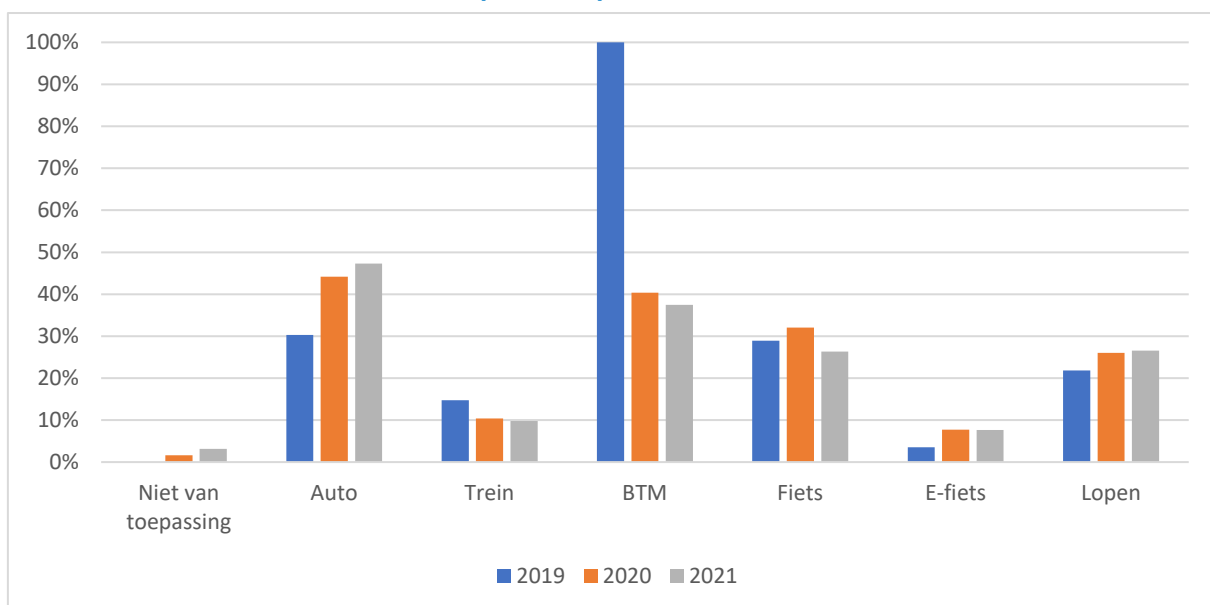
Waar is de ov-reiziger gebleven?

Figuur 6.8 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief winkelen onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor trein (bron: MPN)



Onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor btm voor het motief winkelen zien we een soortgelijke ontwikkeling (Figuur 6.9). Net als bij de trein geeft nog maar ongeveer 40% in 2020 en 2021 de voorkeur aan btm. Ook onder deze groep daalt de voorkeur voor trein. Daarnaast komt hier duidelijk een verschuiving richting de auto naar voren. Het aandeel dat voorkeur geeft aan de auto neemt toe van ongeveer 30% tot bijna de helft (47%).

Figuur 6.9 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief winkelen onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor btm (bron: MPN)



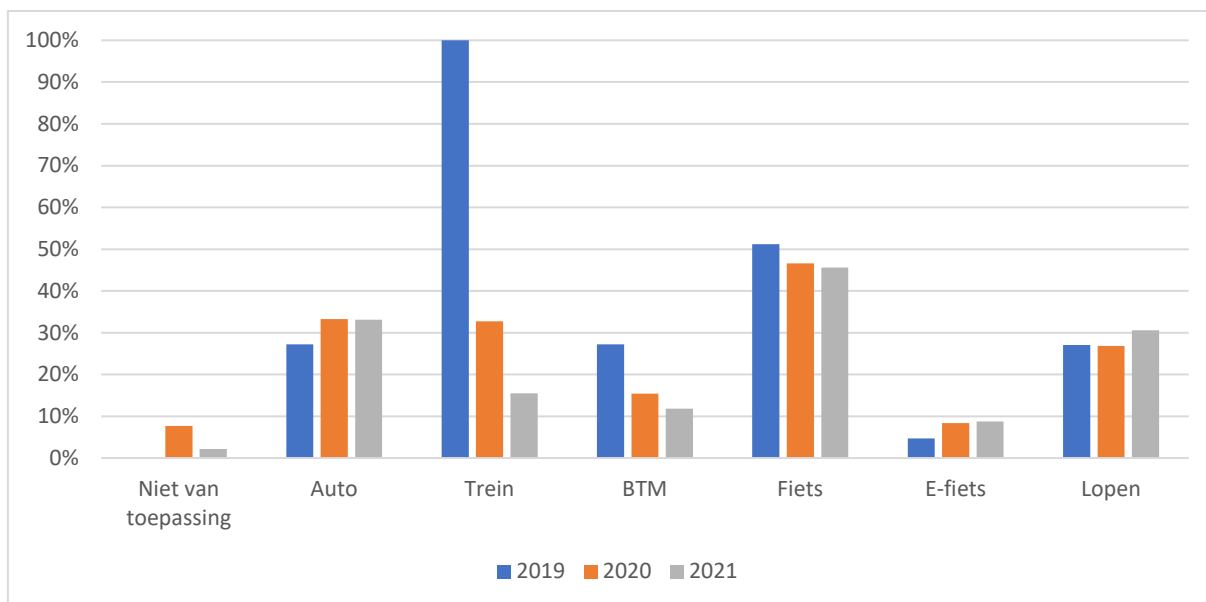
6.3.2 Horeca bezoeken

Ook voor horeca bezoeken is de voorkeur voor de trein sterk gedaald (Figuur 6.10). Hoewel in 2020 nog ongeveer 30% van de mensen die in 2019 de voorkeur gaven aan de trein nog de voorkeur gaven aan de trein, is daar in 2021 nog maar 16%

Waar is de ov-reiziger gebleven?

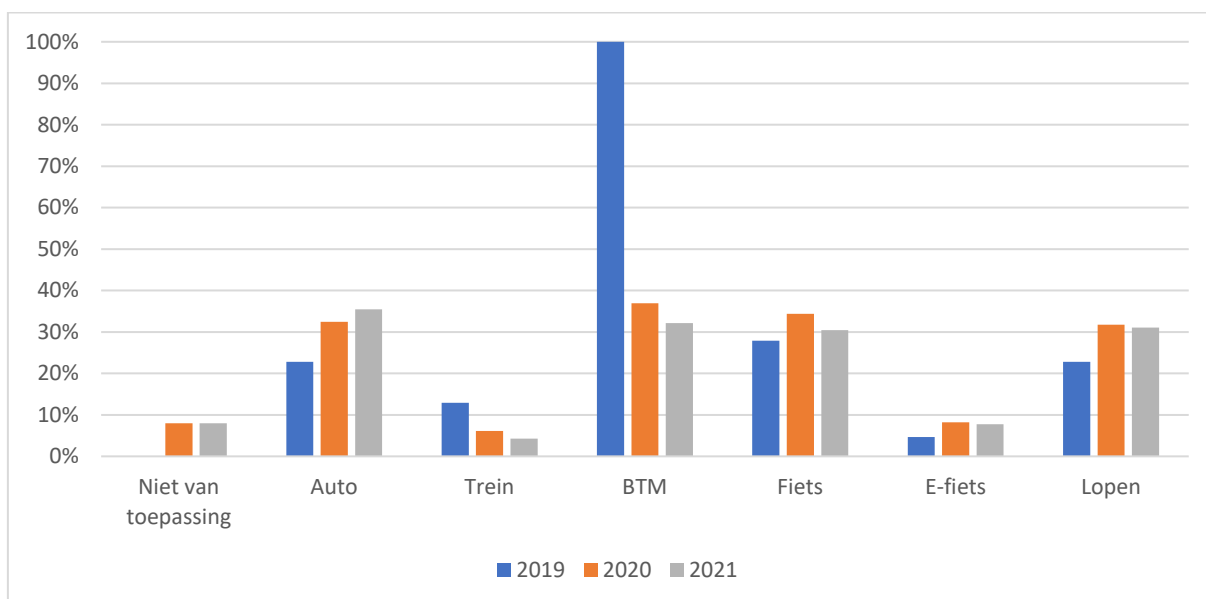
van over. Ook de voorkeur voor btm daalt onder deze groep. Voorkeur voor de auto stijgt iets van ongeveer 27% naar 33% en ook lopen wint iets aan populariteit. Hoewel de voorkeur voor de fiets iets afneemt wordt dit grotendeels gecompenseerd door de toename in de voorkeur voor de e-fiets.

Figuur 6.10 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief horeca bezoeken onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor trein (bron: MPN)



Onder de groep die de voorkeur gaf aan btm voor het bezoeken van horeca zien we dezelfde ontwikkelingen (Figuur 6.11). De voorkeur voor btm en trein nemen sterk af, terwijl de voorkeur voor de auto en lopen toenemen.

Figuur 6.11 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief horeca bezoeken onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor btm (bron: MPN)



6.3.3

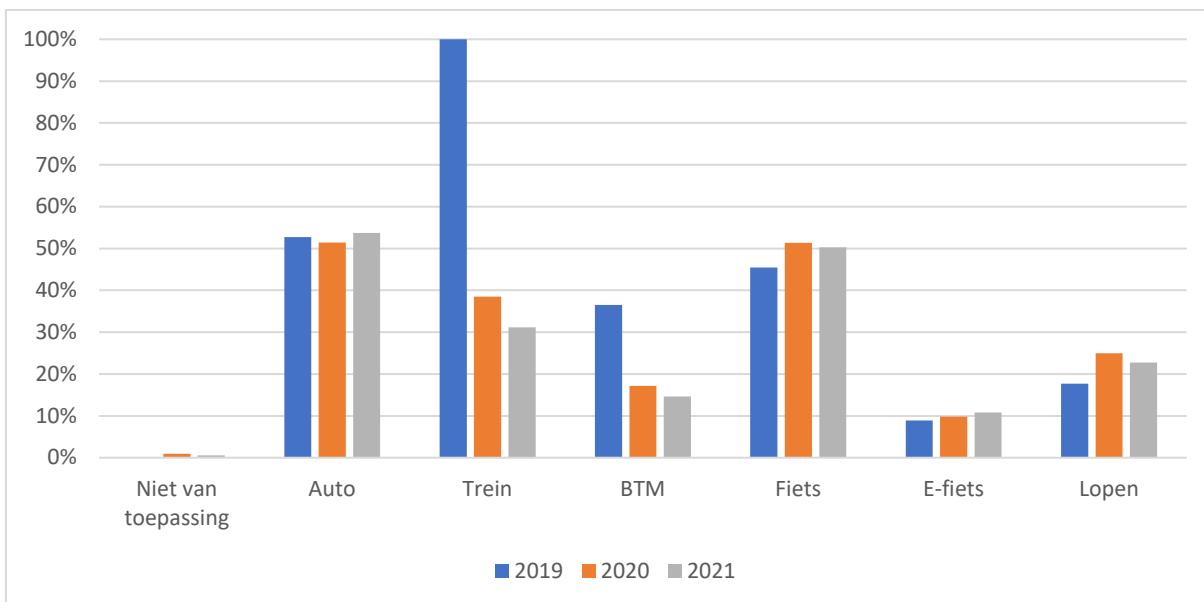
Op visite gaan

Net als bij winkelen en horeca bezoeken is de voorkeur voor de trein sterk gedaald (Figuur 6.12). Ook de voorkeur voor btm neemt af. Met name de actieve

Waar is de ov-reiziger gebleven?

