



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Gedrag vóór en na de COVID-pandemie

Inzichten uit een nieuwe meting met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN)

Notitie

Mathijs de Haas, Marije Hamersma en Roel Faber

Februari 2023

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Gedrag vóór en na de COVID-pandemie

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.

Inhoud

Inhoud 3

1	Inleiding 4
1.1	Aanleiding en doel 4
1.2	Aanpak 4
1.3	Leeswijzer 5
2	Werken 6
3	Activiteiten buitenshuis 13
4	Gebruik en oordeel vervoerwijzen 14
	Colofon 18

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In 2020 werden in Nederland voor het eerst maatregelen getroffen om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan. De angst voor besmetting met het virus en de ingevoerde maatregelen hebben twee jaar lang sterke invloed gehad op de mobiliteit. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft sinds de start van de pandemie meerdere metingen uitgevoerd met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) om de gevolgen voor mobiliteitsbeleving en -gedrag en verwachtingen voor de toekomst inzichtelijk te maken. Tijdens iedere meting is dezelfde groep respondenten bevroegd. De meest recente meting vond plaats in oktober/november 2022. In deze notitie presenteert het KiM een aantal inzichten op basis van die meest recente meting. We maken daarmee inzichtelijk in hoeverre het (reis)gedrag en beleving van Nederlanders momenteel anders is dan vóór de pandemie en wat de verwachtingen voor de toekomst zijn.

1.2 Aanpak

Het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) bestaat uit ongeveer 2.000 huishoudens. Ieder huishoudlid van 12 jaar en ouder neemt deel aan het MPN. Voor de aanvullende metingen die het KiM met het MPN heeft gedaan naar aanleiding van de COVID-pandemie is slechts een deel van de respondenten uitgenodigd. Omdat de meest recente meting in oktober/november 2022 de reguliere jaarlijkse meting van het MPN betrof hebben alle respondenten deelgenomen. Voor de meeste figuren in deze notitie baseren we ons op de groep respondenten die zowel in de laatste meting vóór de pandemie (oktober 2019) als in de meest recente meting heeft deelgenomen. Dat betreft 3.743 respondenten. Voor enkele figuren gebruiken we data die zijn verzameld tijdens één van de aanvullende COVID-metingen. De steekproef is dan kleiner. Bij de figuren geven we aan op welke steekproef de figuur is gebaseerd.

We hebben respondenten gevraagd naar het huidige gedrag. In sommige gevallen hebben we deelnemers gevraagd om dit gedrag te vergelijken met het gedrag voordat de pandemie effect had op de persoonlijke situatie (retrospectieve vragen). Ook hebben we bij enkele onderwerpen gevraagd naar de verwachting voor de toekomst op de langere termijn (zolang er geen nieuwe COVID-maatregelen zijn).

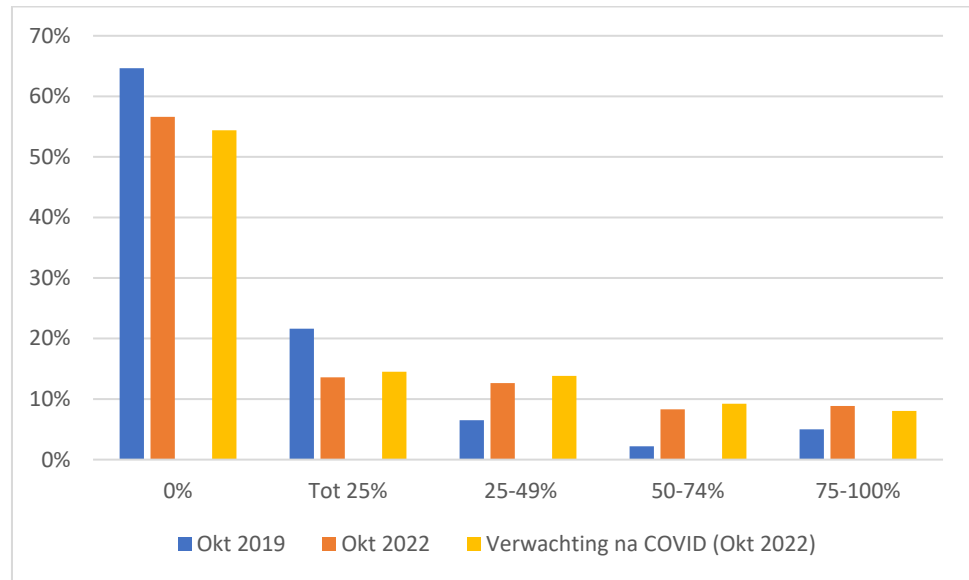
Er is inmiddels drie jaar verstreken tussen de laatste meting vóór de pandemie en de meest recente meting die wij hebben uitgevoerd. Dit heeft drie gevolgen, die de resultaten kunnen beïnvloeden. Ten eerste dunt de steekproef elke meting uit, aangezien ieder jaar een deel van de uitgenodigde respondenten besluit te stoppen met deelname aan het MPN. Deze uitval is niet compleet willekeurig. Door gebruik te maken van een weging proberen we hiervoor te corrigeren. Ten tweede hebben we te maken met een steeds ouder wordende steekproef. Hoewel het MPN huishoudleden van 12 jaar en ouder vraagt om deel te nemen, bevat de steekproef van respondenten die in oktober 2019 en oktober 2022 deelnam geen respondenten van 12 t/m 14 jaar. Respondenten die in oktober 2019 12 jaar waren, zijn inmiddels immers 15 jaar oud. Daarnaast geldt dat er in de afgelopen drie jaar nog andere factoren een rol kunnen spelen die het gedrag beïnvloeden. Denk bijvoorbeeld aan levensgebeurtenissen (het krijgen van een kind, een verhuizing) of maatschappelijke ontwikkelingen zoals stijgende prijzen. Niet alle veranderingen in (reis)gedrag die we waarnemen zijn dus toe te schrijven aan de pandemie.

