



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Waar is de ov-reiziger gebleven?

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Mathijs de Haas | Oktober, 2023

Samenvatting

Sinds de COVID-19-pandemie is het (mobiliteits)gedrag van Nederlanders veranderd. OV-gebruikers 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. In hoofdlijnen zijn vijf conclusies te trekken over de gedragsveranderingen tussen 2019 en 2022 die van invloed zijn op de mobiliteit:

1. Nederlanders ondernemen gemiddeld ongeveer 6% minder (vrijtijds)activiteiten buitenshuis. Voor mensen met een voorkeur voor de trein (-10%) of voor bus, tram of metro (btm) (-23%) is die afname in (vrijtijds)activiteiten sterker dan gemiddeld.
2. Vóór de pandemie werkten Nederlanders gemiddeld 11% van de werkuren thuis, tegenover ongeveer 23% eind 2022. Voor ov-forenzen is het aandeel thuiswerkuren zelfs 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 dan vóór de pandemie. Onder ov-forenzen is de daling 55%. Wel verwachten werkenden op de lange termijn weer iets meer zakelijke reizen te gaan maken. Gemiddeld verwachten zij dan ongeveer 17% minder zakelijke reizen te maken dan vóór de pandemie. Ov-forenzen verwachten ongeveer 44% minder zakelijke reizen te maken.

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. Het aantal mensen dat er de voorkeur aan geeft om per ov naar (vrijtijds)activiteiten te reizen, is afgenomen. 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% voor de verschillende activiteiten. 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. Informatie over de voorkeuren in 2022 ontbreekt.

Het is aannemelijk dat deze gedragsveranderingen grotendeels structureel van aard zijn omdat reizigers al langere tijd niet meer in hun activiteiten gehinderd worden door contactbeperkende maatregelen. De mogelijkheden om reizigers weer te overtuigen vaker het ov te gebruiken lijken daarnaast beperkt. Er liggen echter ook andere factoren dan de COVID-19-pandemie ten grondslag aan deze gedragsveranderingen, zoals een hoge inflatie en een afschaling van de dienstregelingen. Wanneer de dienstregelingen weer opgeschaald zouden worden, is bijvoorbeeld te verwachten dat een deel van de reizigers terugkeert.



Inhoud



WAAR IS DE OV-REIZIGER GEBLEVEN?

1 Ontwikkeling gebruik en aanbod OV

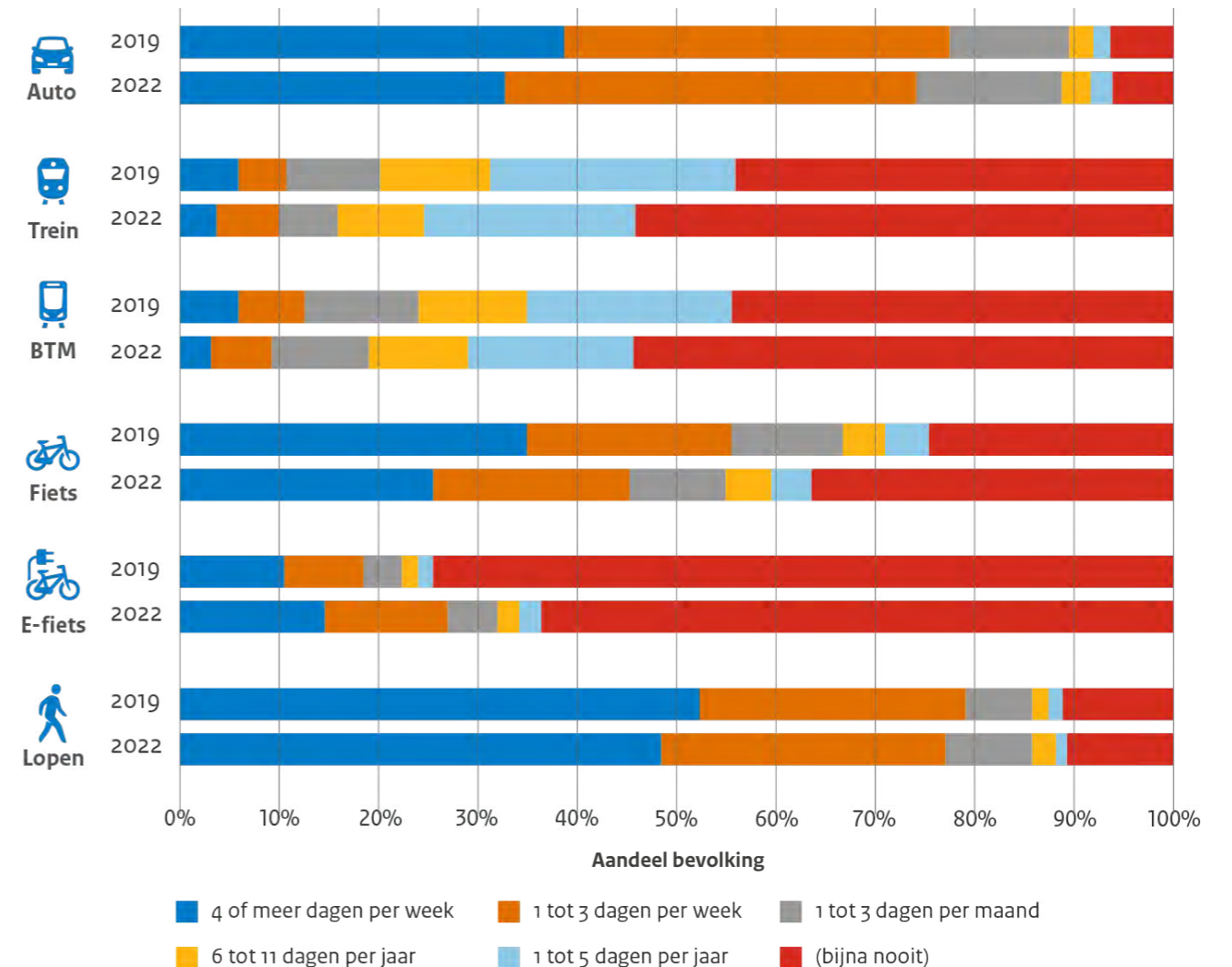
Aanleiding onderzoek

Sinds het begin van de COVID-19-pandemie maken Nederlanders minder gebruik van het openbaar vervoer (ov) dan daarvoor. Nadat medio maart 2022 de laatste contactbeperkende maatregelen zijn afgeschaft, herstelt het ov-gebruik zich wel enigszins maar het herstel is minder dan dat van andere vervoerwijzen. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft verklaringen hiervoor onderzocht om beter in beeld te krijgen of het aannemelijk is dat reizigers nog terugkeren naar het ov.

22% minder treingebruik, 31% minder bus, tram en metro

We onderzochten de veranderingen in het reisgedrag tussen 2019 en 2022 met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). We onderzochten daarmee veranderingen binnen een gelijkblijvende groep respondenten. Ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei komen daardoor niet tot uiting in de resultaten. Vooral de veranderingen in het ov-gebruik blijken relatief groot te zijn. Zo is de groep die (bijna) nooit met het ov reist, gegroeid van ongeveer 45% in 2019 naar 55% in 2022. Ook het aantal mensen dat op 4 of meer dagen per week gebruik maakt van het ov, is relatief sterk gedaald. De frequentie waarmee men de trein of bus, tram en metro (btm) gebruikt, ligt daardoor respectievelijk 22% en 31% lager dan voor de pandemie. Ook uit eigen gedragsonderzoek van NS in november 2022 blijkt een soortgelijke daling (21%) voor het treingebruik.