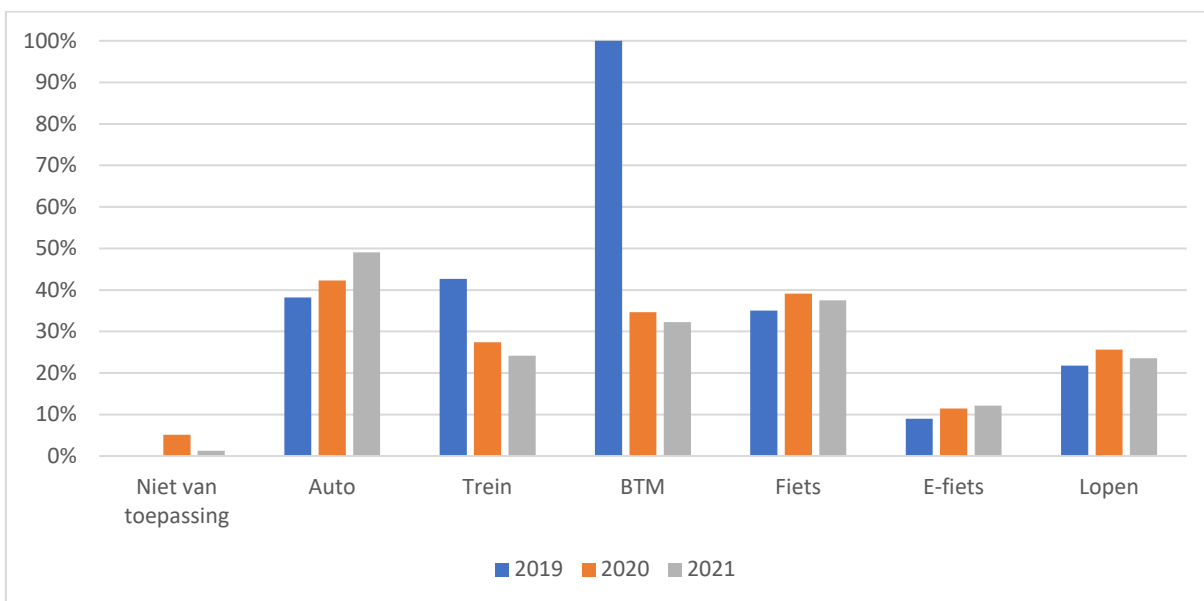
vervoerwijzen lijken voor dit motief populairder te worden onder de groep die voorheen de voorkeur gaf aan de trein. De aandelen die de voorkeur geven aan de normale fiets, de elektrische fiets en lopen nemen toe.

Figuur 6.12 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief visite onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor trein (bron: MPN)



Voor de groep die in 2019 de voorkeur gaf aan btm voor het motief visite gelden dezelfde conclusies (Figuur 6.13). Wel is er onder deze groep sprake van een toename in de voorkeur voor de auto.

Figuur 6.13 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief visite onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor btm (bron: MPN)



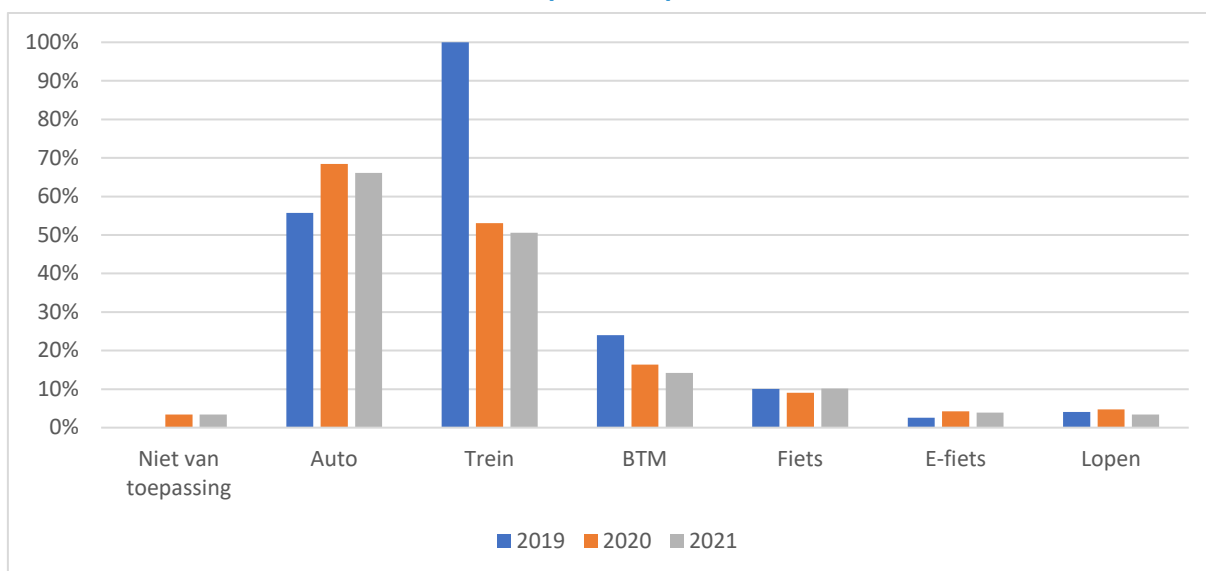
6.3.4 *Dagje weg*

Voor het motief een dagje weg is er eveneens sprake van een daling in de voorkeur voor het ov onder mensen die in 2019 de voorkeur gaven aan de trein (Figuur 6.14). Van de vier motieven die we hier bespreken, bestaat er voor het motief een

Waar is de ov-reiziger gebleven?

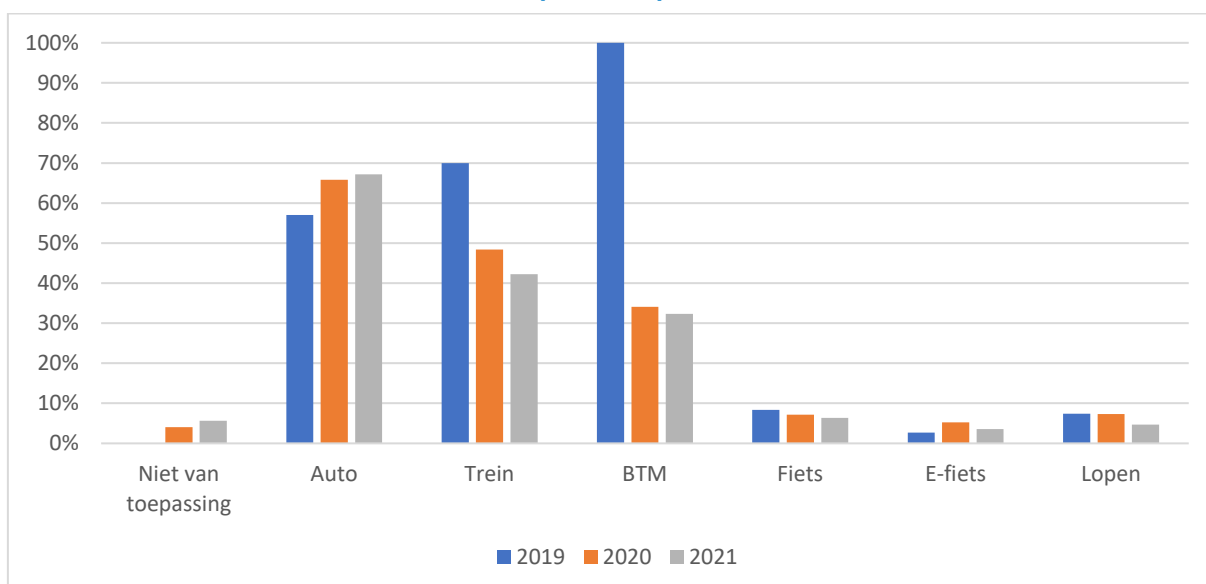
dagje weg de grootste overlap met voorkeur voor de auto. Meer dan de helft (56%) van de mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor de trein hadden ook voorkeur voor de auto. Hoewel de voorkeur voor de trein ook voor dit motief sterk afneemt, is de daling kleiner dan bij de andere motieven. In 2021 geeft nog ongeveer de helft de voorkeur aan de trein. Wel is er sprake van een duidelijke toename in de voorkeur voor de auto. Ongeveer twee derde (66%) geeft in 2021 de voorkeur aan dit vervoermiddel.

Figuur 6.14 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief dagje weg onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor trein (bron: MPN)



Onder de groep mensen die in 2019 de voorkeur gaven aan btm voor een dagje weg, gaven ook relatief veel mensen voorkeur aan de trein (70%) en de auto (57%) (Figuur 6.15). Mede daardoor is de ontwikkeling in voorkeuren grotendeels gelijk aan de ontwikkeling onder de groep die de voorkeur gaf aan de trein zoals hierboven besproken.