1.3 Leeswijzer

We presenteren de inzichten aan de hand van drie thema's. Eerst gaan we in op veranderingen in de manier van werken (thuiswerken, digitaal vergaderen) en de werkmobiliteit. Vervolgens gaan we in op veranderingen in het activiteitenpatroon. Tot slot presenteren we enkele inzichten op het gebied van het gebruik van en oordeel over vervoerwijzen.

2 Werken

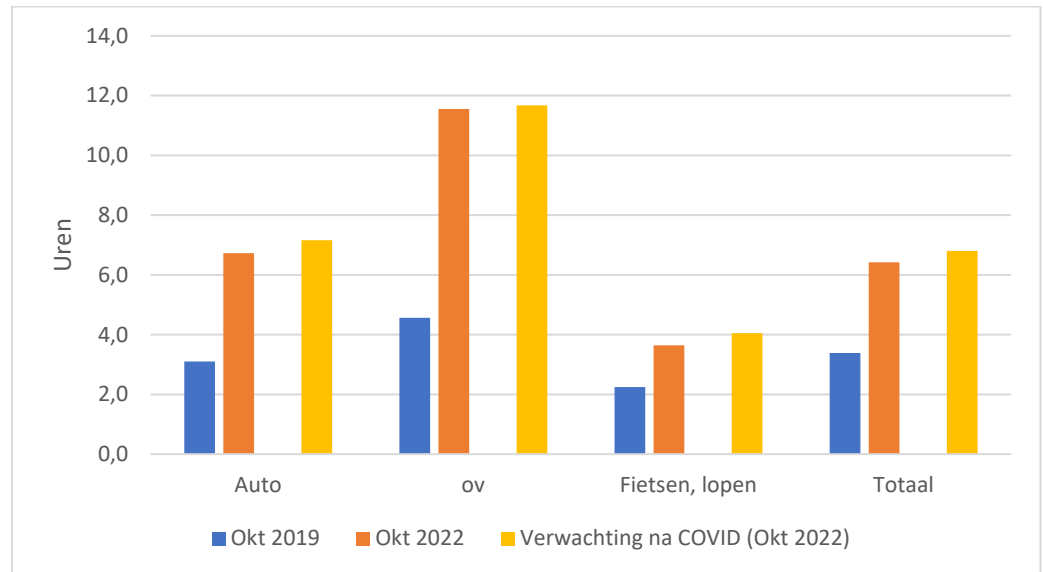
Figuur 1. Aandeel van de werktijd dat wordt of zal worden thuisgewerkt (werkende respondenten die zowel in oktober 2019 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 2.420¹)



- Ongeveer 57% van de werkende respondenten werkt in oktober 2022 geheel niet thuis (Figuur 1). Dit is minder dan voor de COVID-pandemie. Toen werkte ongeveer 65% van de werkende respondenten nooit thuis.
- Ongeveer 43% van de werkende respondenten werkt in oktober 2022 nog minstens een uur thuis. Bijna 17% werkt minimaal de helft van de werktijd thuis. Dit is meer dan vóór de COVID-pandemie, maar minder dan tijdens perioden waar COVID-maatregelen van kracht waren.
- Op de lange termijn verwachten werkenden een iets groter aandeel van de werkuren thuis te gaan werken dan dat zij in oktober 2022 doen. Bijna de helft (46%) van de werkenden verwacht op de lange termijn minimaal 1 uur per week thuis te werken. 17% verwacht minimaal de helft van de werktijd thuis te werken.