Frequentie gebruik vervoerwijzen 2019 en 2022 (bron: MPN)



Vaker verandering ov-gebruik onder hoogopgeleiden en hoge inkomens

Verskillende achtergrondkenmerken verklaren de veranderingen in het ov-gebruik. Zo komen de veranderingen in het gebruik van trein en btm vaker voor bij hoogopgeleiden en mensen met een hoog inkomen. Opvallend is dat onder deze groepen het ov-gebruik zowel vaker is toegenomen als vaker is afgenomen. Daarmee kunnen we concluderen dat lager opgeleiden en mensen met een lager inkomen minder vaak het ov-gebruik hebben aangepast tussen 2019 en 2022. Een daling van het trein- en btm-gebruik komt duidelijk vaker voor onder mensen die tussen 2019 en 2022 een studie hebben afgerond, ov-forenzen die in deze periode vaker zijn gaan thuiswerken en mensen die een auto hebben aangeschaft tussen 2019 en 2022. Verderop in deze brochure gaan we nader in op de effecten van het thuiswerken (hoofdstuk 2) en de aanschaf van een auto (hoofdstuk 4).

Ontwikkeling van aanbod en gebruik divers

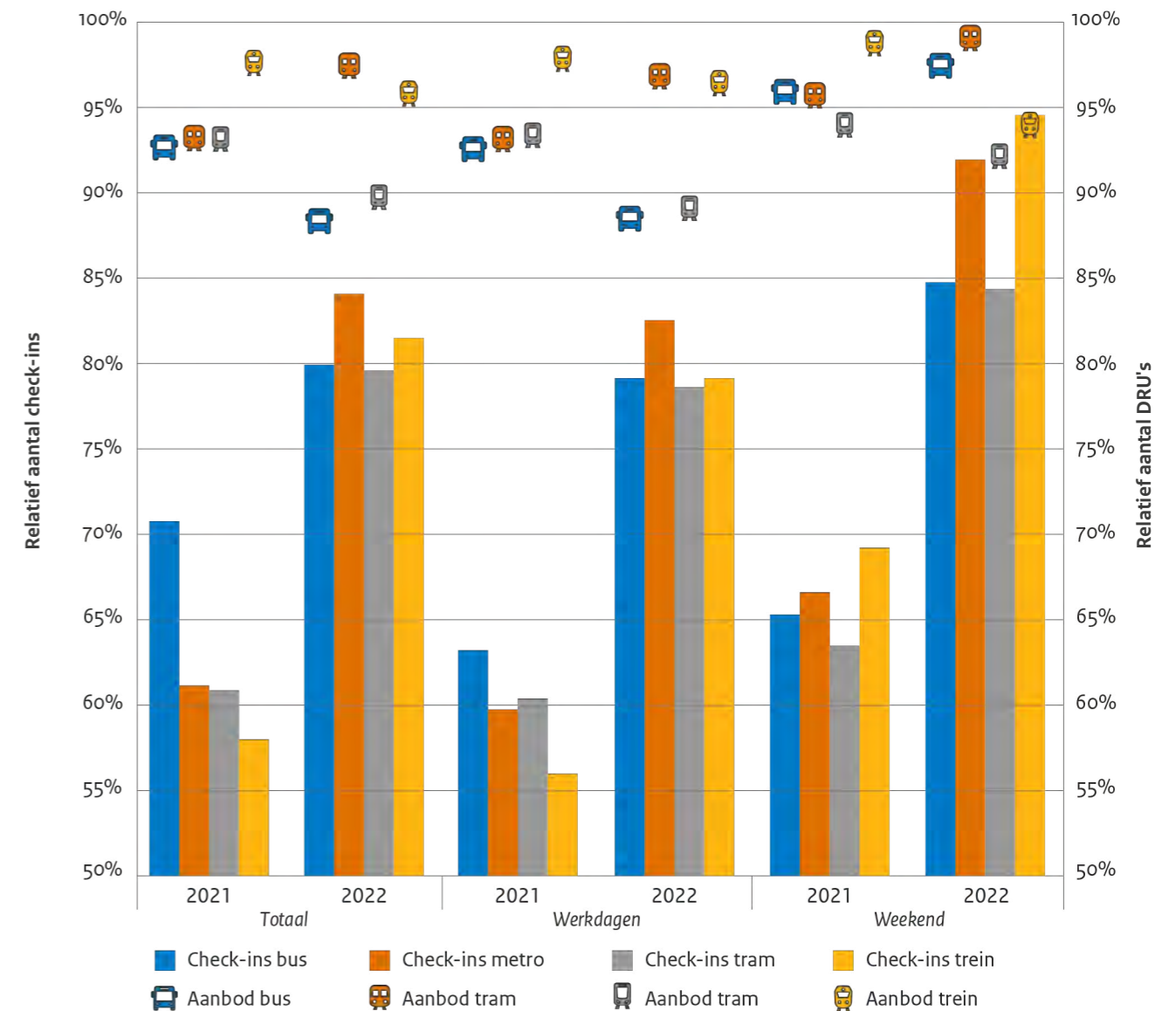
De mate waarin het ov-gebruik zich herstelt sinds de COVID-19-maatregelen zijn afgeschaft, is divers. Er zijn verschillen tussen de verschillende vormen van ov en ook tussen regio's, dagen van de week en gebruikersgroepen. Lag het gebruik van de trein tijdens de pandemie relatief gezien lager dan dat van btm ten opzichte van de periode ervoor, sinds het afschaffen van alle contactbeperkende maatregelen is het treingebruik sterker hersteld dan dat van btm.

In de periode april tot en met december 2022 lag het aantal check-ins op werkdagen voor trein, bus en tram nog ongeveer 20% lager dan in 2019, en voor metro ongeveer 17% lager. In de weekenden herstelde het aantal check-ins zich sterker. Voor de trein lag dat aantal in dezelfde periode in de weekenden nog ongeveer 5% lager dan in 2019. Ook voor btm geldt dat in de weekenden het aantal check-ins duidelijk dichterbij het niveau van vóór de pandemie ligt dan op doordeweekse dagen.

In tegenstelling tot het ov-gebruik is het ov-aanbod tijdens de pandemie en na het afschaffen van alle maatregelen veel dichterbij het niveau van 2019 gebleven. Dat het aanbod op peil is gebleven, is (in ieder geval deels) toe te schrijven aan de beschikbaarheidsvergoeding ov (BVOV). Via deze maatregel vergoedde het Rijk vervoerders voor 93-95% van hun kosten om een volwaardige dienstregeling te blijven rijden. Daarnaast bleven decentrale

concessieverleners de gebruikelijke subsidiebijdrage verstrekken aan vervoerders, ondanks het lagere aanbod.

Ontwikkeling aantal check-ins en aanbod (in dienstregelingsuren (DRU's)) in de periode april t/m december van 2021 en 2022 relatief aan 2019 naar type ov (Bron: Translink (check-ins) en GTFS data bewerkt door Hypercube (aanbod))



