Bestaat dé werkdag nog wel, of is het tijd om hier multimodaal anders mee om te gaan?

Jan Wijkhuizen – Provincie Noord-Holland – wijkhuizenj@noord-holland.nl
Anne van der Veen – Provincie Noord-Holland – anne.van.der.veen@noord-holland.nl
Niels Herber – Nederlandse Spoorwegen – niels.herber@ns.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
20 en 21 november 2024, Groningen

Samenvatting

Na corona is het reisgedrag in Nederland aanzienlijk veranderd. Met name de thuiswerkmogelijkheden zijn enorm verbeterd en hebben een blijvend effect op mobiliteitskeuzes van de mensen. Dit leidt tot een piek op de dinsdag en donderdag en de hoeveelheid dagen dat je 'thuis' werkt is tegenwoordig een item dat in ieder sollicitatiegesprek terugkomt.
Met name in het OV zijn de gevolgen hiervan nog steeds fiks. OV autoriteiten en vervoerders spelen hierop in met vraaggestuurde dienstregelingen en zelfs een andere werkweek. Toch is het gemiddelde verkeersmodel nog uitermate traditioneel opgebouwd met werkdagen en weekenddagen en een 2uurs spits en restdag. Hoe moeten we de uitkomsten op dit moment interpreteren en is aanpassing al op z'n plaats? Bestaat de werkdag eigenlijk nog wel? De NS hanteert de vrijdag al als een soort weekenddag en kent in hun dienstregeling dus onderscheid. Zouden we als mobiliteitssector tot aanpassingen in ons beleid en of uitvoering moeten overgaan?
Niels Herber, Jan Wijkhuizen en Anne van der Veen presenteren hun inzichten en multimodale doorkijk.