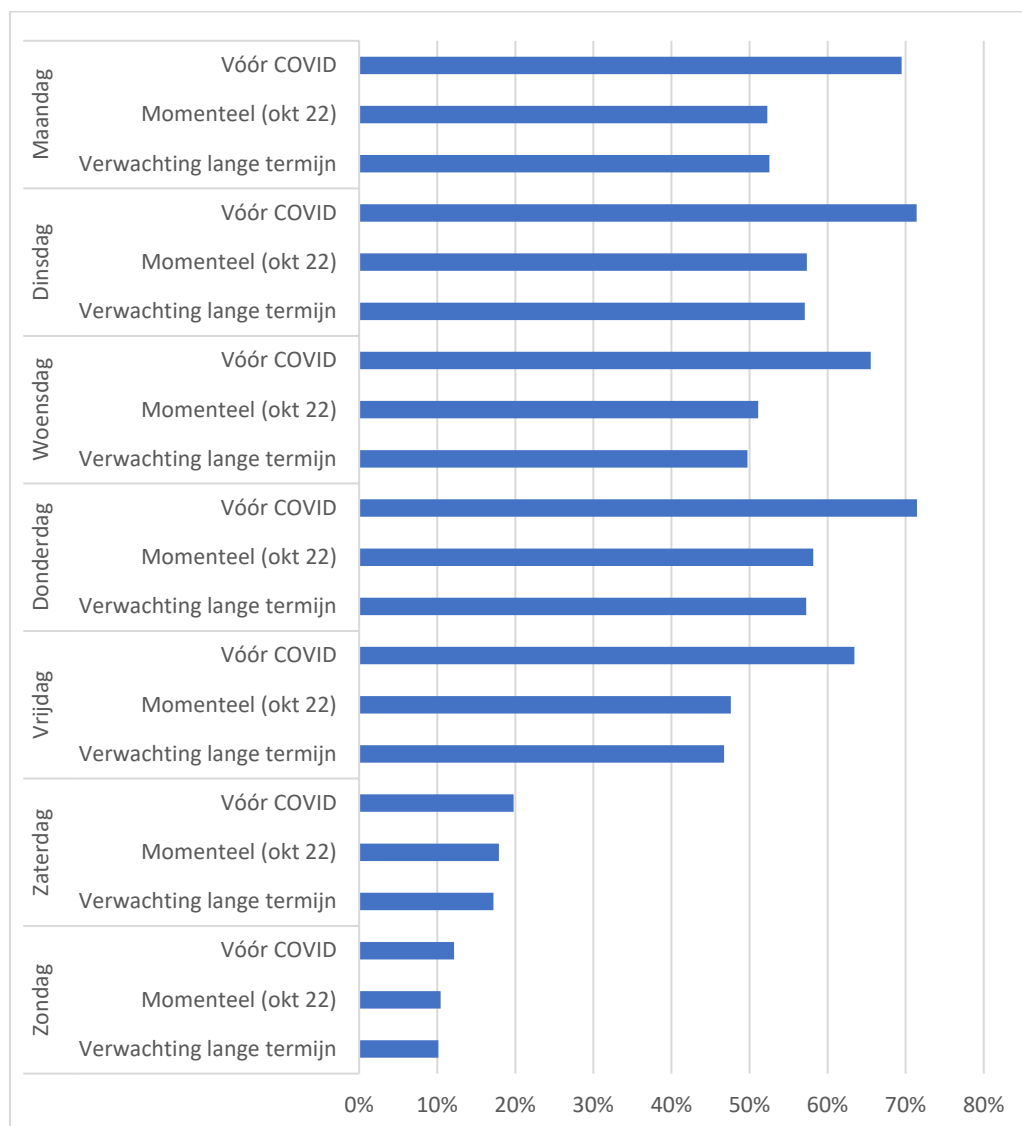
¹ Voor het samenstellen van figuur 1 en 2 zijn 93 werkende respondenten uitgesloten. Dit betreft een groep die momenteel geheel niet thuiswerkt, maar dat op lange termijn exact 100% van de werkuren verwacht te doen. Zij verwachten echter nog (bijna) even vaak van en naar het werk te reizen. We gaan er daarom vanuit dat deze groep de vraag over het toekomstig aantal thuiswerkuren heeft geïnterpreteerd als het aantal werkuren dat zij in de toekomst zullen werken.

Figuur 2. Gemiddeld aantal thuiswerkuren voor, tijdens en verwacht na COVID naar vervoerwijze woon-werk (werkende respondenten die zowel in oktober 2019 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 2.420)



- Het gemiddeld aantal thuiswerkuren ligt in oktober 2022 bijna twee keer zo hoog als vóór de pandemie (nu 6,4 uur, toen 3,4 uur) (Figuur 2). Werkenden verwachten op de langere termijn gemiddeld 6,8 uur per week thuis te werken.
- Onder werkenden die met het openbaar vervoer naar het werk reizen is de toename in thuiswerken t.o.v. 2019 het grootst. Zij werken gemiddeld 2,5 keer zoveel thuis als vóór de pandemie (nu 11,5 uur, toen 4,6 uur). Op de lange termijn verwachten ov-forenzen ongeveer even veel thuis te blijven werken als zij deden in oktober 2022.

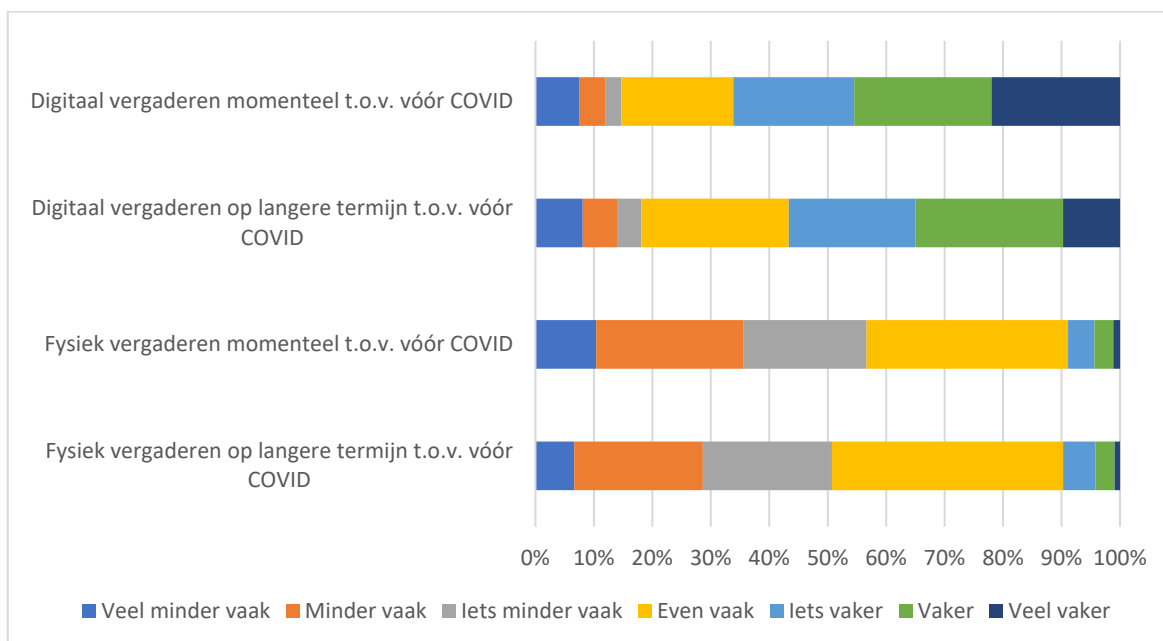
Figuur 3. Mate waarin men werkgerelateerde verplaatsingen maakt: vóór COVID, momenteel (oktober 2022) en de verwachting voor langere termijn (op basis van meting oktober 2022) (werkende respondenten die zowel in april 2021 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 1.321²)