Figuur 6.15 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief dagje weg onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor btm (bron: MPN)

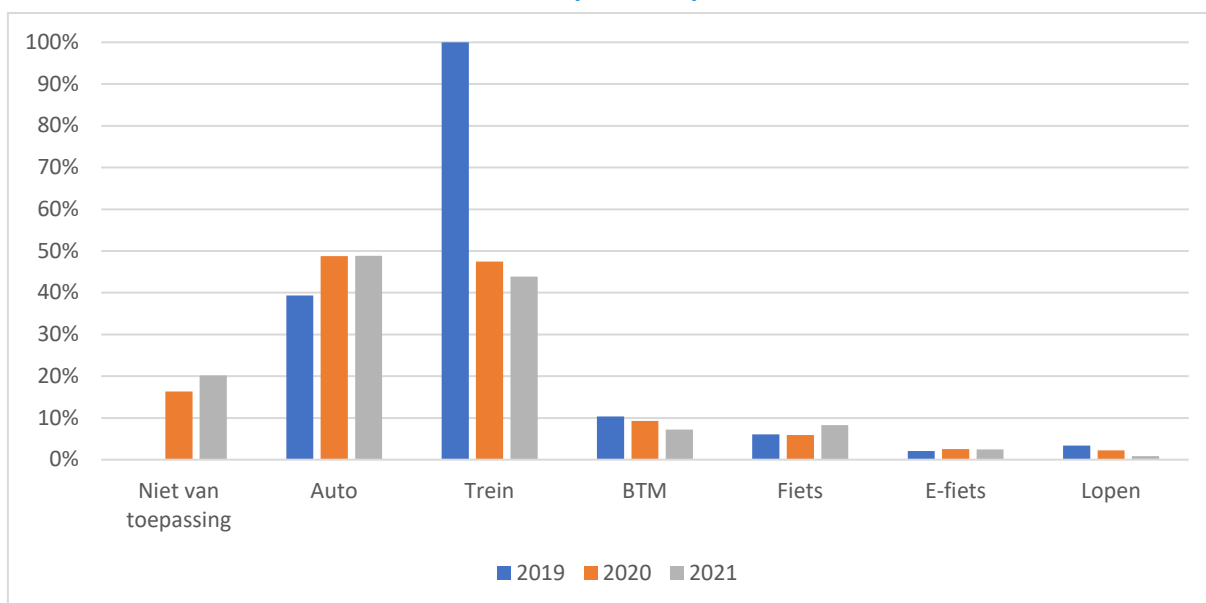


6.3.5 Zakelijke reizen

Onder werkenden die wel eens reisden voor zakelijke doeleinden (ongeveer de helft van de werkenden (51%) in 2019), had in 2019 ruim een kwart (27%) voorkeur voor de trein voor deze reizen. Een veel kleiner deel (4%) gaf de voorkeur aan bus, tram of metro. Ook voor dit motief zien we dat de voorkeur voor ov sterk is gedaald. Minder dan de helft (44%) van de werkenden die voorkeur gaf aan de trein, heeft die voorkeur in 2021 nog steeds (Figuur 6.16). De voorkeur voor de auto is toegenomen van ongeveer 40% naar 50%.

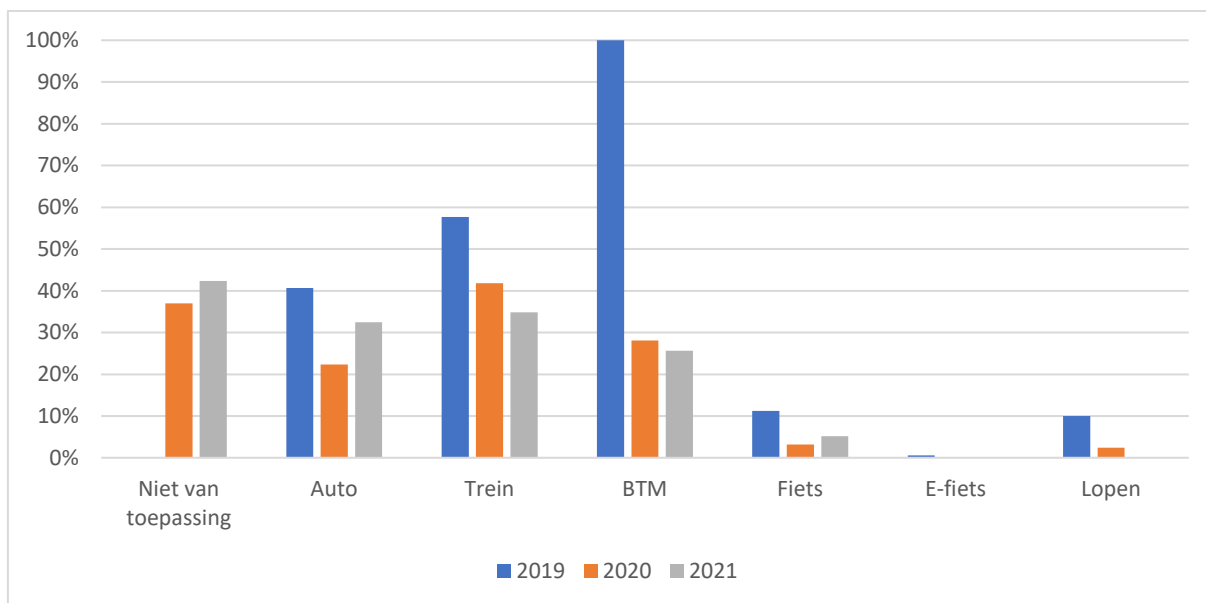
Belangrijk hierbij is de sterke toename in werkenden die geen zakelijke reizen meer maken in 2020 en 2021. In 2021 ligt dit aandeel onder mensen die voorkeur hadden voor de trein op ongeveer 20%.

Figuur 6.16 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief zakelijke reizen onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor trein (bron: MPN)



Voor btm is de daling in voorkeur sterker dan onder de werkenden die voorkeur hadden voor de trein (Figuur 6.17). Daarbij geldt dat het aandeel mensen met voorkeur voor btm voor zakelijke reizen in 2019 veel lager lag dan het aandeel met voorkeur voor de trein (1,7% om 9,4%). Deze verschuivingen zijn daardoor gebaseerd op een beperkt aantal respondenten. Nog maar een kwart van de werkenden die in 2019 graag zakelijke reizen met btm maakten, geeft in 2021 nog steeds de voorkeur aan deze vormen van ov. Een groot deel van deze groep (42%) maakt helemaal geen zakelijke reizen meer in 2021.

Figuur 6.17 Ontwikkeling in voorkeur voor vervoerwijzen voor het motief zakelijke reizen onder mensen die in 2019 de voorkeur hadden voor btm (bron: MPN)



6.4 Aanschaf van een auto of e-fiets

Eerder lieten we al zien dat voor een deel van de mensen die verwachtten minder van het ov gebruik te (blijven) maken het opdoen van positieve ervaringen met een andere vervoerwijze of het aanschaffen van een vervoermiddel daar een belangrijke reden voor was. We gaan hier nader in op de aanschaf van een auto en een e-fiets.

6.4.1 Aanschaf auto

Uit het MPN blijkt dat ongeveer 6% van de respondenten tussen 2019 en 2022 een auto heeft aangeschaft. Hierbij gaat het enkel om de aanschaf van een eerste auto. Wanneer men al in het bezit was van een auto, maar een tweede of derde auto kocht tellen we dit niet mee. Daar tegenover staat dat ongeveer 3% de auto heeft weggedaan, waarbij we ook weer enkel kijken naar individuen die na het wegdoen van de auto geen auto meer bezitten. Ter vergelijking, in eenzelfde periode voorafgaand aan de COVID-pandemie, van 2016 tot en met 2019, schafte ook ongeveer 6% een auto aan en deed ongeveer 2% een auto weg. De ontwikkeling in autobezit tijdens de COVID-pandemie wijkt dus niet sterk af van de ontwikkeling pre-COVID. Het blijkt echter dat de effecten op ov-gebruik wel verschillend zijn in de twee perioden.

Bij degenen die een auto hebben aangeschaft tussen 2019 en 2022 gaat het overwegend om werkenden (72%). Deze groep is ook relatief jong (32% is jonger dan 25, 34% is tussen de 25 en 44 jaar oud). Bij ongeveer 15% van de mensen in deze groep gaat het om mensen die tussen 2019 en 2022 de opleiding hebben afgerond. Laagopgeleiden en relatief lage inkomens (tot €1500 netto per maand) zijn oververtegenwoordigd in deze groep. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat hoogopgeleiden vaker een baan hebben waarbij thuisgewerkt kan worden, waardoor er minder de noodzaak was om een alternatieve vervoerwijze te zoeken tijdens de pandemie.

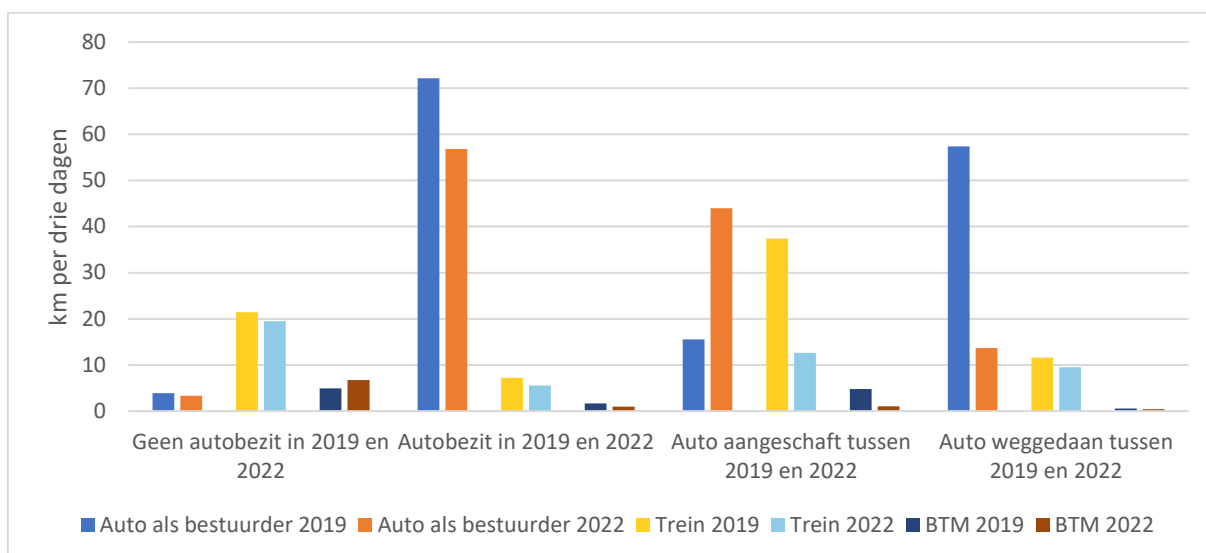
De groep die een auto heeft weggedaan tussen 2019 en 2022 bestaat juist overwegend uit ouderen (44% is 65 jaar of ouder). Het betreft hier ook veel minder werkenden (32,4%) en juist meer gepensioneerden (31%) en huisvrouwen/huismannen (9%).

Onder de groep mensen die een auto heeft aangeschaft tussen 2019 en 2022 is er sprake van een grote afname in afgelegde afstand met het ov (Figuur 6.18). Deze groep maakte in 2019 relatief veel gebruik van de trein. Op basis van de vragenlijsten blijkt dat een kwart (25%) van deze groep in 2019 4 of meer dagen per week de trein gebruikte. Na aanschaf van de auto wordt ongeveer twee derde minder afstand afgelegd per trein en gebruikt nog maar ongeveer 5% de trein 4 of meer dagen per week. Deze groep maakte in 2019 ook relatief veel gebruik van de bus, tram of metro. Ongeveer 22% gebruikte deze vormen van ov 4 of meer dagen per week. Na aanschaf van de auto is de afgelegde afstand met de bus, tram en metro met bijna 80% afgenomen en gebruikt nog slechts ongeveer 2% de bus, tram of metro op 4 of meer dagen per week. Wanneer we de afname in trein- en btm-gebruik op basis van de vragenlijst berekenen, zoals we ook eerder in paragraaf 3.1 deden, komt de daling uit op respectievelijk 67% en 76%. Bij deze ontwikkeling geldt dat er overlap zit met bijvoorbeeld veranderingen in vervoerwijzekeuze voor woon-werk. Een deel van de werkenden die bijvoorbeeld een overstap van trein naar auto hebben gemaakt voor de woon-werkreis maakt deel uit van de groep mensen die een auto heeft aangeschaft. Het is aannemelijk dat zij na de aanschaf de auto ook voor andere motieven dan woon-werk gebruiken.