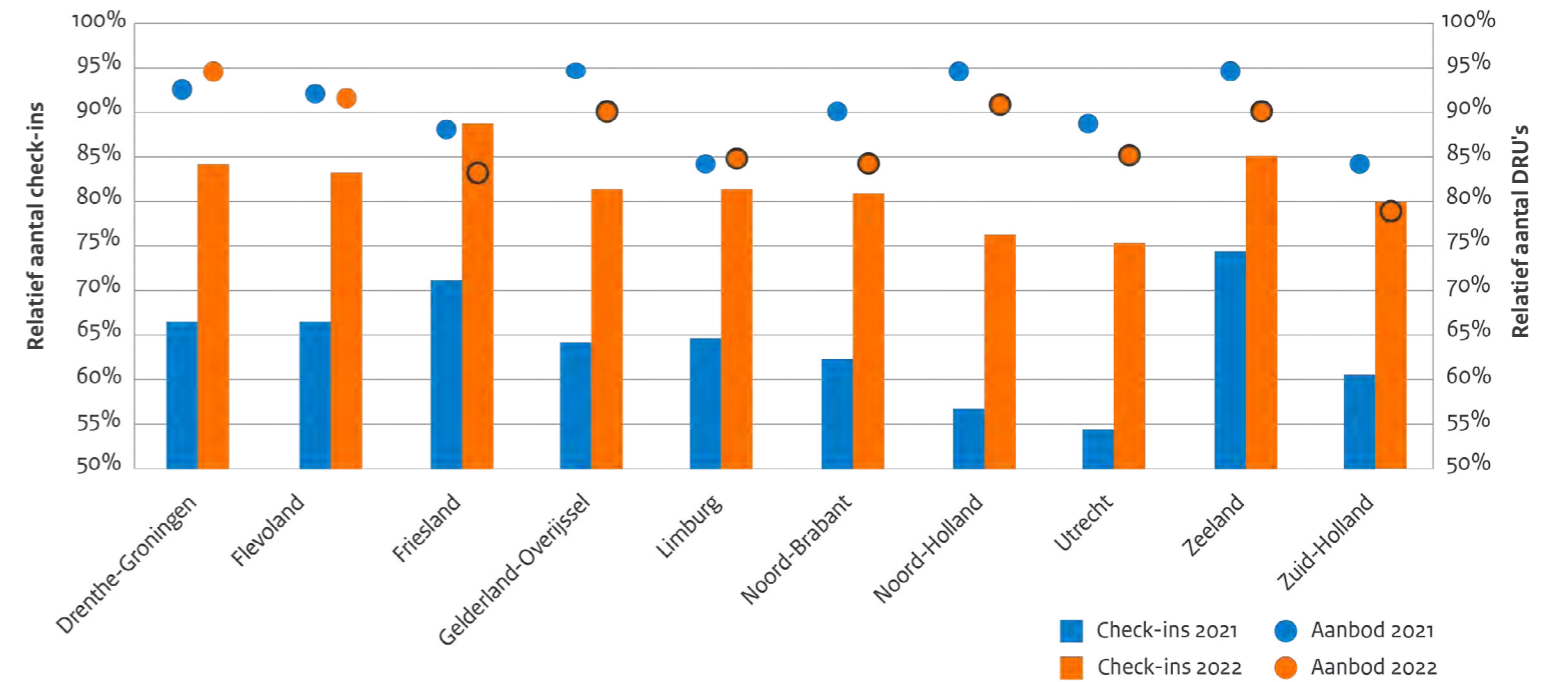
Geen duidelijke relatie tussen ontwikkeling aanbod en gebruik

Hoewel bekend is dat het ov-aanbod invloed heeft op de vraag ernaar, vinden we deze 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.

Ook andere factoren beïnvloeden ontwikkeling ov-aanbod

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.

Ontwikkeling aantal check-ins en aanbod (DRU's) in de periode april t/m december van 2021 en 2022 ten opzichte van 2019 naar provincie (Bron: Translink (check-ins) en GTFS data bewerkt door Hypercube (aanbod)) (enkele provincies zijn samengevoegd vanwege concessiewijzigingen in deze provincies tussen 2019 en 2022)



2 Veranderde activiteitenpatronen

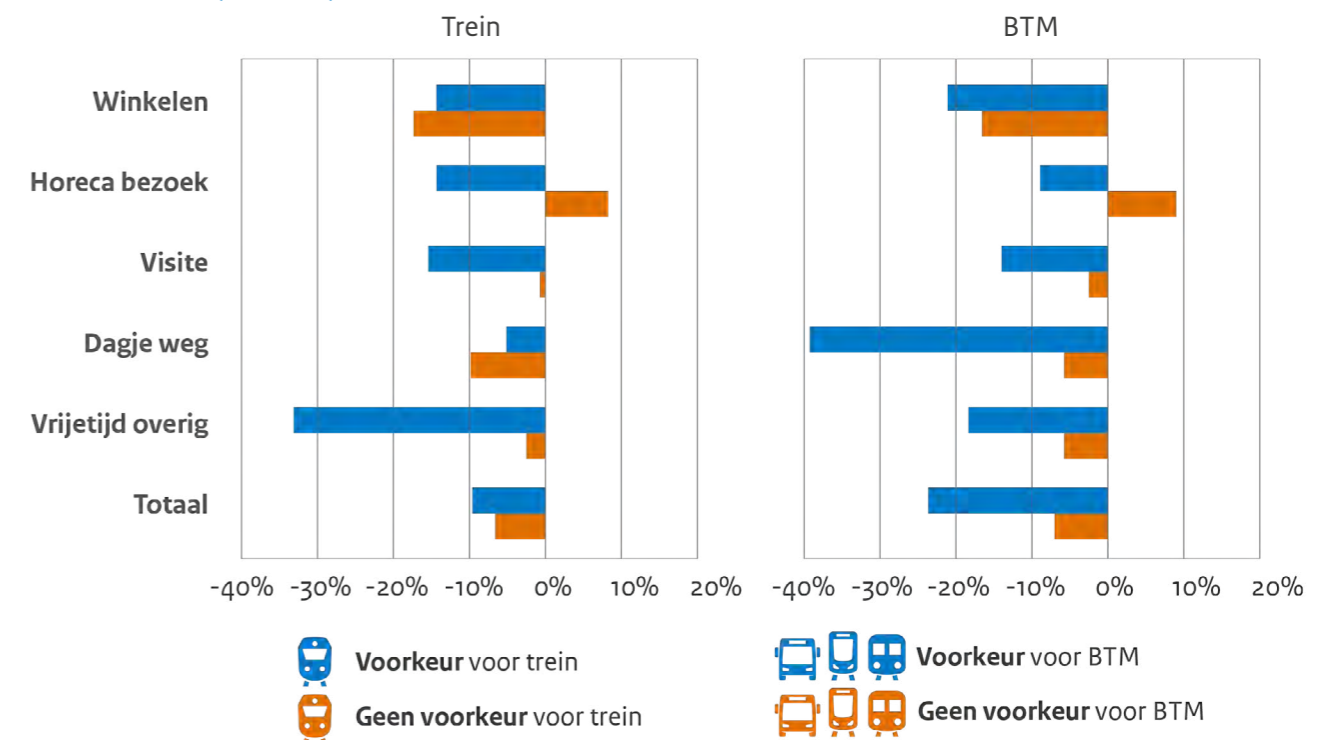


Minder vrijetijdsactiviteiten

Nederlanders ondernamen in het najaar van 2022 minder (vrijetijds)activiteiten buitenshuis dan in het najaar van 2019. Dit geldt vooral voor de frequentie waarmee zij gaan winkelen (-17%), sporten (-12%), vrijwilligerswerk doen (-10%) of een dagje weg gaan (-9%). Daar staat tegenover dat zij andere activiteiten, zoals het ophalen van op internet gekochte spullen bij een afhaalpunt (+15%) of het bezoeken van horeca (+7%), juist vaker deden. In totaal ondernamen Nederlanders ongeveer 6% minder activiteiten.

Vooral mensen die er vóór de pandemie de voorkeur aan gaven om per trein of btm naar verschillende activiteiten te reizen, gingen er in de vrije tijd minder vaak op uit. Voor mensen met de voorkeur voor de trein is de gemiddelde afname 10%, en voor de mensen met voorkeur voor btm is deze nog sterker, namelijk 23%. Het gaat hierbij overigens om een voorkeur. Mensen met een voorkeur voor het ov zullen deze vervoerwijze niet altijd gebruiken, maar het is aannemelijk dat zij dit vaker doen dan mensen met een andere voorkeur. De afname van het aantal vrijetijdsactiviteiten is voor het ov daarom naar verwachting sterker dan voor andere vervoerwijzen.

