

To: (10)(2e) | (10)(2e) @rivm.nl]
 From: (10)(2e)
 Sent: Thur 7/9/2020 7:34:16 AM
 Subject: Onderzoek KiM: gedragsveranderingen mogelijk blijvend effect op openbaar vervoergebruik
 Received: Thur 7/9/2020 7:35:08 AM

Geachte mevrouw (10)(2e)

Graag bied ik u de bijgevoegde [publicatie Openbaar vervoer en de coronacrisis](#) (van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)) aan. Dit onderzoek hebben wij uitgevoerd naar aanleiding van een reeks van urgente beleidsvragen over de coronacrisis, de contactbeperkende maatregelen en de versoepelingen daarvan. Hierna de belangrijkste bevindingen.

Gedragsveranderingen mogelijk blijvend effect op openbaar vervoergebruik

Als de coronacrisis voorbij is, kunnen verschillende blijvende effecten op het ov-gebruik optreden: uitwijken naar niet-collectieve vervoervormen, minder vliegen, blijvend meer videovergaderen, thuiswerken en videocolleges volgen, blijvend minder evenementen bezoeken. De totale omvang van al deze effecten op het gebruik van openbaar vervoer (ov) is onzeker. De daling van het aantal treinritten door deze structurele gedragsveranderingen kan beperkt blijven tot 3% van het aantal dat voor de crisis nog verwacht werd. Maar ook een daling van maximaal 15% is mogelijk, als alle genoemde effecten tegelijkertijd en in volle omvang zouden optreden. Voor het aantal ritten met bus, tram of metro is dit minimaal 1% tot maximaal 27%.

De werkelijke effecten zijn afhankelijk van de vraag in hoeverre reizigers hun reisgedrag van de afgelopen maanden, in de jaren na de coronacrisis zullen voortzetten. Als mensen die voorheen voor korte afstanden met de bus, tram of metro (btm) gingen daarvoor de komende jaren steeds de fiets pakken of gaan lopen, dan zou dat 20% minder btm-ritten betekenen. Deze ritten zijn goed voor 6% van de in totaal met btm gereisde afstand. Als mensen meer blijven thuiswerken en -vergaderen is dat vooral merkbaar in het treingebruik, waardoor op zijn hoogst 6% minder treinritten gemaakt worden. Het effect van het meer online volgen van colleges (in het hoger onderwijs) zou ertoe kunnen leiden dat studenten (hoogstens) 4% minder reizen met zowel de trein, als met bus, tram of metro.

Andere, beperktere dalingen ontstaan mogelijk door uitwijkgedrag naar de auto en door minder verkeer naar Schiphol, doordat mensen minder vliegen.

De effecten zijn veel beperkter als mensen terugkeren naar de gedragspatronen van voor de coronatijd.

Meer thuiswerken, videovergaderen en online colleges volgen heeft vooral effect op de spits, wanneer de capaciteit van het ov het meest knelt. In de spits kan dit leiden tot 9,5% minder treinritten en 7% minder bus-, tram of metroritten. Normaal gesproken zitten in de spitsuren op een gemiddelde werkdag twee tot drie maal zoveel mensen in het ov dan op andere tijden.

In het pré-coronatijdperk waren vrijwel alle passagiers die tijdens het drukste kwartier van de ochtendspits in het ov zaten op weg naar werk of onderwijs:

- in de trein was 70% op weg naar werk en 30% op weg naar school,
- in bus, tram en metro was dit respectievelijk 40% en 60%.

In de avondspits was de reizigerspopulatie diverser. Dan zat een kwart (trein) tot een derde (btm) in het ov met een ander reisdoel dan werk of onderwijs.

Het gebruik van ov hangt in belangrijke mate samen met bedrijfssectoren, laat het onderzoek zien. Zes van de twintig economische hoofdsectoren zijn verantwoordelijk voor meer dan 77% van het totale aantal treinritten in de ochtendspits. Het gaat om Informatie en communicatie, financiële dienstverlening, specialistische zakelijke diensten, openbaar bestuur en overheidsdiensten, onderwijs en gezondheids- en welzijnszorg. In vier van deze sectoren (informatie en communicatie, financiële en zakelijke dienstverlening, overheidsdiensten en onderwijs) wordt veel thuisgewerkt.

Jaarlijks worden er 480 miljoen ritten met de trein gemaakt, in de bus, tram of metro zijn dat er 760 miljoen. De te verwachten ontwikkeling in ritten is niet vanzelfsprekend gelijk aan een ontwikkeling van gereisde afstanden, of van de omzetontwikkeling.

Voor vragen kunt u contact opnemen met onze persvoorlichter: (10)(2e), (10)(2e) @minienw.nl, +31 (10)(2e)

Met vriendelijke groet,

DE (10)(2e) VAN HET KENNISINSTITUUT VOOR MOBILITEITSBELEID,

(10)(2e)

afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.
This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.