- De dinsdag en donderdag zijn de populairste dagen om te reizen voor werk (Figuur 3). Dan maken respectievelijk 57% en 58% van de werkenden werkgerelateerde verplaatsingen. Vóór de pandemie lag dit aandeel voor beide dagen net iets boven de 70%. Ook op andere dagen wordt minder vaak voor werk gereisd. Van de doordeweekse dagen is vrijdag, net als vóór de pandemie, de dag waarop de minste werkenden reizen voor werk.
- Op lange termijn verwachten werkenden niet veel verandering in de dagen waarop zij verplaatsingen voor werk maken t.o.v. de situatie in oktober 2022. Dit is een enigszins opvallend resultaat, omdat werkenden wel verwachten iets vaker te gaan thuiswerken dan zij in oktober 2022 doen. Een verklaring hiervoor zou nader onderzoek vergen.

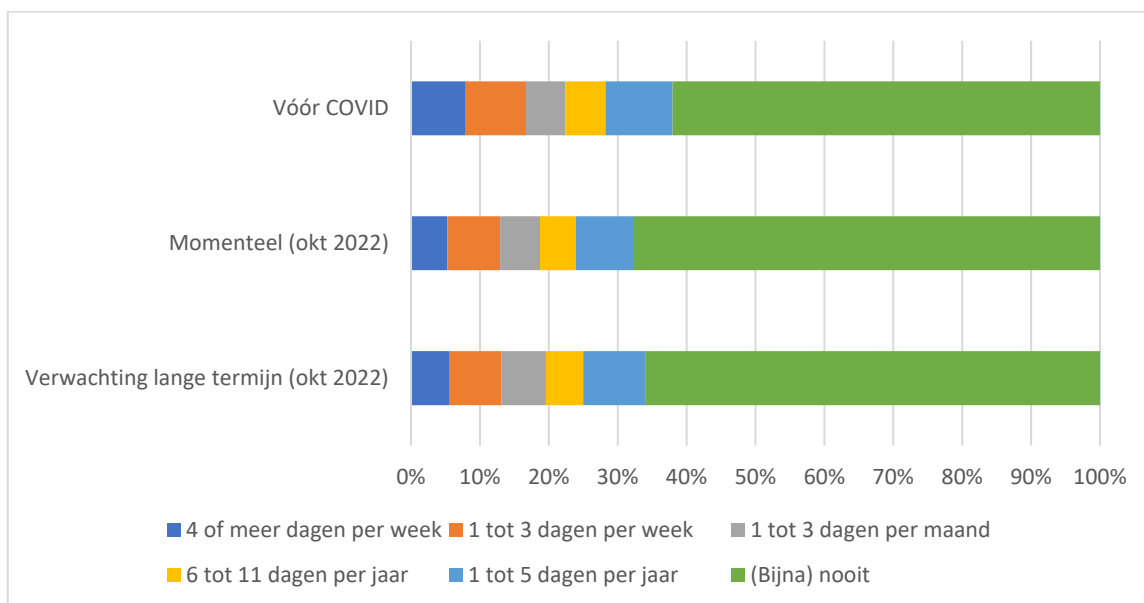
² We hebben in april 2021 gevraagd naar de situatie vóór COVID, deze vraag is in oktober 2022 niet herhaald

Figuur 4. Mate van digitaal en fysiek vergaderen: momenteel en verwachting op langere termijn t.o.v. vóór COVID (werkende respondenten die ervaring hebben met online of hybride vergaderen en die oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 1.931)



- De overgrote meerderheid (66%) van werkenden met ervaring met digitaal vergaderen geeft aan in oktober 2022 nog steeds vaker digitaal te vergaderen dan vóór de pandemie (Figuur 4). Een iets kleiner deel (57%) verwacht ook op lange termijn vaker digitaal te blijven vergaderen dan vóór de pandemie.
- Ruim de helft (57%) van de werkenden met ervaring met digitaal vergaderen, vergadert in oktober 2022 minder vaak fysiek dan vóór de pandemie. Ongeveer de helft (51%) verwacht ook op de lange termijn minder vaak fysiek te blijven vergaderen dan vóór de pandemie.