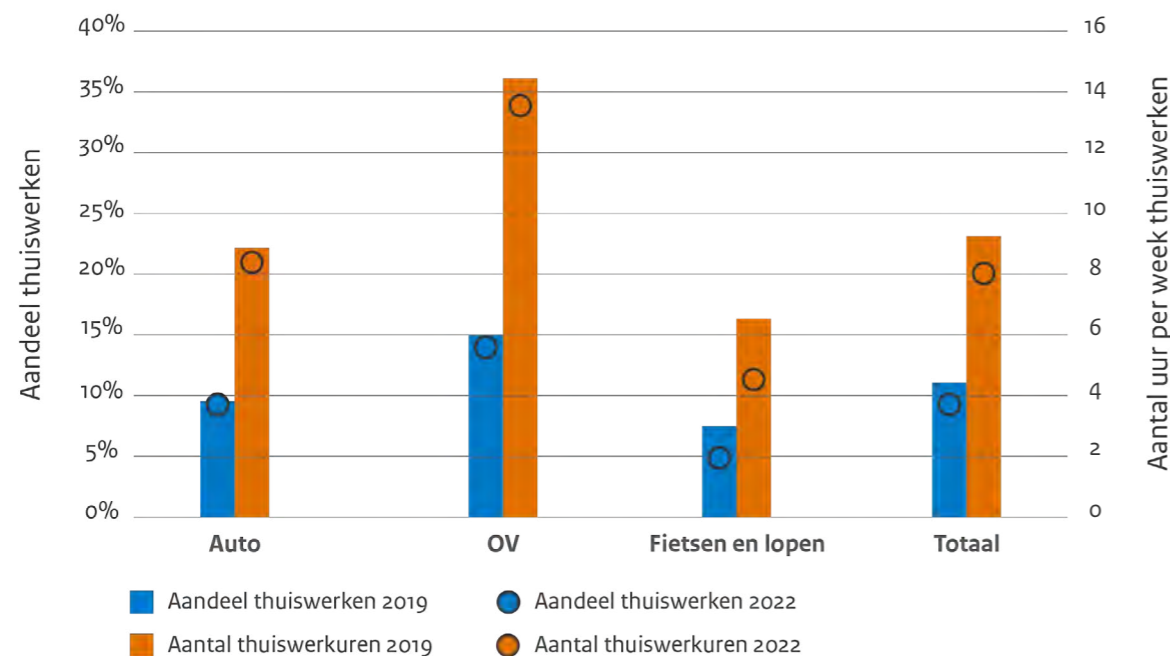
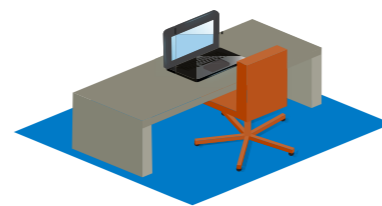
Relatieve verandering (vrijetijds)activiteiten buitenshuis tussen 2019 en 2022 naar voorkeur voor trein of btm (Bron: MPN)



Meer thuiswerken, minder spreiding over de week

Onder ov-forenzen is zowel de mate van thuiswerken als de toename daarvan sinds de pandemie hoger dan onder andere werkenden. Vóór de pandemie werkten Nederlanders gemiddeld 11% van de werkuren thuis. Autoforenzen deden dat ongeveer 10% van de werkuren, ov-forenzen ongeveer 15% van de werkuren. Eind 2022 werkten Nederlanders iets minder dan een kwart (23%) van de werkuren thuis, terwijl ov-forenzen dat duidelijk vaker deden, namelijk 36%. Doordat zij vaker thuiswerken, reizen Nederlanders op minder dagen voor het werk. Dinsdag en donderdag zijn duidelijk de populairste dagen om op kantoor te werken (niet in figuur). Onder ov-forenzen is dit patroon sterker dan onder werkenden die op een andere manier naar het werk reizen. Ook onder auto- en fietsforenzen zijn dinsdag en donderdag de populairste dagen om op kantoor te werken, maar de verschillen met de andere dagen zijn minder groot dan in het geval van ov-forenzen.

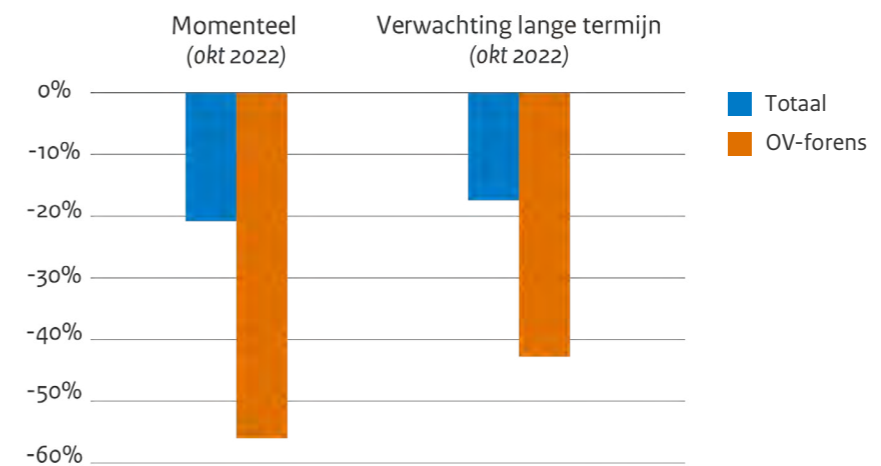
Aandeel van de werkuren en aantal werkuren dat Nederlanders thuiswerken, naar vervoerwijze woon-werk (Bron: MPN)



Sterke daling aantal zakelijke reizen

Gerelateerd aan de toename van het thuiswerken is ook een verschuiving waarneembaar van fysieke naar digitale vergaderingen. Onder ov-forenzen is deze verschuiving groter dan onder andere werkenden. Dit heeft tot gevolg dat ook de afname in zakelijke reizen veel sterker is onder ov-forenzen. In oktober 2022 verwachtten werkenden op de lange termijn weer iets meer zakelijke reizen te gaan maken. Op de lange termijn zou het gaan om gemiddeld 17% minder zakelijke reizen dan vóór de pandemie. Voor ov-forenzen is die daling veel sterker, namelijk 44%.