Wanneer we deze veranderingen in ov-gebruik na aanschaf van een auto vergelijken met eenzelfde periode vóór de pandemie, van 2016 tot en met 2019, blijkt dat de veranderingen tijdens COVID veel sterker zijn. Ook vóór de pandemie gold dat onder degenen die een auto aanschaffen het trein- en btm-gebruik hoger dan gemiddeld lag, maar relatief gezien een stuk lager dan onder de groep die tijdens de pandemie een auto aanschafte. Voor degenen die tussen 2016 en 2019 een auto aanschaffen geldt dat ongeveer 12% de trein op 4 of meer dagen per week gebruikte en ongeveer 13% de bus, tram of metro. Na de aanschaf dalen deze aandelen naar respectievelijk 6% en 5%. Op basis van de frequenties van gebruik daalde het trein- en btm-gebruik onder mensen die een auto kochten tussen 2016 en 2019 met respectievelijk 44% en 54%. Naast dat het initiële ov-gebruik onder deze groep dus lager lag dan onder de groep die tijdens de pandemie ene auto aanschafte, is ook de daling in gebruik kleiner.

De groep mensen die de auto heeft weggedaan tussen 2019 en 2022 laat zoals verwacht een sterke afname in de afgelegde afstand als autobestuurder zien. Het ov lijkt daar op basis van afgelegde afstand echter niet van te profiteren. Als we echter kijken naar de ontwikkeling in ov-gebruik onder deze groep op basis van frequenties uit de vragenlijsten (en dus niet op basis van gerapporteerde ritten in de dagboekjes) zien we wel een sterke stijging in trein- en btm-gebruik van respectievelijk 94% en 24%. Daarbij geldt dat op basis van deze frequenties met name het initiële treingebruik (voor het wegdoen van de auto) relatief laag lag. Dit lag zelfs lager dan de groep die zowel in 2019 en 2022 een auto bezit. Het verschil in ontwikkeling in afgelegde afstand op basis van gerapporteerde ritten in de dagboekjes en ontwikkeling op basis van frequenties in de vragenlijst is vermoedelijk het gevolg van het beperkt aantal respondenten die in deze groep valt (het gaat immers om slechts 2% van de steekproef). Ontwikkelingen in afgelegde afstanden bij kleine responsaantallen zijn relatief gevoelig, want een enkele rit kan het gemiddelde al sterk beïnvloeden.

Figuur 6.18 Afgelegde afstand met de auto, trein en btm naar autobezit in 2019 en 2022 (bron: MPN)



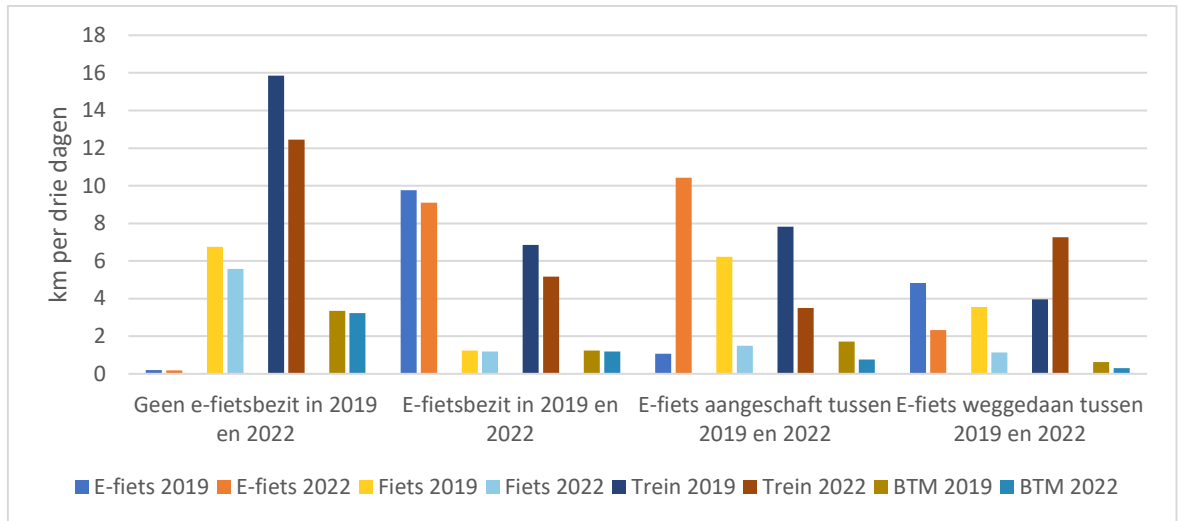
6.4.2 Aanschaf e-fiets

Tussen 2019 en 2022 schafte ongeveer 14% van de respondenten uit onze steekproef een elektrische fiets aan. Een kleine 2% deed de e-fiets weg. In de periode 2016-2019 lagen die aandelen op respectievelijk 10% en 2%. Zoals al uit eerder KiM-onderzoek bleek, wint de e-fiets in recente jaren aan populariteit onder relatief jonge gebruikers (in tegenstelling tot de eerste gebruikers van de e-fiets in Nederland: ouderen) (de Haas & Huang, 2022). Een groot deel (39%) van de mensen die een e-fiets heeft aangeschaft is dan ook tussen de 25 en 45 jaar oud. Ouderen (65+) zijn juist ondervertegenwoordigd in deze groep. Als gevolg daarvan gaat het om relatief veel werkenden (62%). De kleine groep die de e-fiets heeft weggedaan bestaat voor een groot deel uit ouderen (42%). Uit het eerdergenoemde KiM-onderzoek bleek ook dat sommige ouderen beperkt zijn in het gebruik van de (e-)fiets door gezondheidsproblemen. Dit kan een van de redenen zijn dat men de e-fiets wegdoet.

Na de aanschaf van een e-fiets tussen 2019 en 2022 daalt het gebruik van het openbaar vervoer relatief sterk, maar de daling is minder sterk dan na de aanschaf van een auto (Figuur 6.19). Ook geldt dat het initiële treingebruik onder de groep die een e-fiets heeft aangeschaft ongeveer vier keer zo laag lag dan onder de groep die een auto heeft aangeschaft. In 2022 legt de groep die een e-fiets heeft aangeschaft gemiddeld 55% minder afstand af met de trein. Voor BTM gaat het om een soortgelijke afname (56%). Wanneer we de veranderingen op basis van frequenties van ov-gebruik die respondenten in de vragenlijsten rapporteren berekenen, komen we uit op een daling van treingebruik van 49% en btm-gebruik van 44%. Deze ontwikkeling wijkt sterk af van veranderingen in ov-gebruik onder mensen die tussen 2016 en 2019 een e-fiets aanschafden. Onder die groep was namelijk sprake van een stijging in gebruik van de trein (12%) en btm (2%). In lijn met eerdere onderzoeken blijkt verder dat de totale afstand die per fiets wordt afgelegd (e-fiets en normale fiets samen) tussen 2019 en 2022 stijgt na de aanschaf van een e-fiets. Datzelfde zagen we ook al tussen 2016 en 2019, maar toen was het effect iets minder sterk. Onder de (kleinere) groep mensen die de e-fiets heeft weggedaan neemt de afgelegde afstand per trein sterk toe (ruim 80%). Deze stijging zien we ook op basis van frequentie van treingebruik (69%).

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Figuur 6.19 Afgelegde afstand met de e-fiets, normale fiets,, trein en btm naar e-fietsbezit in 2019 en 2022 (bron: MPN)



7 Conclusies en implicaties

Sinds de start van de COVID-pandemie ligt het ov-gebruik in Nederland op een lager niveau. Hoewel het gebruik na het afschaffen van alle maatregelen medio maart 2022 hoger is komen te liggen, blijft het herstel duidelijk achter bij het gebruik van andere vervoerwijzen. Het aantal check-ins lag in de maanden november en december van 2022 respectievelijk 17 en 19% onder het niveau van diezelfde maanden in 2019, terwijl de intensiteit op de weg voor het personenverkeer in die periode ongeveer 6% tot 7% lager lag dan in dezelfde periode in 2019. In dit onderzoek richten wij ons op de vraag waar de ov-reiziger gebleven is. In dit hoofdstuk vatten we conclusies samen en gaan we in op de implicaties.

7.1 Conclusies

7.1.1 *Ontwikkelingen in gebruik en aanbod ov*

Het herstel van het ov-gebruik sinds het afschaffen van de COVID-maatregelen laat een divers beeld zien. Er is sprake van verschillen, zowel tussen de verschillende vormen van ov, als tussen regio's, dagen van de week en gebruikersgroepen.⁵ Waar tijdens de pandemie het gebruik van de trein ten opzichte van pre-COVID relatief gezien lager lag dan het gebruik van bus, tram en metro (btm), is het treingebruik sinds het afschaffen van alle contactbeperkende maatregelen sterker hersteld waardoor het treingebruik, met name op werkdagen, eind 2022 op een vergelijkbaar niveau als btm lag. In de periode april t/m december 2022 lag het aantal check-ins op doordeweekse dagen voor de trein, bus en tram nog ongeveer 20% lager dan het niveau in 2019 (metro lag iets hoger). In de weekenden was sprake van een sterker herstel. Het aantal trein check-ins lag in dezelfde periode in de weekenden nog ongeveer 5% lager dan in 2019. Ook voor btm geldt dat de weekenden duidelijk dichterbij het niveau van vóór de pandemie liggen dan doordeweekse dagen, maar het gebruik ligt relatief gezien iets lager dan bij de trein. In de eerste maanden van 2023 zien we op basis van check-ins van Translink dat het ov-gebruik in de weekenden weer rond het niveau van 2019 ligt. Dat doordeweekse dagen minder goed herstellen wijst op een achterblijvende ontwikkeling van het ov-gebruik onder werkenden en studenten. We zien dan ook dat op doordeweekse dagen de spitsen iets minder herstel kennen dan de dalperiodes. Hoewel de spits en het dal daardoor relatief gezien dichterbij elkaar komen te liggen wat betreft aantal reizigers geeft NS aan dat de spits wel een relatief hogere piek kent dan vóór de pandemie. Binnen de spits zijn reizigers dus minder goed verdeeld.