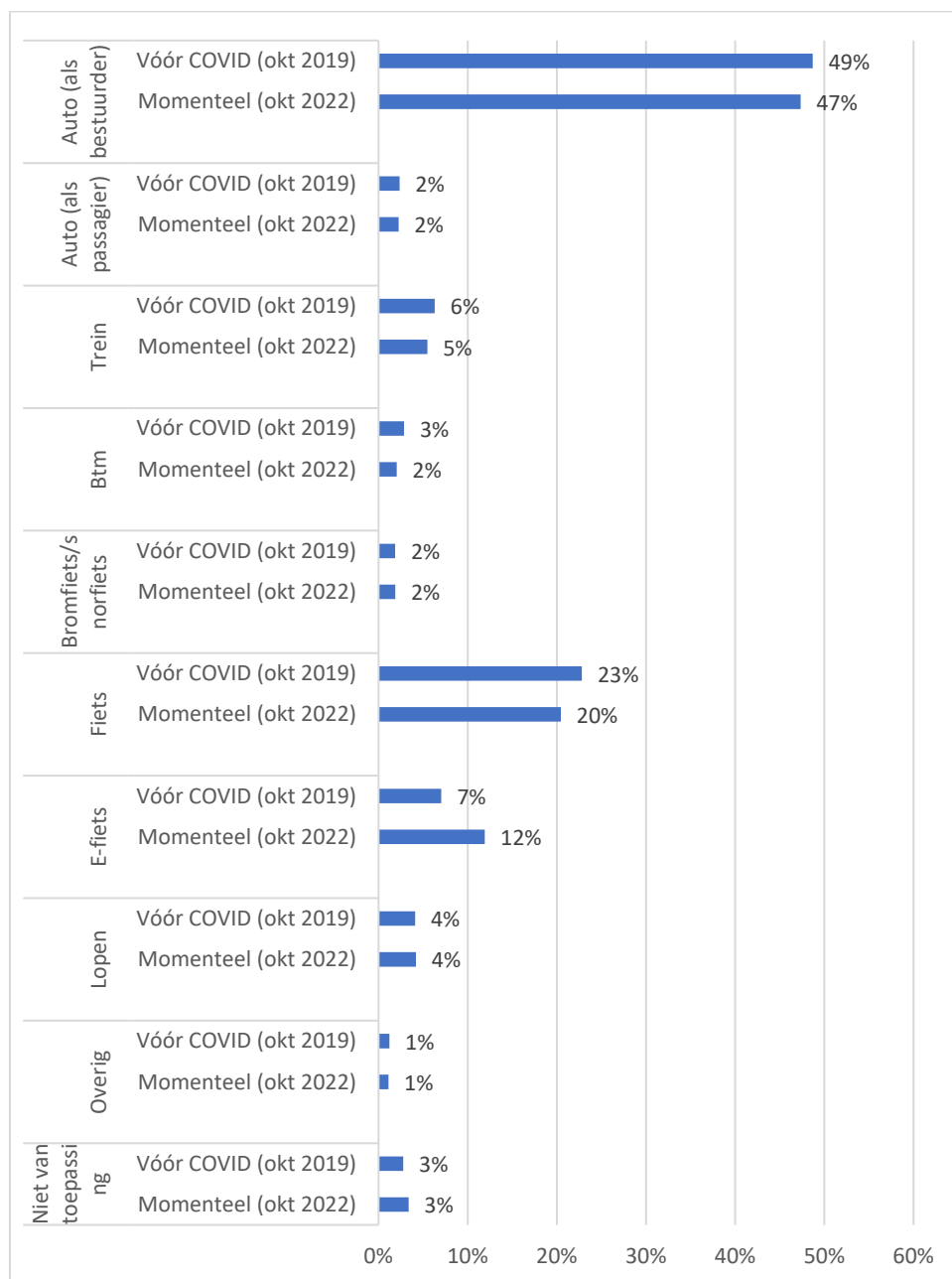
Figuur 5. Aantal zakelijke reizen vóór COVID, momenteel (oktober 2022) en verwachting voor langere termijn (werkende respondenten die zowel in mei 2022 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 1.178³)



- Werkenden verwachten voor de frequentie van zakelijke reizen die zij maken op de lange termijn weinig verandering ten opzichte van de frequentie in oktober 2022 (Figuur 5). Het aantal mensen dat zakelijke reizen maakt ligt wel lager dan vóór de pandemie. Relatief gezien is het aantal werkenden dat 4 of meer dagen per week zakelijke reizen maakt het sterkst afgenomen.

³ We hebben in mei 2022 gevraagd naar de situatie vóór COVID, deze vraag is in oktober 2022 niet herhaald

Figuur 6. Vervoerwijze die werkenden het vaakst gebruiken voor de woon-werkreis vóór COVID (oktober 2019) en momenteel (oktober 2022) (werkende respondenten die zowel in oktober 2019 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 2.513)