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

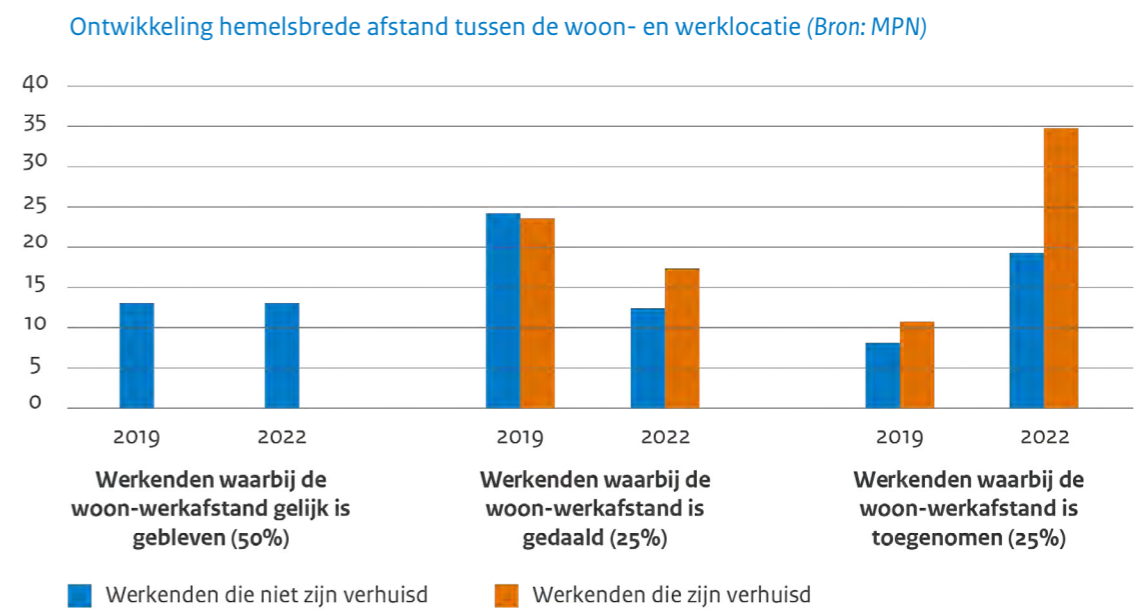


3 Verandering locaties activiteiten

Toename woon-werkafstand

Voor ongeveer een kwart van de werkenden in onze steekproef is de gemiddelde woon-werkafstand tussen 2019 en 2022 afgenomen en voor nog eens een kwart is deze juist toegenomen. Doordat de afstandstoename groter is dan de afstandsafname, is de gemiddelde woon-werkafstand tussen 2019 en 2022 iets groter geworden. Vooral in het geval van een verhuizing (en dus niet door een verandering van baan of een verhuizing van de werkgever), is de afstandstoename het sterkst.

Hemelsbrede afstand woon-werk (km)



WAAR IS DE OV-REIZIGER GEBLEVEN?

De werkenden die zijn verhuisd en te maken kregen met een grotere woon-werkafstand, werken het meest thuis. Of mensen als gevolg van de mogelijkheden om thuis te werken daadwerkelijk verder weg van het werk zijn gaan wonen, kunnen we niet vaststellen. Hoewel thuiswerkers minder vaak naar kantoor gaan, leggen zij op de dagen dat zij wel naar kantoor gaan dus een iets langere afstand af dan vóór de pandemie.

Vanwege beperkte responsaantallen zijn deze ontwikkelingen niet uit te splitsen naar vervoerwijzen. Uit het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO) blijkt echter dat ov-forenzen vaker zijn verhuisd en van werklocatie zijn veranderd dan auto- en fietsforenzen. Ook de gemiddelde woon-werkafstand is het sterkst toegenomen onder ov-forenzen.

Verandering van locaties van andere activiteiten niet goed vast te stellen

Voor andere activiteiten dan werk is niet goed vast te stellen of deze dichterbij huis of juist verder weg plaatsvinden. We hebben dit namelijk niet expliciet gevraagd aan de respondenten in het MPN. De ontwikkeling van de gemiddelde verplaatsingsafstand kan hier enige indicatie voor geven, hoewel ook andere factoren van invloed kunnen zijn. Kiest iemand nu bijvoorbeeld voor de (e-)fiets voor bepaalde korte ritten die hij of zij eerder per ov aflegde, dan leidt dat tot een hogere verplaatsingsafstand met het ov hoewel de bezochte locaties niet veranderd hoeven te zijn.

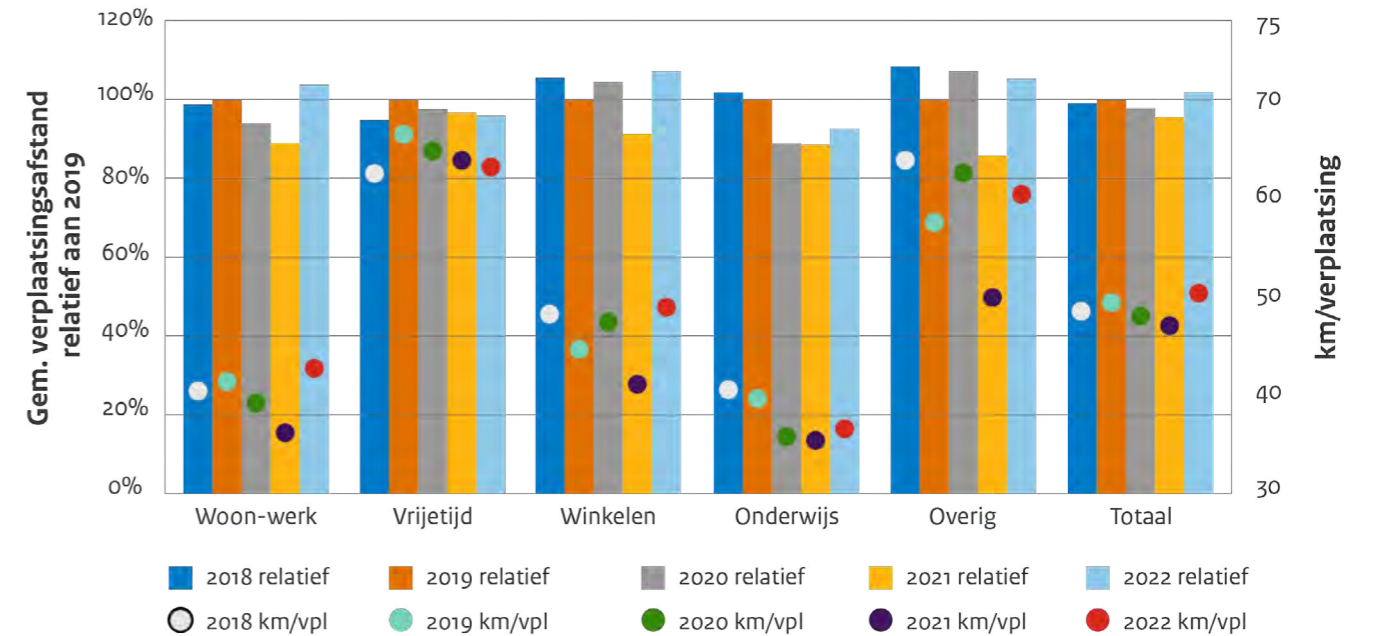


Op basis van het nationale verplaatsingsonderzoek (ODiN) zijn geen hele duidelijke patronen waarneembaar in de ontwikkeling van de gemiddelde verplaatsingsafstand per trein. De gemiddelde verplaatsingsafstanden verschillen weliswaar tussen verschillende jaren, maar ook vóór de pandemie, tussen 2018 en 2019, zijn kleine fluctuaties te zien. Wel lijken de verplaatsingen per trein voor onderwijs al sinds het begin van de pandemie over een kortere afstand te gaan. We kunnen echter niet vaststellen of studenten en scholieren de afgelopen jaren een onderwijslocatie dicht bij huis zijn gaan zoeken, of dat deze ontwikkeling te maken heeft met de mogelijkheden tot thuisonderwijs.

