

## De impact van corona op treinreisgedrag

**In maart 2020, nadat de coronacrisis ook Nederland had bereikt, startten TU Delft en NS een groots longitudinaal onderzoek onder treinreizigers (Van Hagen et al. 2021). Het onderzoek loopt inmiddels al ruim tweeënehalf jaar, met zeven deelonderzoeken en een achtste op komst. Menno de Bruyn (NS) en Niels van Oort (TU Delft) beschrijven hun onderzoek.**

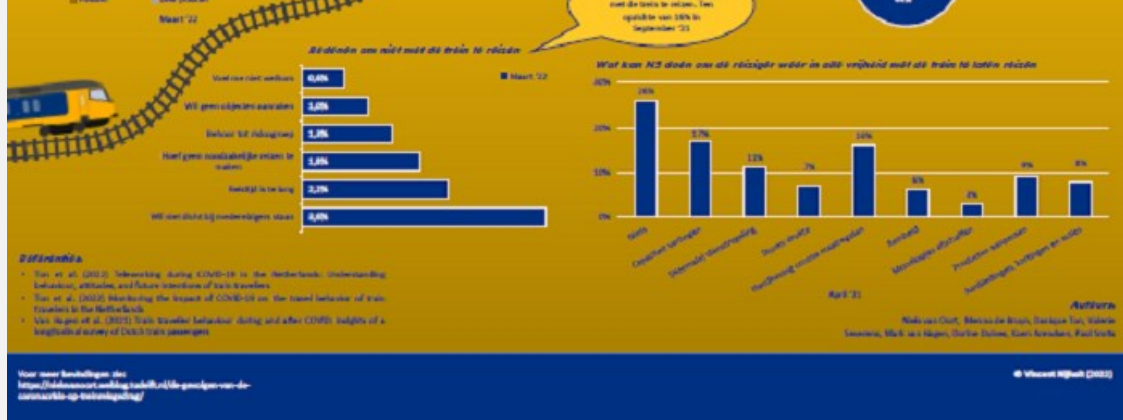
Dit artikel is eerder gepubliceerd in OV-Magazine 4/2022. Wilt u OV-Magazine voortaan op papier of digitaal ontvangen? [Neem dan een abonnement.](#)

Op 13 maart 2020 ging Nederland in een intelligente lockdown. Het kabinet riep op tot thuiswerken en annuleerde grote evenementen. Ook werd reizen met het ov afgeraden. Naast de zorgen over de financiering van het ov, met een afname tot wel 90 procent wereldwijd, begonnen ook de speculaties over de positieve effecten van thuiswerken en spitsmijden.

Voor de coronapandemie werkten Nederlanders gemiddeld 3,8 uur per week thuis. De verwachting is dat dit na corona meer dan verdubbelt naar 8 uur per week.

Elk deelonderzoek bestaat uit een vaste set vragen naar activiteiten en reisgedrag in de afgelopen week, attitudevragen ten aanzien van vervoerwijzen en thuiswerken/-onderwijs, ervaringen tijdens het reizen, houding ten aanzien van corona en het verwachte treinreisgedrag ná corona. Daarnaast zijn in elk onderzoek speciale onderwerpen toegevoegd, zoals mogelijkheden voor thuiswerken, aanschaf vervoerwijzen, mogelijkheden om van reispatronen af te wijken, plannen van de werkgever of eerste klas reizen.





[Bekijk de volledige afbeelding.](#)

## 46.000 respondenten

De deelnemers aan het onderzoek zijn lid van het NS-panel, een van de grootste internetpanels van Nederland, met circa 80.000 deelnemers. Bij het eerste deelonderzoek is het hele panel uitgenodigd om deel te nemen, waarop meer dan de helft ook daadwerkelijk meedeed. Van deze groep van 46.000 respondenten gaf 96 procent aan mee te willen doen aan vervolgonderzoek.

Door deze grote aantallen hebben we vele detailanalyses kunnen doen, bijvoorbeeld op segmentniveau (reismotief, soort abonnement, sector waarin men werkt, et cetera). Een groep van 7.000 respondenten heeft tot nu toe aan alle zeven deelonderzoeken meegedaan. De data is

gewogen naar de totale treinreizigerspopulatie, waardoor een representatief beeld wordt gegeven van de Nederlandse treinreizigerspopulatie (zie Ton et al. 2022). De belangrijkste bevindingen betreffen het anders reizen (modal shift) en niet meer reizen (thuiswerken en -onderwijs).

## Met de auto

Bijna een derde van de respondenten beschikt over alternatief vervoer voor al hun treinreizen, terwijl 15 procent voor een deel van de reis een ander vervoermiddel kan gebruiken. De auto wordt vaak genoemd als het belangrijkste alternatief (74 procent). Autogebruik onder treinreizigers veerde vooral mee met de maatregelen en versoepelingen. Die beweging was echter heftiger voor het treingebruik, dus zowel een snellere afname bij beperkingen alsook een snellere toename bij verlichtingen.