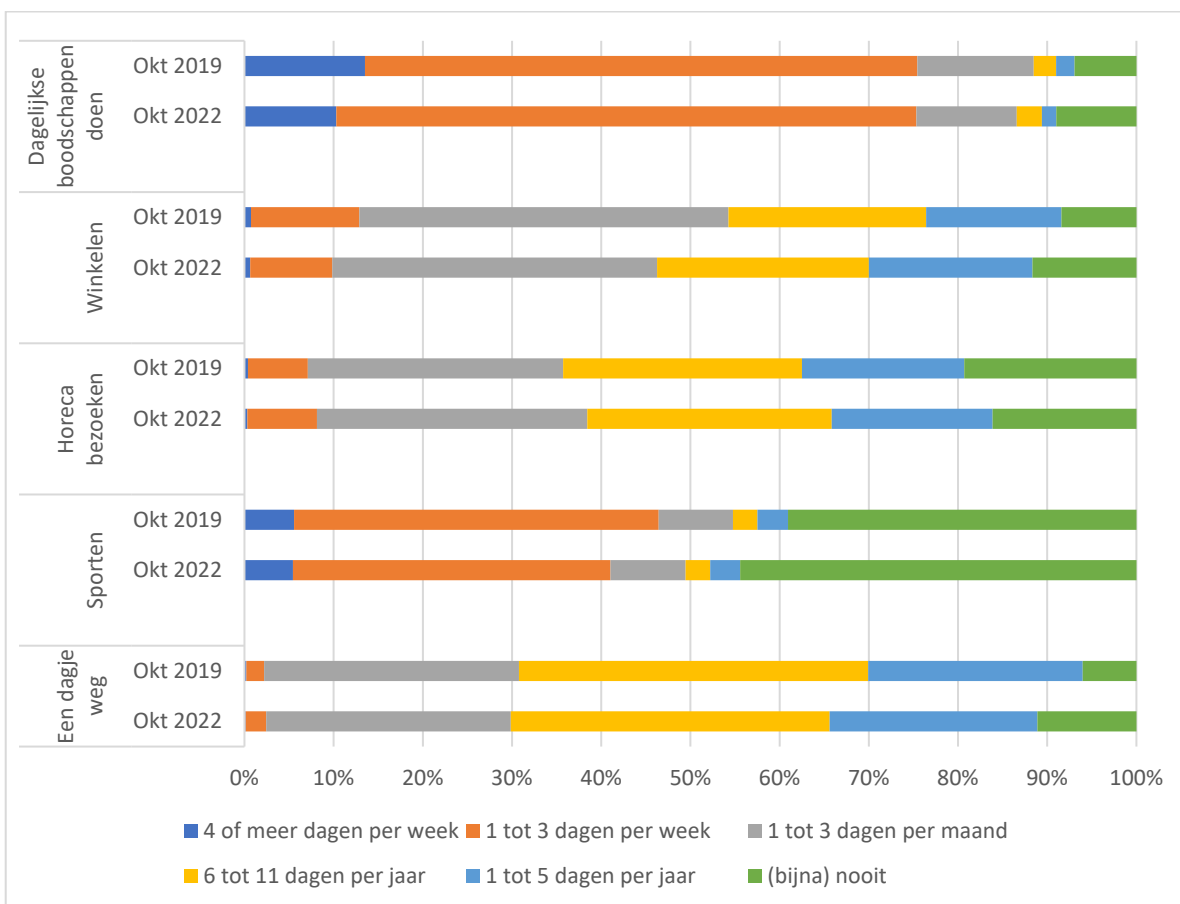


- De aandelen van de verschillende vervoerwijzen die werkenden het vaakst gebruiken voor de woon-werkreis is in oktober vergelijkbaar met de aandelen vóór COVID (Figuur 6). Wel is er duidelijk sprake van een toename van het gebruik van de e-fiets, terwijl het aandeel normale fiets afneemt. Deze veranderingen hoeven echter niet direct gerelateerd te zijn aan de COVID-pandemie.
- Deze figuur geeft geen inzicht in de veranderingen in het totale gebruik van vervoerwijzen voor een woon-werkreis, omdat het geen informatie biedt over de frequentie waarmee werkenden de vervoerwijze gebruiken. Om daar inzicht in te krijgen moeten we ook kijken naar de afname in het aantal

woon-werkreizen van werkenden verdeeld naar de vervoerwijze die zij daarvoor gebruiken. Mensen die voor de COVID-pandemie met het ov reisden zijn bijvoorbeeld relatief vaak gaan thuiswerken. Het gebruik van het openbaar vervoer is daardoor sterker afgenomen.

3 Activiteiten buitenshuis

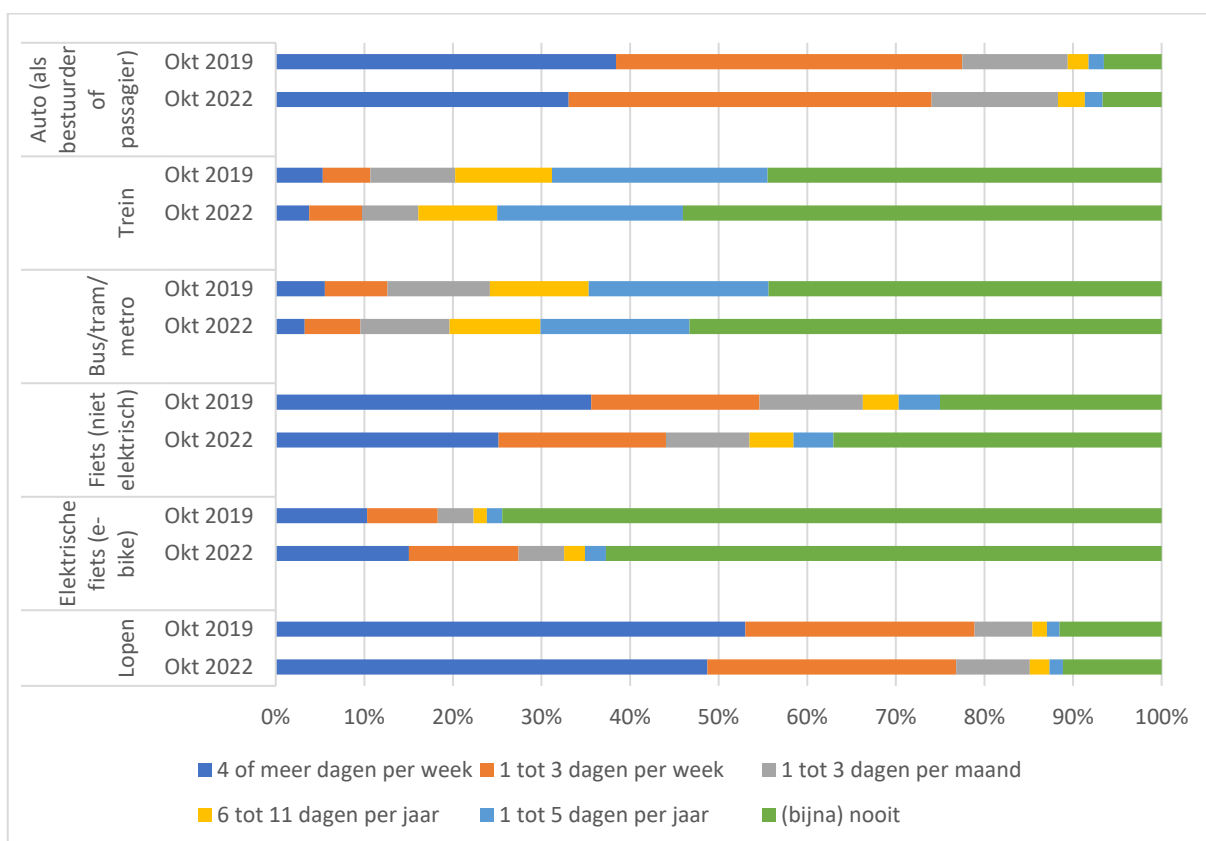
Figuur 7. Frequentie activiteiten buitenshuis vóór COVID (oktober 2019) en momenteel (oktober 2022) (respondenten die zowel in oktober 2019 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 3.743)