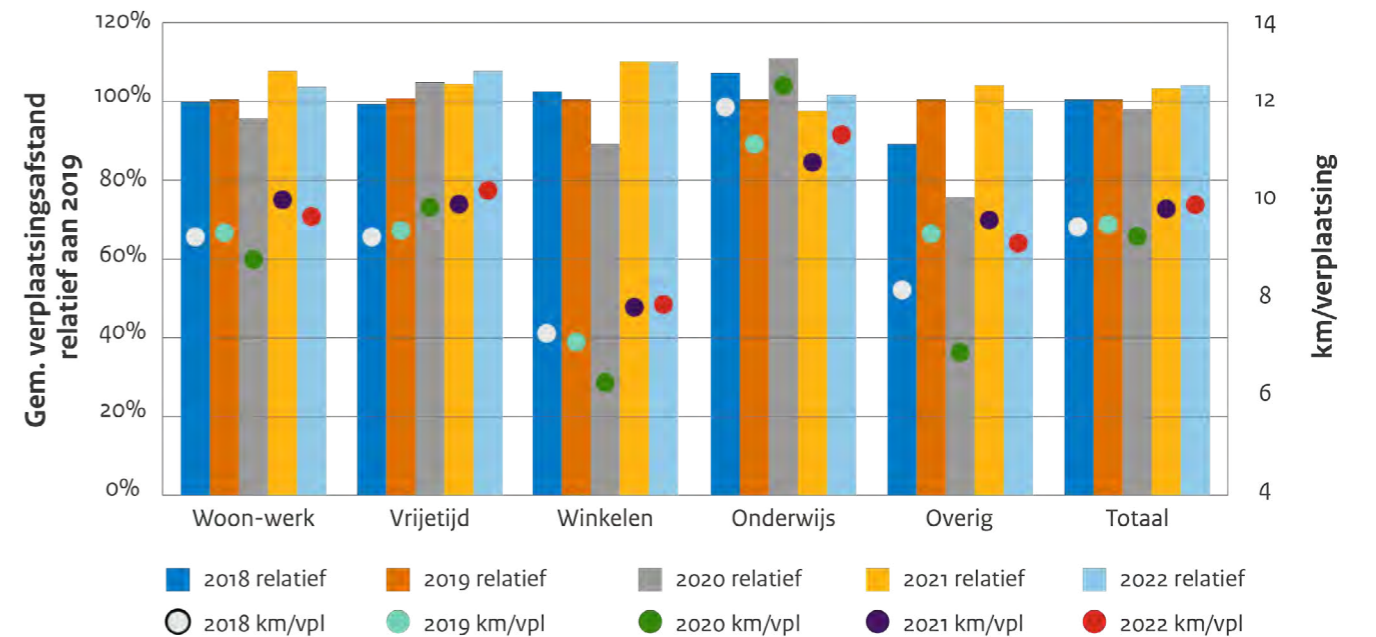
De gemiddelde verplaatsingsafstand per btm ligt voor de motieven vrije tijd en winkelen in 2022 iets hoger dan vóór de pandemie. In welke mate mensen activiteiten daadwerkelijk verder van huis zijn gaan doen en in welke mate er sprake is van een verschuiving naar andere vervoerwijzen (fiets, lopen) kunnen we niet vaststellen. Voor andere reismotieven liggen de gemiddelde verplaatsingsafstanden in 2022 op ongeveer hetzelfde niveau als vóór de pandemie.



🚆 Ontwikkeling gemiddelde verplaatsingsafstand **treinverplaatsingen**, relatief (2019 = 100) en absoluut (Bron: ODiN)



🚗🚲🚆 Ontwikkeling gemiddelde verplaatsingsafstand **btm-verplaatsingen**, relatief (2019 = 100) en absoluut (Bron: ODiN)



4 Andere vervoerwijzekeuzes

Minder werkenden met het ov

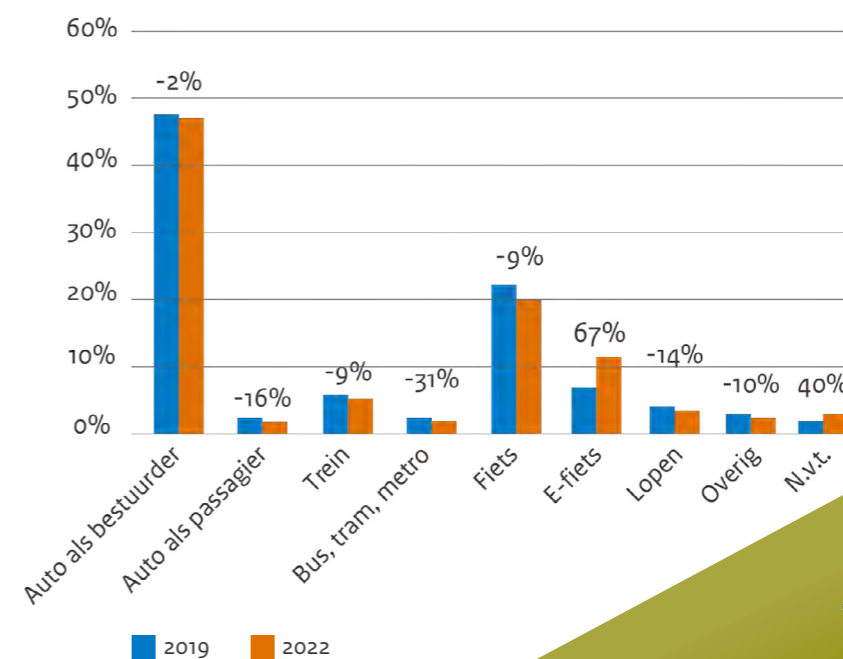
Niet alleen leggen werkenden minder woon-werkreizen af door de thuiswerkmogelijkheden, ook reist een deel van hen in 2022 met een ander vervoermiddel naar het werk dan in 2019. Voor bijna alle vervoerwijzen is het aandeel werkenden dat met die vervoerwijze naar het werk reist, gedaald. Alleen het aandeel werkenden dat met de e-fiets naar het werk reist, is gestegen, evenals het aandeel mensen dat niet voor het werk reist (bijvoorbeeld doordat zij volledig thuiswerken).

De aandelen van trein en btm in het woon-werkverkeer zijn relatief sterk afgenomen. In 2022 nam het aandeel van de auto als bestuurder af met ongeveer 2%, terwijl het aandeel van de trein afnam met relatief gezien 9% en dat van btm met ongeveer 31%. Het totale aandeel van de fiets (normale fiets en e-fiets gecombineerd) nam toe met ongeveer 9%.

In een even lange periode vóór de COVID-19-pandemie waren de verschuivingen, met name voor het ov, veel minder sterk. In die periode nam het aandeel van de trein relatief gezien juist toe met ongeveer 3%, terwijl het aandeel btm afnam met ongeveer 5%.

Bij deze inzichten geldt dat de ontwikkelingen voor de vervoerwijzen met een beperkt aandeel (zoals het ov) een relatief grote onzekerheid kennen. Deze zijn immers gebaseerd op een beperkt aantal respondenten. Het Landelijk Reizigersonderzoek, dat meer respondenten kent, wijst echter in dezelfde richting. Ook in dat onderzoek blijkt dat minder werkenden de woon-werkreis afleggen per trein of btm.

Vervoerwijze die werkenden het vaakst gebruiken voor de woon-werkreis. De percentages boven de staven tonen de relatieve verandering in het aandeel tussen 2019 en 2022 (Bron: MPN)

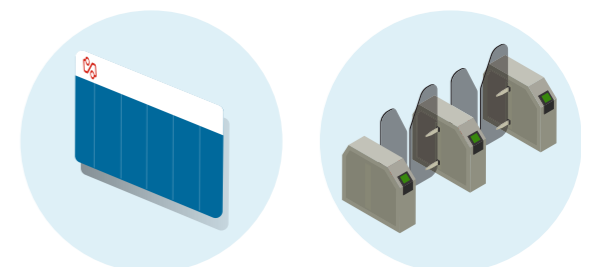
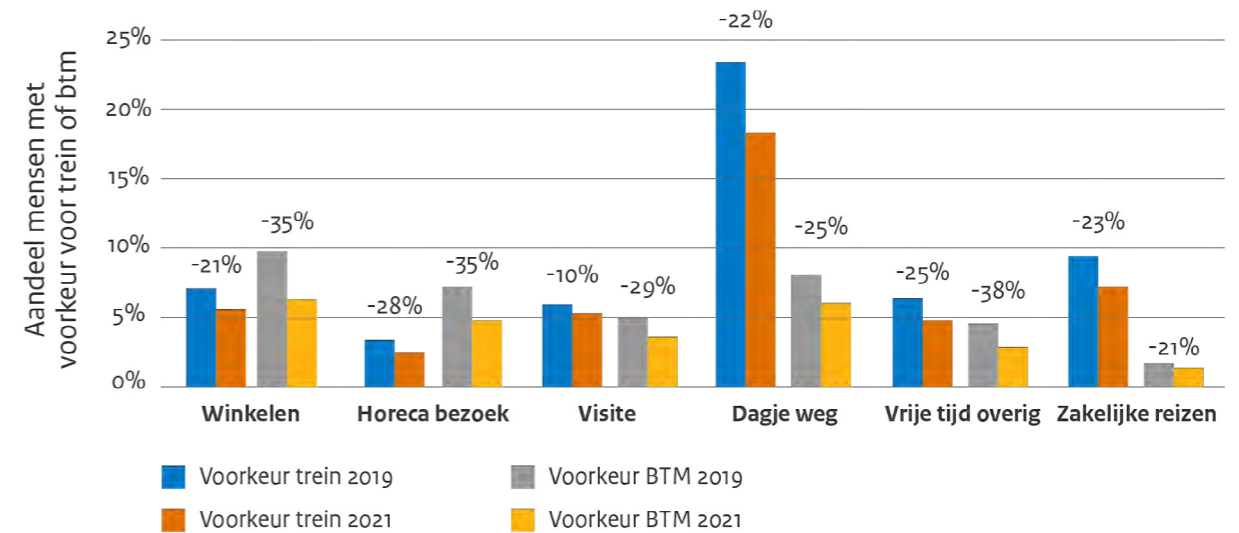