Ook tussen regio's is verschil in het herstel van ov-gebruik. Waar het aantal check-ins in de provincies Utrecht en Noord-Holland in april t/m december 2022 bijvoorbeeld nog ongeveer 25% lager ligt dan voor de pandemie, ligt het gebruik in de provincies Friesland en Drenthe in dezelfde periode dicht tegen de 90% van het niveau van 2019 aan.

Het aanbod van ov is tijdens de pandemie veel dichterbij het niveau van 2019 gebleven dan het gebruik van ov. Dit onderzochten we op basis van openbare GTFS

⁵ Omdat we deze ontwikkelingen op basis van geregistreerde check-ins van Translink onderzoeken hebben we niet al het ov-gebruik in beeld. Bepaalde producten, zoals wegwerp ov-kaarten of digitale uur- of dagkaarten die vervoerders zelf verkopen worden niet door Translink geregistreerd. Datzelfde geldt voor OV-pay, wat in enkele regio's eind 2022 is geïntroduceerd. We weten niet of er sprake is van een verschuiving tussen reguliere ov-chipkaarten en deze andere reisproducten. Indien er een verschuiving heeft plaatsgevonden, geeft dat enige vertekening in de ontwikkeling van het gebruik van het ov.

data. Dat het aanbod op peil is gebleven kunnen we (in ieder geval deels) toeschrijven aan de BVOV, waarbij vervoerders 93-95% van de kosten vergoed kregen van het Rijk om een volwaardige dienstregeling te blijven rijden. Het risico met afschalingen in het aanbod is dat het ov-gebruik in een negatieve spiraal terecht komt, zoals beschreven door Mohring (1972). Een lager aanbod van ov heeft tot gevolg dat de overgebleven ov-reizigers geconfronteerd worden met een lager kwaliteitsniveau (bijv. een lagere frequentie of een lagere zitplaatskans). Hierdoor kunnen nog meer reizigers afhaken, wat er vervolgens weer toe kan leiden dat vervoerders verder moeten afschalen.

Net als de ontwikkeling van het gebruik van ov, laat de ontwikkeling van het aanbod een divers beeld zien. Er bestaan verschillen tussen momenten van de dag (spits vs niet-spits), verschillende vormen van ov en regio's. Hoewel we weten dat het aanbod van ov invloed heeft op de vraag naar ov, vinden we die wisselwerking op basis van de beschikbare gegevens opvallend genoeg niet terug. In regio's waar het aanbod relatief sterk daalde, geldt dit bijvoorbeeld niet overal ook voor het gebruik en vice versa. Een belangrijke kanttekening daarbij is dat er binnen regio's grote verschillen bestaan in de ontwikkeling van aanbod en vraag. Binnen dezelfde regio kan het aanbod op bepaalde lijnen zijn afgeschaald, terwijl dat op andere lijnen gelijk is gebleven of is verhoogd. Dat de wisselwerking tussen gebruik en aanbod niet terug te zien is in onze gegevens heeft waarschijnlijk te maken met het aggregatieniveau waarop wij de gegevens over het ov-gebruik beschikbaar hebben. Vervoerders geven zelf aan afschalingen zo veel mogelijk afgestemd te hebben op ontwikkelingen in de vraag (Ecorys, 2022).

Niet alleen hebben vervoerders te maken met een lagere vraag, ook andere factoren hebben een (grote) invloed op het aanbod. Zo was er naast personeelstekorten, in ieder geval eind 2022, sprake van een relatief hoog ziekteverzuim onder het rijdende personeel. Hierdoor moesten vervoerders noodgedwongen de dienstregeling afschalen, ook als de vraag naar ov daar geen aanleiding toe gaf.

7.1.2 *Gedragsveranderingen reizigers*

Uit analyses met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) blijkt dat het gedrag van Nederlanders is veranderd sinds de COVID-pandemie. Voor het ov valt allereerst op dat de groep die aangeeft (bijna) nooit het openbaar vervoer te gebruiken is gegroeid van ongeveer 45% in 2019 naar ongeveer 55% in 2022. Daarnaast is er een relatief sterke daling in de groep mensen die aangeeft bijna dagelijks het ov te gebruiken. De frequentie waarmee men het ov gebruikt in onze steekproef ligt in 2022 ongeveer 20 tot 30% lager dan in 2019.

We onderzochten of veranderingen in het doen van activiteiten, veranderingen in de locatie van activiteiten en veranderingen in de vervoerwijzekeuze ten grondslag liggen aan veranderingen in het ov-gebruik. Ov-gebruikers blijken meer gedragsveranderingen te hebben doorgemaakt dan niet-ov-gebruikers. Het is daarbij belangrijk om te realiseren dat deze veranderingen niet allemaal het gevolg van de pandemie hoeven te zijn. Ook andere ontwikkelingen, zoals een verschuiving naar online activiteiten, stijgende prijzen en afschalingen in de dienstregeling hebben een effect op het ov-gebruik. Op hoofdlijnen kunnen we de volgende vijf conclusies trekken over gedragsveranderingen tussen 2019 en 2022:

1. Nederlanders ondernemen ongeveer 6% minder (vrijtijd)activiteiten buitenshuis. Die afname is sterker onder mensen met een voorkeur voor de trein (-10%) of voor bus, tram of metro (-23%) dan onder mensen met een voorkeur voor andere vervoerwijzen.
2. De mate van thuiswerken is sterk toegenomen. Vóór de pandemie werkten werkenden gemiddeld 11% van de werkuren thuis. Eind 2022 ligt dit

aandeel op ongeveer 23%. Voor ov-forenzen geldt dat het aandeel is gestegen van 15% vóór de pandemie naar 36% eind 2022.

3. Gerelateerd aan de toename in thuiswerken en mogelijkheden voor digitale vergaderingen is het aantal zakelijke reizen afgenomen. Op lange termijn verwachten werkenden ongeveer 17% minder zakelijke reizen te maken dan zij vóór de pandemie deden. Ov-forenzen verwachten een veel sterkere daling van ongeveer 44%.
4. Veel werkenden hebben sinds 2019 voor een andere vervoerwijze gekozen voor de woon-werkreis. Het ov is een minder populaire keuze geworden, waardoor relatief gezien nu minder werkenden met het ov naar het werk gaan. Relatief gezien gaan daardoor 9% minder werkenden met de trein naar het werk en 31% minder werkenden met btm. Daarbij geldt dat met name de daling voor btm een relatief grote onzekerheid kent vanwege beperkte responsaantallen.
5. Minder mensen geven de voorkeur aan het ov voor (vrijtijd)activiteiten. Voor de verschillende activiteiten is de voorkeur voor trein of btm met 10% tot 38% afgenomen tussen 2019 en 2021. Onder mensen die in 2019 de voorkeur gaven aan het ov is sprake van een daling in voorkeur voor het ov van 49% tot 75%. We hebben geen informatie over voorkeuren in 2022.

We kunnen niet precies vaststellen in welke mate deze gedragsveranderingen structureel van aard zijn. Reizigers zijn echter al een lange periode niet meer beperkt in het doen van activiteiten door contactbeperkende maatregelen. Het is daarom aannemelijk dat de gedragsveranderingen in ieder geval voor een groot deel structureel van aard zijn. Het is belangrijk om te realiseren dat deze conclusie niet inhoudt dat het ov-gebruik op totaalniveau niet meer zal groeien. Ook andere recente (maatschappelijke) ontwikkelingen zullen een invloed hebben op het mobiliteitsgedrag van Nederlanders, zoals hoge inflatie en afschaling van de dienstregeling. Het is bijvoorbeeld te verwachten dat wanneer dienstregelingen weer opgeschaald worden, een deel van de reizigers zal terugkeren. We gaan hierna iets dieper in op de gedragsveranderingen.

Verandering van activiteiten

Nederlanders ondernemen in 2022 minder (vrijtijd)activiteiten buitenshuis dan in 2019. Met name de frequentie waarmee men gaat winkelen (-17%), sporten (-12%), vrijwilligerswerk doet (-10%) of een dagje weg gaat (-9%) zijn gedaald. Andere activiteiten, zoals het ophalen van op internet gekochte spullen bij een afhaalpunt (+15%) of het bezoeken van horeca (+7%) zijn juist toegenomen. Op totaalniveau ondernemen Nederlanders ongeveer 6% minder activiteiten.

Wanneer we specifiek kijken naar mensen die voor de pandemie de voorkeur hadden voor trein of btm voor verschillende activiteiten, blijkt dat de afname in activiteiten sterker is onder deze groep dan onder mensen die geen voorkeur voor het ov hadden. Voor mensen met de voorkeur voor de trein komt de gemiddelde afname op 10%, voor de mensen met voorkeur voor btm is de afname met 23% nog sterker. Daarbij geldt dat we hier kijken naar een voorkeur. Mensen met voorkeur voor ov hoeven niet altijd het ov te gebruiken, maar het is in ieder geval aannemelijk dat zij dit vaker doen dan mensen zonder deze voorkeur. Het effect van een daling in activiteiten is daarom naar verwachting sterker voor het ov dan voor andere vervoerwijzen.

Voor thuiswerken zien we, net als in eerdere onderzoeken, verschil tussen ov-forenzen en andere werkenden. De mate van thuiswerken en de toename in thuiswerken sinds de pandemie is hoger onder ov-forenzen. Onder ov-forenzen is tevens de verschuiving van fysieke vergaderingen naar digitale vergaderingen groter dan onder andere werkenden. Dit heeft tot gevolg dat ook de afname in zakelijke reizen veel sterker is onder ov-forenzen. Wanneer we de effecten voor

thuiswerken en digitaal vergaderen berekenen op basis van de gegevens uit oktober 2022, komen we op ongeveer dezelfde structurele gedragsveranderingen als die we in de middellangetermijnprognoses van 2022 hebben aangenomen. Toen gingen we uit van een afname van aantal woon-werkreizen met de trein van 14% tot 26% en met btm van 10% tot 19%. Op basis van de gegevens uit oktober 2022 komen we uit op een afname van woon-werkreizen met de trein van 15% tot 26% en met btm van 12% tot 22%. Aangezien ov-forenzen in 2022 ongeveer 20% minder werkuren buitenshuis werken dan in 2019, lijken deze effecten plausibel. Voor zakelijke reizen komen we voor de trein uit op een afname van 4% tot 22%, dat is hetzelfde als waar we vorig jaar op uitkwamen. Voor btm kunnen we dit effect niet bepalen door een gebrek aan gerapporteerde zakelijke btm-reizen in het MPN. Het ingeschatte effect voor de trein lijkt echter te laag, omdat uit dit onderzoek blijkt dat het aantal zakelijke reizen door ov-forenzen met 55% is afgenomen. Voor de lange termijn verwachten ov-forenzen 44% minder zakelijke reizen te maken dan zij voor de pandemie deden.