- De frequentie waarmee men verschillende activiteiten buitenshuis onderneemt ligt in oktober 2022 nog iets lager dan vóór de pandemie (Figuur 7). Met name het aandeel mensen dat (bijna) nooit winkelt of een dagje weg gaat is sterk gestegen. Ook is er een kleine toename in het aantal mensen dat (bijna) nooit buitenshuis sport of boodschappen doet.

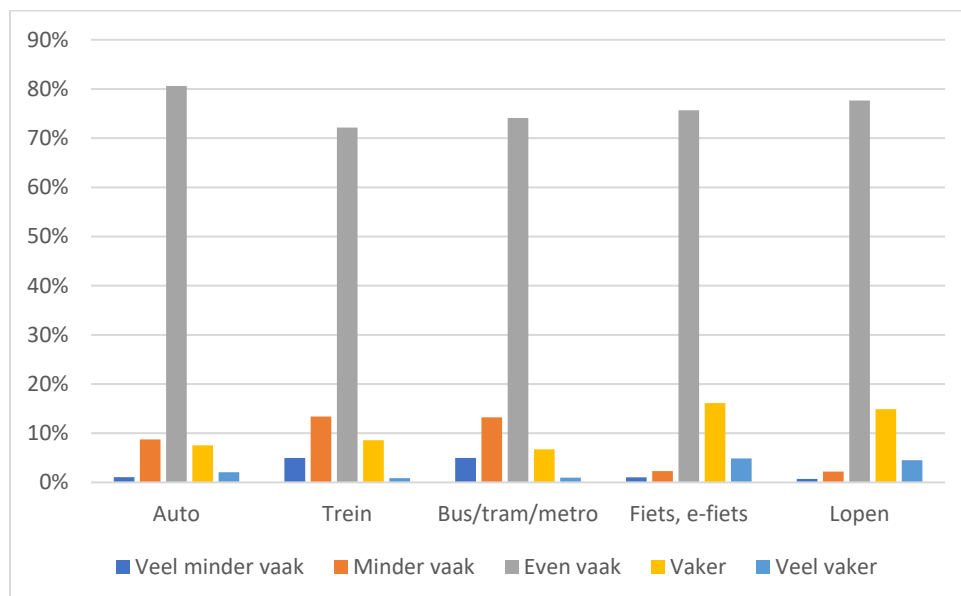
4 Gebruik en oordeel vervoerwijzen

Figuur 8. Frequentie gebruik vervoerwijzen vóór COVID (oktober 2019) en momenteel (oktober 2022) (respondenten die zowel in oktober 2019 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 3.743)