Minder mensen geven de voorkeur aan ov voor verschillende activiteiten

Het aandeel mensen dat de voorkeur geeft aan het ov om naar verschillende activiteiten (winkelen, horeca bezoeken, visite, dagjes weg, overige vrijetijdactiviteiten en zakelijke reizen) te reizen, is tussen 2019 en 2021 afgenomen. Binnen 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 49-75%. 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 10-38% lager. Omdat we hier enkel informatie hebben voor de periode tot en met 2021, weten we niet of de voorkeuren sinds het afschaffen van alle contactbeperkende maatregelen enigszins zijn hersteld.

Aandeel mensen met voorkeur voor de trein of btm voor verschillende activiteiten. De percentages boven de staven tonen de relatieve verandering in het aandeel tussen 2019 en 2021 (bron: MPN)

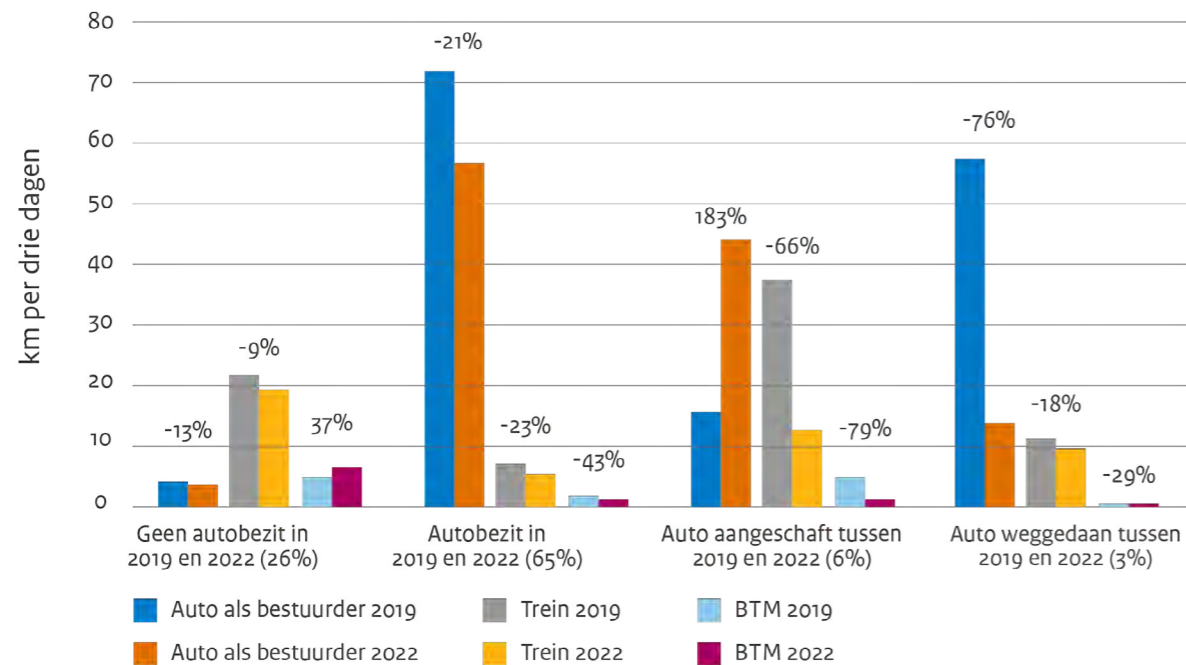


Sterke daling ov-gebruik na aanschaf auto

Ongeveer 6% van onze steekproef heeft tussen 2019 en 2022 een auto aangeschaft terwijl ongeveer 3% de auto toen heeft weggedaan. Daardoor nam het autobezit per saldo toe van ongeveer 68% naar ongeveer 71%. Deze toename is vergelijkbaar met een even lange periode vóór de pandemie. Zo schafte tussen 2016 en 2019 eveneens 6% van de steekproef een auto aan en deed ongeveer 2% de auto weg. Wel heeft de autoaanschaf tijdens de pandemie een veel sterker effect op het ov-gebruik.

De groep die tussen 2019 en 2022 een auto heeft aangeschaft, reisde in 2019 vaak per ov. Een kwart (25%) gebruikte de trein op 4 of meer dagen per week en ongeveer 22% gebruikte btm met deze frequentie. Na aanschaf van de auto is het treingebruik onder deze groep afgenomen met ongeveer 66% en het btm-gebruik met bijna 80%. Ter vergelijking: van de groep die tussen 2016 en 2019 een auto aanschafte, gebruikte een veel kleiner deel het ov op 4 of meer dagen per week (12% voor de trein en 13% voor btm) en was de daling in het ov-gebruik veel minder sterk, namelijk respectievelijk 44% (trein) en 54% (btm).

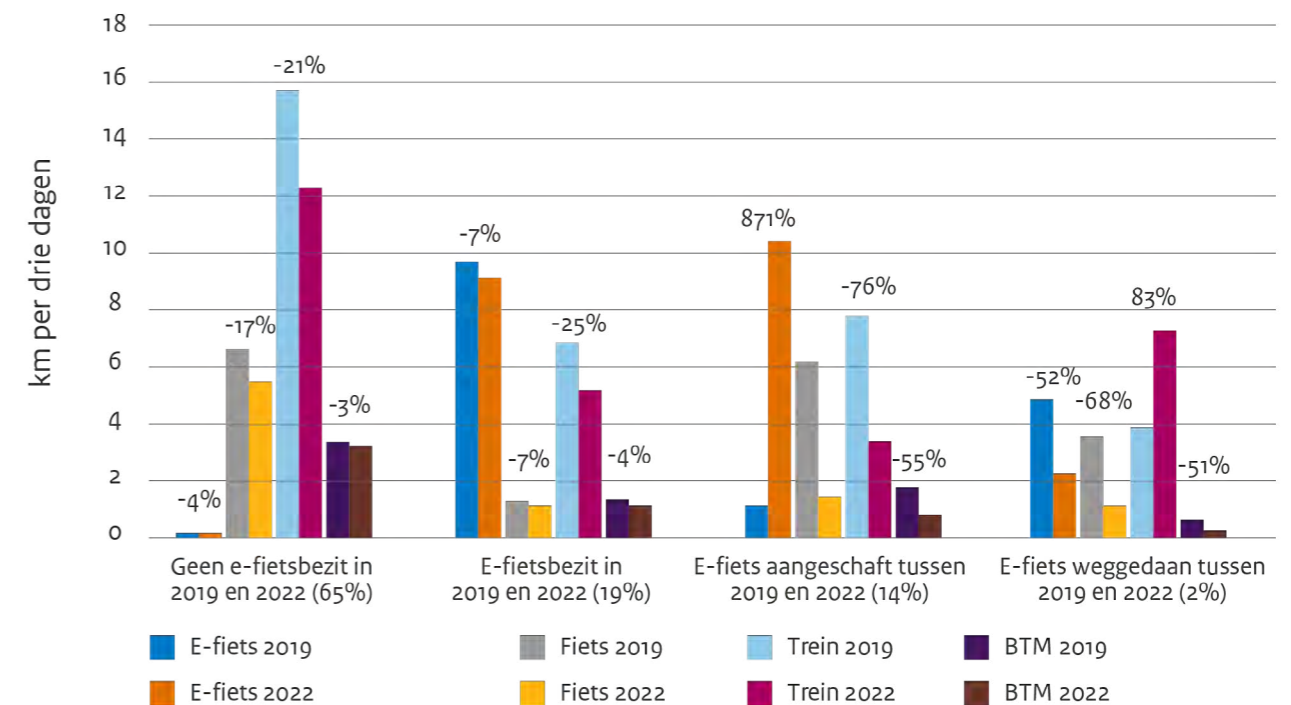
Afgelegde afstand met de auto, trein en btm naar autobezit in 2019 en 2022. De percentages boven de staven tonen de relatieve verandering in afgelegde afstand tussen 2019 en 2022 (bron: MPN)