Om de effecten van thuisonderwijs te onderzoeken blijkt een panel als het MPN minder geschikt. Inmiddels is er ruim 3,5 jaar verstreken sinds de laatste MPN-meting voor de pandemie (najaar 2019). Veel respondenten die destijds scholier/student waren, zijn inmiddels met een andere opleiding/studie bezig of studeren geheel niet meer. Op basis van de groep scholieren/studenten die nog wel dezelfde studie volgen, blijkt wel dat zij op ongeveer 15% minder dagen voor onderwijs reizen. We kunnen echter niet vaststellen welk deel hiervan wordt veroorzaakt door thuisonderwijs en welk deel doordat men bijvoorbeeld in een andere fase van de studie/opleiding zit. Wel geldt dat ook op basis van de door Translink geregistreerde check-ins gesteld kan worden dat studenten minder met het ov reizen. In de periode april t/m december 2022 registreerde Translink op werkdagen 7% (trein) tot 20% (bus) minder check-ins door studentenkaarten dan in dezelfde periode in 2019.

Verandering in locatie van activiteiten

Naast dat men dus minder activiteiten onderneemt en vaker thuiswerkt, kan de locatie van activiteiten zijn veranderd. Wanneer men activiteiten bijvoorbeeld vaker dichterbij huis doet, heeft dit effecten voor de mobiliteit. Voor ongeveer een kwart van de werkenden in onze steekproef blijkt dat tussen 2019 en 2022 de gemiddelde woon-werkafstand is afgenomen en voor nog eens een kwart is deze toegenomen. Wanneer de woon-werkafstand is toegenomen is het verschil relatief gezien groter dan wanneer deze is afgenomen. Daardoor is de gemiddelde woon-werkafstand tussen 2019 en 2022 iets toegenomen. Vanwege responsaantallen kunnen we geen uitspraken doen of deze veranderingen anders zijn voor ov-forenzen dan voor andere werkenden. Uit het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) blijkt echter wel dat ov-forenzen vaker zijn verhuisd en van werklocatie zijn veranderd dan auto- en fietsforenzen. Ook blijkt uit het LRO dat de gemiddelde woon-werkafstand het sterkst toenam onder ov-forenzen. We kunnen op basis van gegevens in het MPN niet vaststellen in hoeverre ontwikkelingen rond de woon-werkafstand een gevolg zijn van de mogelijkheden rond thuiswerken. Wel blijkt dat met name onder de groep werkenden die verder van werk is gaan wonen veel wordt thuisgewerkt. Waar ongeveer 47% van de werkenden die dichterbij werk zijn gaan wonen minimaal 1 uur per week thuiswerkt, doet ongeveer 79% van de werkenden die verder van werk zijn gaan wonen dat.

Voor andere activiteiten dan werk is het lastiger om vast te stellen of men dit nu op andere locaties doet. Hoewel we met het MPN het reisgedrag voor drie opeenvolgende dagen meten, biedt dit niet genoeg informatie om op persoonsniveau te bepalen of men activiteiten nu op een andere locatie doet. Mensen ondernemen immers niet alle activiteiten binnen drie dagen en daarnaast is

het aannemelijk dat er sowieso variatie zit in de locaties voor bepaalde activiteiten, zoals een dagje weg of het bezoeken van horeca. Op basis van het nationale verplaatsingsonderzoek (ODiN) zien we geen hele duidelijke patronen in de ontwikkeling van gemiddelde verplaatsingsafstand met het ov. We kunnen daarom niet vaststellen of en in welke mate men nu activiteiten op een andere locatie onderneemt.

7.1.3 *Verandering van vervoerwijzekeuze*

Er blijken ook veranderingen in de vervoerwijzekeuze voor verschillende activiteiten. Voor woon-werk zien we dat het aandeel werkenden dat kiest voor trein en btm voor de woon-werkreis is gedaald. Het aandeel trein is met ongeveer 9% gedaald, terwijl het aandeel btm 31% lager ligt. Daarbij geldt dat het om een beperkt aantal respondenten gaat, met name wat betreft btm, waardoor deze inzichten relatief grote onzekerheid kennen. Op basis van het LRO, met een veel hoger respondent aantal, komen we echter tot soortgelijke inzichten. Uit het LRO blijkt dat onder werkenden die altijd dezelfde vervoerwijze gebruiken het aandeel trein relatief gezien is afgenomen met 14% af en btm met 20%. Onder werkenden die verschillende vervoerwijzen gebruiken voor de woon-werkreis is de relatieve afname voor trein 10% en voor btm 33%. Op basis van het MPN blijkt dat wanneer werkenden van baan veranderen er iets vaker sprake is van een verschuiving tussen vervoerwijzen dan wanneer werkenden dezelfde baan houden, waarbij het aandeel ov daalt. Het feit dat in 2022 een recordaantal werkenden van baan veranderden (CBS, 2023) heeft daarmee een negatief effect op het ov-gebruik. Opvallend is echter dat ook zonder een verandering van baan relatief veel ov-forenzen voor een andere vervoerwijze kiezen. De verschuivingen in vervoerwijzegebruik voor woon-werk tussen 2019 en 2022 zijn daardoor veel sterker dan in een even lange periode vóór de pandemie, tussen 2016 en 2019.

Vanwege eerder besproken beperkingen van het gebruik van paneldata voor het onderzoeken effecten van thuisonderwijs is het niet mogelijk om iets te zeggen over de effecten van thuisonderwijs op de vervoerwijzekeuze voor onderwijsreizen. Voor andere reismotieven gelden dezelfde beperkingen als bij een verandering in locatie van activiteiten (we observeren slechts een deel van de activiteiten die mensen ondernemen in de driedaagse reisdagboekjes). Wel kunnen we op basis van het MPN iets zeggen over de ontwikkeling in voorkeuren voor het ov. Daarbij geldt dat het hebben van een voorkeur niet gelijk hoeft te staan aan gebruik. Het is echter aannemelijk dat mensen met voorkeur voor trein of btm deze vervoerwijze in ieder geval voor een deel van hun verplaatsingen voor die activiteit gebruiken, terwijl mensen zonder deze voorkeur dit waarschijnlijk niet of in veel mindere mate doen. Daarnaast hebben we enkel informatie over voorkeur t/m 2021. Het is dus mogelijk dat hier nog enig effect van de contactbeperkende maatregelen aanwezig is.

Voor verschillende activiteiten (winkelen, horeca bezoeken, visite, dagjes weg, overige vrijetijdactiviteiten en zakelijke reizen) blijkt dat het aandeel mensen met voorkeur voor trein of btm in 2021 voor alle activiteiten lager ligt in vergelijking met 2019. Onder de groep mensen die in 2019 nog de voorkeur hadden voor het ov varieert de daling in voorkeur voor het ov relatief gezien tussen de 49% tot 75%. Een veel kleiner deel van de mensen heeft tussen 2019 en 2021 een voorkeur voor het ov ontwikkeld. In totaal ligt het aandeel mensen met voorkeur voor het ov voor de verschillende activiteiten relatief gezien 10% tot 38% lager. Eerder concludeerden we al dat de daling in activiteiten ook sterker is onder mensen met een voorkeur voor ov. In combinatie met de bevinding dat de voorkeur voor ov onder deze groep ook sterk is gedaald, is het aannemelijk dat de daling in activiteiten onder deze groep in relatief grote mate betrekking hebben op reizen met het ov.

Een ontwikkeling die reismotief overstijgend is, is de aanschaf van een auto of e-fiets. Ongeveer 6% van onze steekproef heeft tussen 2019 en 2022 een auto aangeschaft. Ongeveer 3% heeft overigens in dezelfde periode de auto weggedaan. Wanneer we de ontwikkeling in autobezit met het MPN bekijken tussen 2016 en 2019 blijkt dat in die periode ook ongeveer 6% een auto heeft aangeschaft en ongeveer 2% een auto heeft weggedaan. De groei in autobezit is tijdens de COVID-pandemie dus vergelijkbaar met de periode ervoor. Het blijkt echter dat het effect van aanschaf van andere vervoerwijzen op ov-gebruik tijdens de pandemie veel groter is dan in de periode vóór de pandemie. De groep die een auto heeft aangeschaft tussen 2019 en 2022 had een hoog ov-gebruik in 2019. Een kwart (25%) gebruikte de trein op 4 of meer dagen per week en ongeveer 22% gebruikte de bus, tram of metro met deze frequentie. Het treingebruik is onder die groep na aanschaf van een auto met ongeveer tweederde afgenomen en het btm-gebruik met bijna 80%. Ter vergelijking, van de groep die tussen 2016 en 2019 een auto aanschafte, gebruikte 12% de trein op 4 of meer dagen per week en 13% de bus, tram of metro. Na aanschaf daalde het trein- en btm-gebruik toen met respectievelijk 44% en 54%. Het ov-gebruik vóór de aanschaf van een auto lag onder deze groep dus lager dan onder de groep die tijdens de pandemie een auto heeft aangeschaft en ook de daling in ov-gebruik was kleiner.

Tijdens de pandemie schafte ongeveer 14% van de mensen een e-fiets aan en deed 2% deze weg. Tussen 2016 en 2019 lagen deze aandelen op respectievelijk 10% en 2%. Na de aanschaf van een e-fiets tijdens de pandemie daalt het gebruik van ov ook relatief sterk, maar de daling is minder sterk dan na de aanschaf van een auto. Daarbij geldt tevens dat het ov-gebruik vóór de aanschaf van een e-fiets onder de groep die een e-fiets heeft aangeschaft ongeveer vier keer zo laag lag als onder de groep die een auto kocht. Na de aanschaf van een e-fiets tijdens de pandemie daalde het treingebruik met ongeveer 49% en het btm-gebruik met 44%. Onder de groep die tussen 2016 en 2019 een e-fiets aanschafte, *steeg* het treingebruik juist met ongeveer 12% en het btm-gebruik met ongeveer 2%.

7.2 Implicaties

Dit onderzoek laat zien dat het (mobiliteits)gedrag van Nederlanders is veranderd sinds de pandemie. Inzichten uit dit onderzoek wijzen erop dat bepaalde gedragsveranderingen een sterker effect hebben op het ov-gebruik dan op het gebruik van andere vervoerwijzen. We zien bijvoorbeeld een sterkere afname in (vrijtijd)activiteiten onder mensen met voorkeur voor ov, een sterkere toename in thuiswerken onder ov-forenzen en verschuivingen in de vervoerwijzekeuze voor bijvoorbeeld de woon-werkreis.

Het is aannemelijk dat de gedragsveranderingen voor een groot deel structureel van aard zijn omdat we inmiddels geruime tijd in een situatie zonder contactbeperkende maatregelen zitten. Het is belangrijk om te realiseren dat deze conclusie niet inhoudt dat het ov-gebruik op totaalniveau niet meer zal groeien. Ook andere ontwikkelingen hebben invloed op het ov-gebruik, zoals bevolkingsgroei en de dienstregeling. Het is bijvoorbeeld te verwachten dat wanneer dienstregelingen weer opgeschaald zouden worden, een deel van de reizigers zal terugkeren.