De trein lijkt ook in het laatste jaar marktaandeel terug te winnen op de auto ten opzichte van het begin van de crisis. Opvallend is wel dat men in 2022 nog even vaak graag met de auto reist als in september 2021, maar het blijktbaar wel minder vaak doet. De toenemende drukte op de weg speelt hier waarschijnlijk een grote rol, net als de hoge brandstofkosten. Driekwart van de treinreizigers is positief ten opzichte van de trein, en de attitude ten opzichte van de auto is in 2022 verder gedaald. Inmiddels is men (weer) positiever over de trein dan over de auto. We zien dat de alternatieve vervoerwijzen zowel worden gebruikt voor het voor- en natransport als ter vervanging van de gehele reis. In het voor- en natransport is met name een afname te zien van het gebruik van lokaal ov. Treinreizigers zijn meer gaan fietsen naar het station, maar ook is een lichte verschuiving te zien naar de auto, zowel als bestuurder als passagier.

De tweede meer structurele impact op de modal shift, is de aankoop van een nieuw voertuig tijdens de pandemie. In het panel kocht 1,5 procent van deelnemers een nieuw vervoermiddel ter vervanging van treinreizen. Dit betreft in ruim de helft van de gevallen (53 procent) auto's. Zo'n 43 procent betreft (e-)fietsen en speed-pedelecs. De verwachting is dat deze voertuigen, ook na corona, voorlopig nog als alternatief voor de trein gebruikt worden.

## Thuiswerken populair onder treinreizigers

Voor de coronapandemie werkten Nederlanders gemiddeld 3,8 uur per week thuis (CPB, 2021). De verwachting is dat dit na corona meer dan verdubbelt naar 8 uur per week. Met name in financiële diensten en de overheid verwacht men 35 tot 40 procent van de uren thuis te werken.

Het PBL (2021) constateert dat mensen die met de trein naar het werk reizen relatief vaker thuiswerken dan mensen die met een ander vervoermiddel reizen. Deze groep kent relatief veel hoogopgeleiden, die werken bij de overheid of in de dienstverlening: sectoren waarin men vaker het vanuit huis kan werken.

*'Onder studenten en scholieren was in maart 2022 alweer twee derde volledig terug naar campusonderwijs. Zo lijken de kansen voor spitsmijden te zijn gemist'*

Uit ons onderzoek weten we dat voor corona 69 procent de mogelijkheid had om thuis te werken, en dat dat percentage is

toegenomen tot 82 procent (Ton et al. 2022). Vóór corona werkte 40 procent van de treinfoorzen weleens thuis. In het begin van de pandemie is dat toegenomen naar ruim 80 procent. In maart 2022 werkte twee derde regelmatig thuis. Gemiddeld werkten treinfoorzen in maart '22 ongeveer de helft van de tijd thuis.

## Kunnen, mogen, willen en doen

In ons onderzoek hebben we een onderscheid gemaakt in verschillende groepen thuiswerkers, waarbij de verschillen zaten in:

- Kunnen: Kan men thuiswerken gezien de aard van het beroep?
- Mogen: Mag men thuiswerken van de werkgever?
- Willen: Wil men zelf thuiswerken?
- Doen: Werkt men inderdaad ook thuis?

Slechts 18 procent van de treinfoorzen kan niet thuis werken. Dit zijn vooral werknemers in de vitale sector. Dan is er een kleine groep die wel thuis kan werken, maar het niet mag van de werkgever (4 procent); vooral in het onderwijs en productie vinden we deze werknemers. Ook een kleine groep kan en mag thuiswerken, maar doet het nu niet (5 procent). Deze groep staat relatief negatief tegenover thuiswerken.

Een flinke groep (16 procent) werkt nu wel thuis, maar wil dat eigenlijk niet. Ze staan negatief tegenover thuiswerken en zouden het liefst weer zoveel mogelijk naar de werkplek gaan. Met name restrictief beleid van de werkgever houdt ze tegen. Ruim de helft van de forenzen kan thuiswerken, mag dat van de werkgever, staat er positief tegenover en werkt dan ook veel thuis: Deze groep werkt gemiddeld 3 dagen in de week thuis, en maar 1,5 dag buiten huis. Hierin zijn de sectoren overheid en dienstverlening oververtegenwoordigd.

Forenzen die kunnen, mogen en willen thuiswerken en het ook doen, verwachten dit voor een flink deel van de tijd ook na corona te blijven doen. Wat hierbij een aandachtspunt is, is dat deze groep met name op vrijdag en in iets mindere mate woensdag en maandag thuis verwacht te werken. De dinsdag en donderdag zullen hierdoor een nog groter verschil in piekvervoer laten zien dan voor corona. Onder studenten en scholieren was in maart 2022 alweer twee derde volledig terug naar campusonderwijs. Zo lijken de kansen voor spitsmijden te zijn gemist.

*Meer over dit onderzoek en bronnen via [nielsvanoort.weblog.tudelft.nl](https://nielsvanoort.weblog.tudelft.nl).*