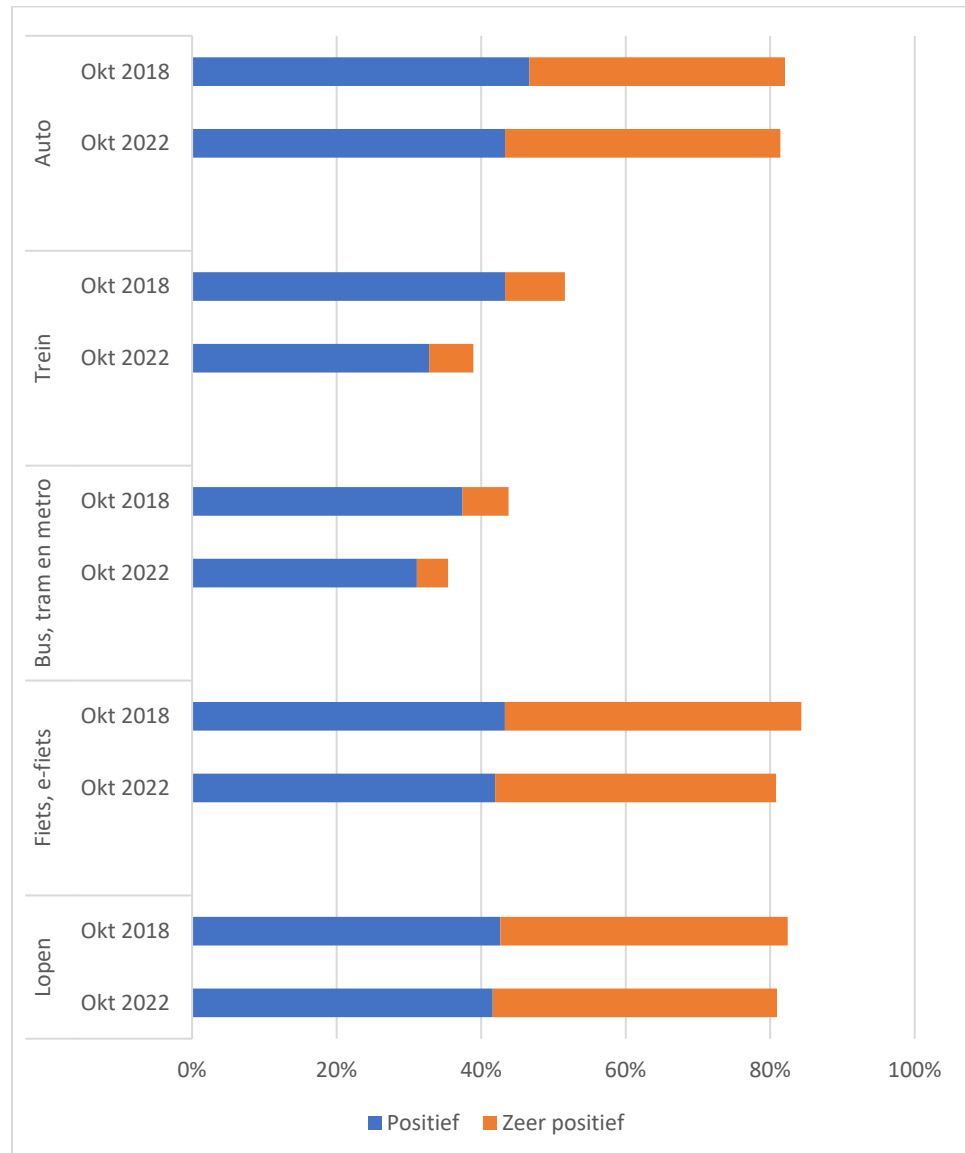
- De groep Nederlanders die (bijna) nooit het ov gebruikt is sinds oktober 2019 gegroeid van ongeveer 45% naar ongeveer 54%, zowel voor trein als btm (Figuur 8). Tegelijkertijd is de groep die minimaal wekelijks met het ov reist afgenomen.
- Voor de auto zien we een afname in het aandeel dat de auto bijna dagelijks gebruikt en een toename in het aandeel mensen dat de auto 1 tot 3 dagen per week of 1 tot 3 dagen per maand gebruikt.
- De groep mensen die (bijna) nooit de normale fiets gebruikt is met 12 procentpunt toegenomen, terwijl dat aandeel bij de e-fiets met ongeveer 12 procentpunt afnam. Van de groep die in oktober 2019 nog wel de normale fiets gebruikte, maar dit in oktober 2022 (bijna) nooit meer doet is het grootste gedeelte (63%) overgestapt op de e-fiets. De resterende 37% fietst dus (bijna) nooit meer.

Figuur 9. Verwachting gebruik vervoerwijzen op de lange termijn ten opzichte van pre-COVID (respondenten die oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 4.560)



- Bijna een op de vijf (19%) Nederlanders die wel eens het openbaar vervoer gebruikte vóór de pandemie verwacht op de langere termijn minder gebruik te maken van het openbaar vervoer dan vóór de pandemie (Figuur 9). Een kleinere groep verwacht een toename (9% voor trein, 8% voor btm).
- Voor de auto is de groep die een afname in gebruik verwacht (10%) even groot als de groep die een toename verwacht (10%). Hier bestaat een verschil naar leeftijd. Mensen tot 25 jaar verwachten vaker een toename in autogebruik dan een afname, terwijl ouderen (65+) juist vaker een afname verwachten dan een toename.
- Fietsen en lopen verwachten respectievelijk 20% en 19% van de Nederlanders vaker te gaan doen, terwijl slechts 3% een afname verwacht voor zowel fietsen als lopen. Deze verwachtingen zijn opvallend omdat uit Figuur 8 niet blijkt dat er duidelijk sprake is van een gemiddeld hogere frequentie fietsen en lopen.

Figuur 10. Oordeel vervoerwijzen (respondenten die zowel in oktober 2018 als oktober 2022 hebben deelgenomen, n = 3.743)⁴



- Sinds de start van de pandemie zijn mensen minder positief ten aanzien van de trein en bus, tram en metro. Ten aanzien van de auto werd men iets positiever, terwijl het oordeel over de fiets en lopen nagenoeg gelijk bleef.
- Hoewel er eerder sprake was van een stijgende lijn in het oordeel ten aanzien van het ov, zien we dat het oordeel ten aanzien van de trein en bus, tram en metro nog steeds lager ligt dan vóór de pandemie (Figuur 10). Het oordeel over de auto is weer nagenoeg gelijk aan vóór de pandemie. Men is momenteel iets minder positief over fietsen.

⁴ We vergelijken hier met 2018 omdat het oordeel over vervoerwijzen in 2019 niet is uitgevraagd

Gedrag vóór en na de COVID-pandemie

Colofon

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

Februari 2023

Auteurs:

Mathijs de Haas

Marije Hamersma

Roel Faber

Projectnummer: MB2202

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., Hamersma, M. & Faber, R. (2023), Gedrag vóór en na
de COVID-pandemie, Inzichten uit een nieuwe meting met het Mobiliteitspanel
Nederland (MPN). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).