Doordat de gedragsveranderingen grotendeels structureel van aard lijken, kunnen beleidsmakers en vervoerders waarschijnlijk slechts in beperkte mate reizigers overtuigen om weer structureel vaker van het ov gebruik te maken. Dit geldt zowel om gedragsveranderingen die tot minder mobiliteit hebben geleid als om gedragsveranderingen die hebben geleid tot een verschuiving naar andere vervoerwijzen. Het thuiswerken en digitaal vergaderen lijkt bijvoorbeeld op een structureel hoger niveau dan vóór de pandemie gestabiliseerd te zijn, wat een blijvend effect heeft op het ov-gebruik (en in mindere mate op andere

vervoerwijzen). Wat betreft thuiswerken is het wel relevant om meer in te zetten op spreiding over de week, omdat de dinsdag en donderdag nu relatief sterke pieken kennen, waardoor de capaciteit van het ov niet efficiënt wordt benut.

Ook als het gaat om mensen die tijdens de pandemie een auto of e-fiets hebben aangeschaft, is het niet aannemelijk dat die eenvoudig overtuigd kunnen worden weer vaker van het ov gebruik te maken. Het aanschaffen van een vervoerwijze is immers een langetermijn investering. Wanneer de auto eenmaal voor de deur staat, of de e-fiets in de schuur, is het aannemelijk dat mensen deze vervoermiddelen ook (blijven) gebruiken.

Voor de mensen die nu minder (vrijtijd) activiteiten ondernemen is het ook niet vanzelfsprekend dat zij beleidsmatig beïnvloed kunnen worden om weer vaker van het ov gebruik te maken. Zij zouden dan immers gestimuleerd moeten worden om meer activiteiten te ondernemen. In eerder KiM-onderzoek concludeerden we dat het verlagen van tarieven in het ov in eerste plaats zou leiden tot een stijging van ov-gebruik doordat men nieuwe reizen gaat maken. Veel vervoerders zetten momenteel verschillende kortings- of probeeracties in om reizigers weer in het ov te krijgen (Ecorys, 2023). Omdat dit voor lagere tarieven voor de reiziger zorgt, kan dit mogelijk effectief zijn om mensen weer vaker bepaalde activiteiten (met het ov) te laten ondernemen. Het is echter niet aannemelijk dat dit zal leiden tot een structurele verhoging van het aantal activiteiten (met het ov), maar dat er voornamelijk sprake zal zijn van een tijdelijke stijging zolang men gebruik kan maken van dergelijke kortingsacties (de Haas et al., 2022b).

Voor de groep mensen die voor bepaalde activiteiten nu een andere vervoerwijze kiest, maar daar niet speciaal een ander vervoermiddel voor hebben aangeschaft, hebben dergelijke kortingsacties naar verwachting slechts een beperkt effect. We zien dat de groep mensen die (bijna) nooit het ov gebruiken is gegroeid. Het is aannemelijk dat een deel van die mensen het ov überhaupt niet meer overweegt te gebruiken. Wanneer zij door bijvoorbeeld probeeracties kunnen worden overtuigd om het ov weer te proberen, is het mogelijk dat een deel van hen weer een voorkeur voor het ov zal ontwikkelen. We weten uit eerder onderzoek dat de houding ten aanzien van vervoerwijzen samenhangt met het gebruik van die vervoerwijzen (de Haas & Faber, 2022). Men het ov weer laten proberen kan bijdragen aan het herstellen van de houding ten aanzien van ov waardoor men weer vaker overweegt het ov te gebruiken. We weten uit eerder KiM-onderzoek echter ook dat enkel het verlagen van ov-tarieven slechts in beperkte mate zal leiden tot een verschuiving naar het ov (de Haas et al., 2022b). Daarnaast is het zaak dat men in dat geval een goede ervaring op doet met het ov. We zien immers nu al dat mensen afhaken omdat er sprake is van een lager aanbod en meer uitval.

De resultaten uit dit onderzoek hebben implicaties voor de toekomstramingen van het openbaar vervoergebruik die het KiM jaarlijks maakt voor de middellange termijn. In de ramingen die in 2022 werden gemaakt hielden we al rekening met structurele gedragsveranderingen naar aanleiding van de COVID-19-pandemie en afschalingen in de dienstregeling. Desondanks bleken de ramingen voor 2022 aan de hoge kant (met name voor btm). Ook de ramingen die we toen voor 2023 maakten, lijken aan de hoge kant. Overigens hebben we te weinig gegevens over de realisatie in het lopende jaar om daarover een gedetailleerde beoordeling te geven. De resultaten uit dit onderzoek geven aanleiding om de structurele gedragseffecten op het reisgedrag in de toekomstramingen te herzien. Hoewel bijvoorbeeld het in 2022 aangenomen effect van thuiswerken op woon-werkreizen plausibel lijkt te zijn, lijkt het aangenomen effect op zakelijke reizen te laag en hielden we eerder slechts beperkt rekening met verschuivingen in de vervoerwijzekeuze voor woon-werk. De bevindingen in dit onderzoek zullen door het KiM worden gebruikt om de aannames over structurele gedragseffecten aan te passen in toekomstige prognoses.

Referenties

- Almlöf, E., Rubensson, I., Cebecauer, M., & Jenelius, E. (2021). Who continued travelling by public transport during COVID-19? Socioeconomic factors explaining travel behaviour in Stockholm 2020 based on smart card data. *European Transport Research Review*, 13(1), 31. doi: 10.1186/s12544-021-00488-0
- CBS. (2018-2022). Onderweg in Nederland (ODiN).
- CBS. (2022a, 22 april 2022). Hoger onderwijs; eerste/ouderejaarsstudenten, richting 2010/'11-2021/'22. Retrieved 20 juni 2023, from <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83538NED/table?dl=651E0>
- CBS. (2022b, 22 april 2023). Mbo; studenten, niveau, leerweg, studierichting, regio 2015/'16-2021/'22. Retrieved 20 juni 2023, from <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83538NED/table?dl=651E0>
- CBS. (2023). De arbeidsmarkt in cijfers 2022.
- de Haas, M., Hamersma, M., & Faber, R. (2022a). Heeft COVID geleid tot structureel ander reisgedrag? Eerste inzichten op basis van een vervolgmeting met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- de Haas, M., Hamersma, M., & Faber, R. (2023). Gedrag vóór en na de COVID-pandemie. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- de Haas, M., & Huang, A. (2022). Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- de Haas, M., Terwindt, M., & Witte, J.-J. (2022b). Effecten tariefverlagingen in het ov. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- de Haas, M. C., & Faber, R. (2022). De relatie tussen attitudes en reisgedrag en het verband met de coronapandemie. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Ecorys. (2022). Tweede monitoringsrapportage Transitie OV. Rotterdam.
- Ecorys. (2023). Derde monitoringsrapportage Transitie OV. Rotterdam.
- Faber, R., & Hamersma, M. (2021). De effecten van COVID-19 op mobiliteit: een analyse van de (wetenschappelijke) literatuur. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Faber, R., Hamersma, M., de Haas, M., & Krabbenborg, L. (2023). Estimating post-pandemic effects of working from home and teleconferencing on travel behaviour. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 23(1), 33-62.
- Hamersma, M., Krabbenborg, L., & Faber, R. (2021). Gaat het reizen voor werk en studie door COVID structureel veranderen? Verwachte veranderingen in thuiswerken, televergaderen en thuisonderwijs na COVID en de effecten op mobiliteit. Den Haag.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2022). Kerncijfers Mobiliteit 2022. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Loa, P., & Habib, K. N. (2023). Identifying the Determinants of Anticipated Post-Pandemic Mode Choices in the Greater Toronto Area: A Stated Preference Study. *Transportation Research Record*, 0(0), 03611981221145133. doi: 10.1177/03611981221145133
- Long, A., Carney, F., & Kandt, J. (2023). Who is returning to public transport for non-work trips after COVID-19? Evidence from older citizens' smart cards in the UK's second largest city region. *Journal of Transport Geography*, 107, 103529. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103529>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2023). Landelijk reizigersonderzoek 2022. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Mohring, H. (1972). Optimization and scale economies in urban bus transportation. *The American Economic Review*, 62(4), 591-604.
- NS. (2022). Resultaten corona gedragsonderzoek - 8e meting november 2022. NS.

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Translink. (2023a). Aantal check-ins in het openbaar vervoer in Nederland per maand. from <https://translink.nl/library>

Translink. (2023b). Ministerie I&W dashboard OV-reistransacties.

Van der Loop, H., Bakker, P., Savelberg, F., Kouwenhoven, M., & Helder, E. (2018). Verklaring van de ontwikkeling van het ov-gebruik in Nederland over 2005-2016. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Bijlage A parameterschattingen MNL

Tabel 7.1 Parameterschattingen MNL-model verandering treingebruik (bron: MPN)

		(Veel) minder vaak		Even vaak		(Veel) vaker	
		B	Sig.	B	Sig.	B	Sig.
Constance		0,417	0,496	Ref.	-	-2,073	0,028
Geslacht	Man	-0,076	0,442	Ref.	-	0,020	0,883
	Vrouw	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Leeftijdsklasse	<25 jaar	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	25-44 jaar	-0,823	0,001	Ref.	-	-0,429	0,230
	45-64 jaar	-1,272	0,000	Ref.	-	-0,508	0,172
	65 jaar en ouder	-0,956	0,003	Ref.	-	-1,313	0,012
Onderwijsniveau van respondent	Laagopgeleid	-0,443	0,002	Ref.	-	-0,327	0,121
	Middelbaar opgeleid	-0,228	0,052	Ref.	-	-0,387	0,028
	Hoogopgeleid	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Werkssituatie	Werkzaam	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	arbeidsongeschikt	-0,017	0,947	Ref.	-	-0,079	0,842
	werkloos	-0,292	0,300	Ref.	-	0,659	0,038
	gepensioneerd	0,060	0,790	Ref.	-	0,143	0,715
	scholier/student	-0,351	0,246	Ref.	-	1,826	0,000
	overig	0,096	0,634	Ref.	-	-0,270	0,455
Persoonlijk netto inkomen	<1000	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	1.000-2.000	0,697	0,000	Ref.	-	0,775	0,001
	2.000-3.000	0,549	0,014	Ref.	-	0,693	0,021
	2.000-3.000	0,987	0,000	Ref.	-	0,980	0,007
	>3.000	0,834	0,002	Ref.	-	1,209	0,001
	Onbekend	0,454	0,061	Ref.	-	0,700	0,032
Huishoudsamenstelling	Alleenstaand	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Volwassenhuishouden	0,231	0,061	Ref.	-	-0,028	0,885
	Huishouden met leeftijd jongste kind <= 12 jaar	-0,380	0,020	Ref.	-	-0,182	0,418
	Huishouden met leeftijd jongste kind 13 t/m 17 jaar	-0,264	0,213	Ref.	-	0,113	0,658
Stedelijkheid	Hoog	0,197	0,077	Ref.	-	0,485	0,002
	Matig	0,331	0,020	Ref.	-	0,349	0,085
	Laag	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Regio	Noord (Groningen, Friesland, Drenthe)	-0,197	0,224	Ref.	-	-0,644	0,020
	Oost (Flevoland, Gelderland, Overijssel)	0,086	0,476	Ref.	-	-0,134	0,415
	Zuiden (Noord-Brabant, Limburg)	-0,197	0,105	Ref.	-	-0,220	0,187
	West (Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland)	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Autobezit	Geen bezit in betreffende waves	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Wel bezit in betreffende waves	-0,140	0,345	Ref.	-	0,126	0,586
	Aangeschaft tussen betreffende waves	0,882	0,000	Ref.	-	0,779	0,010
	Weggedaan tussen betreffende waves	-0,495	0,106	Ref.	-	0,578	0,120
E-fietsbezit	Geen bezit in betreffende waves	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Wel bezit in betreffende waves	0,061	0,614	Ref.	-	-0,099	0,604
	Aangeschaft tussen betreffende waves	0,168	0,213	Ref.	-	-0,308	0,113
	Weggedaan tussen betreffende waves	0,296	0,367	Ref.	-	-0,586	0,311
Student	Was nog student in 2020 of 2021	0,768	0,005	Ref.	-	0,745	0,052
	Is momenteel student	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Geen student sinds 2020	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Dagje weg	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,067	0,737	Ref.	-	0,132	0,682
	voorkeur trein/BTM: vaker	-0,476	0,046	Ref.	-	0,100	0,773
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	-0,987	0,000	Ref.	-	-0,496	0,039
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	-1,422	0,000	Ref.	-	-0,690	0,009
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	-0,975	0,000	Ref.	-	0,007	0,979
Winkelen	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,009	0,982	Ref.	-	0,362	0,473
	voorkeur trein/BTM: vaker	-0,562	0,202	Ref.	-	-0,975	0,091
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	-0,272	0,330	Ref.	-	-0,485	0,192