Aanschaf elektrische fiets leidt ook tot lager ov-gebruik, maar effect is minder sterk

Tijdens de pandemie schafte ongeveer 14% van de mensen een e-fiets aan en 2% deed deze weg. Tussen 2016 en 2019 lagen deze aandelen op respectievelijk 10% en 2%. Mensen die tijdens de pandemie een e-fiets hebben aangeschaft, zijn minder vaak per ov gaan reizen. Voor deze groep daalde het treingebruik met ongeveer 55% en het btm-gebruik met 56%. Die daling is dus iets minder sterk dan na de aanschaf van een auto. Daarnaast lag het ov-gebruik voor de groep die een e-fiets heeft aangeschaft vóór de aanschaf ongeveer 4 keer zo laag als voor de groep die een auto kocht.

Afgelegde afstand met de e-fiets, fiets, trein en btm naar e-fietsbezit in 2019 en 2022. De percentages boven de staven tonen de relatieve verandering in afgelegde afstand tussen 2019 en 2022 (Bron: MPN)



5 Implicaties

Het (mobiliteits)gedrag van Nederlanders is sinds de COVID-19-pandemie veranderd, zo blijkt uit dit onderzoek. Bovendien lijken bepaalde gedragsveranderingen op het ov-gebruik een sterker effect te hebben dan op het gebruik van andere vervoerwijzen.

Het is aannemelijk dat de gedragsveranderingen voor een groot deel structureel van aard zijn omdat de contactbeperkende maatregelen inmiddels al geruime tijd zijn afgeschaft. Dat wil overigens niet zeggen dat het totale ov-gebruik niet meer zal toenemen. Ook andere ontwikkelingen hebben daar invloed op, zoals de bevolkingsgroei en de dienstregeling. Wanneer de dienstregelingen weer opgeschaald zouden worden, is bijvoorbeeld te verwachten dat een deel van de reizigers terugkeert.

Beïnvloeden (voormalig) ov-reizigers slechts beperkt mogelijk

Reizigers zijn er waarschijnlijk slechts in beperkte mate van te overtuigen om weer structureel vaker per ov te gaan reizen. Dit geldt zowel wanneer zij minder vaak zijn gaan reizen als wanneer zij voor andere vervoerwijzen hebben gekozen. Het thuiswerken en digitaal vergaderen lijken 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). Ook voor mensen die tijdens de pandemie een auto of e-fiets hebben aangeschaft, is het niet aannemelijk dat zij er eenvoudig van te overtuigen zijn om weer vaker per ov te gaan reizen. Het aanschaffen van een vervoermiddel is immers een langetermijninvestering waarbij verwacht kan worden dat iemand deze zal (blijven) gebruiken als die eenmaal voor de deur staat.

Effecten kortings- en probeeracties naar verwachting tijdelijk en beperkt

Voor de mensen die nu minder (vrijtijds)activiteiten ondernemen, is het ook niet vanzelfsprekend dat zij er door beleid toe te bewegen zijn om weer vaker van het ov gebruik te gaan maken. Zij zouden dan immers gestimuleerd moeten worden om meer activiteiten te

ondernemen. Veel vervoerders zetten momenteel verschillende kortings- of probeeracties in om reizigers weer in het ov te krijgen. In eerder onderzoek concludeerde het KiM dat lagere tarieven in eerste instantie leiden tot meer ov-gebruik doordat mensen meer reizen gaan maken. De conclusie was echter ook dat een tijdelijke tariefverlaging waarschijnlijk enkel leidt tot een tijdelijke stijging van het ov-gebruik.

Voor de groep mensen die nu voor bepaalde activiteiten een andere vervoerwijze kiest, hebben dergelijke kortingsacties naar verwachting slechts een beperkt effect. Wanneer dergelijke acties hen ertoe aanzetten het ov weer te proberen, is het mogelijk dat sommigen voor die activiteit weer een voorkeur voor het ov ontwikkelen. In het eerdergenoemde KiM-onderzoek was de bevinding echter ook dat enkel het verlagen van de ov-tarieven er slechts in beperkte mate zal leiden tot een verschuiving naar het ov. Daarnaast is het zaak dat men een goede ervaring op doet met het ov. Een deel van de reizigers geeft momenteel immers aan het ov minder te gebruiken door het lagere aanbod en de grotere uitval.



Implicaties voor toekomstramingen van het KiM

De resultaten uit dit onderzoek hebben implicaties voor de toekomstramingen van het ov-gebruik 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. Zo lijkt bijvoorbeeld het in 2022 aangenomen effect van het thuiswerken op de woon-werkreizen plausibel, maar lijkt het aangenomen effect op het aantal zakelijke reizen te laag. Ook hielden we eerder slechts beperkt rekening met verschuivingen in de vervoerwijzekeuze voor het woon-werkverkeer.



Verantwoording

Werkwijze

In dit onderzoek hebben wij gebruik gemaakt van verschillende databronnen. De ontwikkelingen van het ov-gebruik hebben we onderzocht op basis van door Translink geregistreerde check-ins. Ontwikkelingen in het aanbod onderzochten we op basis van informatie over de openbare dienstregeling (GTFS-data), bewerkt en aangeleverd door Hypercube.

Om gedragsveranderingen van reizigers te onderzoeken hebben wij met name gebruik gemaakt van het Mobiliteitspanel Nederland (MPN). We baseren ons daarbij op een gelijkblijvende steekproef van respondenten die al vóór de pandemie aan het MPN deelnamen.

Verwijzingen naar de literatuur, de beschrijving van toegepaste methodes en beperkingen bij de analyses staan beschreven in het achtergrondrapport dat bij deze brochure hoort.

Achtergrondrapport

Voor meer informatie over de methode en resultaten verwijzen wij naar het achtergrondrapport, dat via de website www.kimnet.nl te downloaden is:

De Haas, M.C. (2023), *Waar is de ov-reiziger gebleven?* Achtergrondrapport. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).



Colofon

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

www.kimnet.nl

info@kimnet.nl

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag

www.rijksoverheid.nl/ienw

ISBN: 978-90-8902-299-8

Datum: 9-10-2023

Publicatienummer: KiM-23-A019

Auteur:

Mathijs de Haas

Vormgeving en opmaak:

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), TAPPAN

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 brochure mogen worden overgenomen op voorwaarde van bronvermelding: De Haas, M.C. (2023), *Waar is de ov-reiziger gebleven?* Brochure. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).