Waar is de ov-reiziger gebleven?

		(Veel) minder vaak		Even vaak		(Veel) vaker	
		B	Sig.	B	Sig.	B	Sig.
Horeca bezoeken	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,109	0,700	Ref.	-	-0,679	0,074
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	-0,074	0,797	Ref.	-	-0,921	0,018
	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,248	0,643	Ref.	-	-0,223	0,768
	voorkeur trein/BTM: vaker	-1,151	0,133	Ref.	-	-0,698	0,489
Visite	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	-0,360	0,287	Ref.	-	-0,544	0,259
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,325	0,345	Ref.	-	-1,212	0,016
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	-0,312	0,365	Ref.	-	0,034	0,945
	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	1,091	0,011	Ref.	-	1,825	0,003
Overig vrijetijd	voorkeur trein/BTM: vaker	0,222	0,622	Ref.	-	-1,211	0,225
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	0,523	0,068	Ref.	-	0,363	0,425
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,746	0,011	Ref.	-	0,557	0,232
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	0,393	0,187	Ref.	-	0,459	0,324
	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
OV-forens: verandering thuiswerken	voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,376	0,321	Ref.	-	0,355	0,622
	voorkeur trein/BTM: vaker	0,193	0,672	Ref.	-	0,961	0,222
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	0,011	0,971	Ref.	-	0,947	0,096
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,183	0,536	Ref.	-	0,839	0,142
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	0,259	0,384	Ref.	-	1,164	0,041
OV-forens: verandering thuiswerken	Geen verandering	-0,008	0,978	Ref.	-	-0,406	0,401
	Minder vaak thuiswerken	0,630	0,182	Ref.	-	-1,352	0,303
	1-8 uur toename	0,454	0,324	Ref.	-	-1,365	0,223
	9-24 uur toename	1,800	0,000	Ref.	-	0,677	0,278
	>24 uur toename	1,363	0,054	Ref.	-	-1,228	0,450
	Geen ov-forens/werkt niet	0b	0	Ref.	-	0b	0,000

Tabel 7.2. Parameterschattingen MNL-model verandering btm-gebruik (bron: MPN)

		(Veel) minder vaak		Even vaak		(Veel) vaker	
		B	Sig.	B	Sig.	B	Sig.
Constante		-0,453	0,485	Ref.	-	-2,355	0,012
Geslacht	Man	-0,257	0,008	Ref.	-	-0,279	0,033
	Vrouw	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Leeftijdsklasse	<25 jaar	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	25-44 jaar	-0,043	0,864	Ref.	-	0,371	0,324
	45-64 jaar	-0,242	0,342	Ref.	-	0,099	0,801
Onderwijsniveau van respondent	65 jaar en ouder	0,020	0,951	Ref.	-	0,185	0,706
	Laagopgeleid	-0,488	0,000	Ref.	-	0,219	0,280
	Middelbaar opgeleid	-0,152	0,182	Ref.	-	0,155	0,374
Werksituatie	Hoogopgeleid	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Werkzaam	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	arbeidsongeschikt	-0,347	0,171	Ref.	-	0,145	0,668
	werkloos	-0,583	0,029	Ref.	-	-0,123	0,729
	gepensioneerd	-0,201	0,366	Ref.	-	-0,123	0,721
Persoonlijk netto inkomen	scholier/student	0,764	0,011	Ref.	-	2,331	0,000
	overig	-0,183	0,367	Ref.	-	-0,060	0,846
	<1000	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	1.000-2.000	0,519	0,007	Ref.	-	0,707	0,003
	2.000-3.000	0,476	0,029	Ref.	-	0,861	0,003
Huishoudsamenstelling	2.000-3.000	0,779	0,002	Ref.	-	1,591	0,000
	>3.000	0,560	0,036	Ref.	-	1,216	0,001
	Onbekend	0,349	0,137	Ref.	-	0,461	0,161
	Alleenstaand	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Volwassenhuishouden	0,021	0,864	Ref.	-	-0,224	0,202
	Huishouden met leeftijd jongste kind <= 12 jaar	-0,638	0,000	Ref.	-	-0,427	0,044
	Huishouden met leeftijd jongste kind 13 t/m 17 jaar	-0,608	0,003	Ref.	-	-0,178	0,471

Waar is de ov-reiziger gebleven?

		(Veel) minder vaak		Even vaak		(Veel) vaker	
		B	Sig.	B	Sig.	B	Sig.
Stedelijkheid	Hoog	0,376	0,000	Ref.	-	0,258	0,074
	Matig	0,144	0,306	Ref.	-	-0,215	0,273
	Laag	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Regio	Noord (Groningen, Friesland, Drenthe)	-0,436	0,007	Ref.	-	-0,542	0,027
	Oost (Flevoland, Gelderland, Overijssel)	-0,335	0,005	Ref.	-	-0,137	0,385
	Zuiden (Noord-Brabant, Limburg)	-0,145	0,210	Ref.	-	-0,097	0,545
	West (Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland)	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Autobezit	Geen bezit in betreffende waves	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Wel bezit in betreffende waves	-0,271	0,067	Ref.	-	-0,518	0,012
	Aangeschaft tussen betreffende waves	0,954	0,000	Ref.	-	0,686	0,018
	Weggedaan tussen betreffende waves	-0,346	0,247	Ref.	-	0,472	0,158
E-fietsbezit	Geen bezit in betreffende waves	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Wel bezit in betreffende waves	0,075	0,527	Ref.	-	-0,103	0,563
	Aangeschaft tussen betreffende waves	0,225	0,086	Ref.	-	-0,011	0,952
	Weggedaan tussen betreffende waves	0,164	0,625	Ref.	-	0,513	0,213
Student	Was nog student in 2020 of 2021	1,065	0,000	Ref.	-	0,354	0,391
	Is momenteel student	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	Geen student sinds 2020	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
Dagje weg	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,253	0,470	Ref.	-	-0,410	0,446
	voorkeur trein/BTM: vaker	0,543	0,283	Ref.	-	1,189	0,057
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	-0,760	0,002	Ref.	-	-0,387	0,303
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,951	0,000	Ref.	-	-0,546	0,156
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	-0,790	0,002	Ref.	-	-0,282	0,467
Winkelen	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	1,072	0,001	Ref.	-	-0,105	0,836
	voorkeur trein/BTM: vaker	0,921	0,018	Ref.	-	0,346	0,526
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	-0,198	0,407	Ref.	-	0,043	0,903
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,093	0,700	Ref.	-	-0,207	0,560
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	-0,169	0,504	Ref.	-	-0,111	0,760
Horeca bezoeken	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	1,208	0,002	Ref.	-	0,447	0,451
	voorkeur trein/BTM: vaker	0,439	0,317	Ref.	-	0,428	0,475
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	0,261	0,350	Ref.	-	-0,062	0,876
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,203	0,480	Ref.	-	-0,300	0,467
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	0,396	0,163	Ref.	-	0,224	0,574
Visite	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,556	0,258	Ref.	-	1,118	0,086
	voorkeur trein/BTM: vaker	1,405	0,011	Ref.	-	1,487	0,034
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	0,778	0,011	Ref.	-	0,367	0,400
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,890	0,004	Ref.	-	0,637	0,152
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	0,605	0,052	Ref.	-	0,419	0,344
Overig vrijetijd	voorkeur trein/BTM: geen verandering	0b	0,000	Ref.	-	0b	0,000
	voorkeur trein/BTM: minder vaak	0,184	0,707	Ref.	-	-1,214	0,137
	voorkeur trein/BTM: vaker	-0,481	0,385	Ref.	-	-0,219	0,797
	Geen voorkeur trein/BTM; geen verandering	-0,264	0,509	Ref.	-	0,052	0,929
	Geen voorkeur trein/BTM: minder vaak	-0,023	0,954	Ref.	-	0,296	0,610
	Geen voorkeur trein/BTM: vaker	-0,115	0,775	Ref.	-	0,340	0,557
OV-forens: verandering thuiswerken	Geen verandering	-0,493	0,107	Ref.	-	-0,748	0,129
	Minder vaak thuiswerken	0,473	0,373	Ref.	-	1,115	0,063
	1-8 uur toename	0,396	0,367	Ref.	-	-0,946	0,317
	>9 uur toename	0,896	0,006	Ref.	-	-0,608	0,369
	Geen ov-forens/werkt niet	0b	0	Ref.	-	0b	0,000

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Colofon

Dit is een uitgave van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM),
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Oktober 2023

Auteurs:

Mathijs de Haas

Projectnummer: MB2312

Vormgeving en opmaak: IenW

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Bezuidenhoutseweg 20

2594 AV Den Haag

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965

Website : www.kimnet.nl

E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl
of aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd
contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen op voorwaarde van
bronvermelding: De Haas, M.C. (2023), Waar is de ov-reiziger gebleven?
Achtergrondrapport. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).