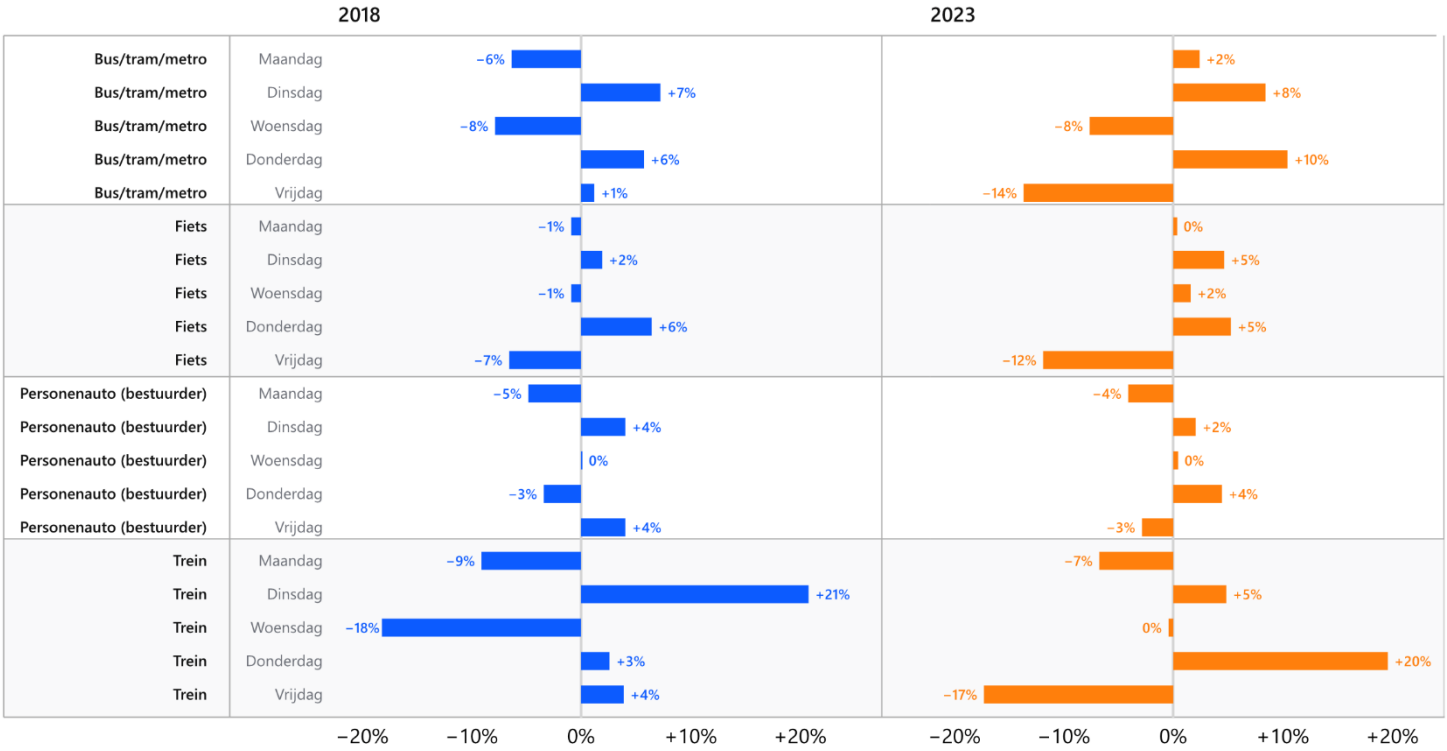
Vandaag een werkdag

Het Nederlandse mobiliteitssysteem is nog steeds herstellende van een enorme schokgolf die door Corona werd veroorzaakt. Met name het herstel van het openbaar vervoer blijft achter. Dit komt door structureel veranderd reisgedrag bij verschillende vervoerders. Al eerder werd gekeken naar de veranderde patronen op het spoor (Fleuren, Van Daalen, De Bruyn, CVS 2023). Dit heeft bij NS geleid tot het aanpassen van de dienstregeling op vrijdag ten opzichte van andere werkdagen. In de NS dienstregeling lijkt de vrijdag nu meer op een weekenddag door het ontbreken van de spitsvolumes zoals op andere werkdagen.

Toch hebben andere OV autoriteiten eenzelfde stap nog niet gezet. Is dat terecht? Zou het totale mobiliteitssysteem meer in kunnen spelen op het veranderd reisgedrag? Want wat is nu nog een 'maatgevende' werkdag en spits op basis waarvan we het mobiliteitssysteem inrichten en organiseren? Om deze vragen te onderzoeken, zijn we allereerst gaan kijken naar de veranderingen in patronen in reisgedrag ten opzichte van het gemiddelde over alle modaliteiten heen. Aan de hand van de verplaatsingsdata van het ODiN is berekend voor BTM, fiets, trein en personenauto (bestuurder) wat het gemiddelde aantal reizigerskilometer is (helaas zonder vakantiecorrectie) voor zowel 2018 als 2023. Vervolgens is gekeken in welke mate elke dag van de week met die modaliteit afwijkt van deze gemiddeldes.

De grafiek hieronder laat zien wat de afwijking ten opzichte van het werkdaggemiddelde was per modaliteit per dag van de week, voor en na corona. Zo was BTM in 2018 (de eerste blauwe balk) op maandag 94% van het werkdaggemiddelde, maar in 2023 gestegen naar 102% van het werkdaggemiddelde (de eerste oranje balk).

Procentuele afwijking t.o.v. werkdaggemiddelde (reizigerskilometers)



Wat opvalt zijn twee zaken: 1) dat de afwijkingen ten opzichte van het gemiddelde voor sommige dagen zijn toegenomen; en 2) dat er grote verschillen zijn per modaliteit. Vooral de trein springt er uit en kan worden verklaard door doelgroepen die veel gebruiken maken van de trein zoals studenten en kantoorwerkers.

Tegelijkertijd is hiermee het laatste woord zeker niet gezegd. De ODiN data waarop het CBS deze cijfers baseert, is qua steekproef mogelijk niet uitgebreid genoeg om deze analyse volwaardig te kunnen verantwoorden. De cijfers, vooral die voor de trein en BTM, lijken ook niet helemaal te rijmen met eerdere CVS papers ('Knus in de bus op dinsdag' (Bickel, CVS 2024). Vanuit Noord-Holland zijn we daarom eerst gaan kijken naar de cijfers binnen onze eigen concessies. Effecten lijken namelijk ook per regio te verschillen.

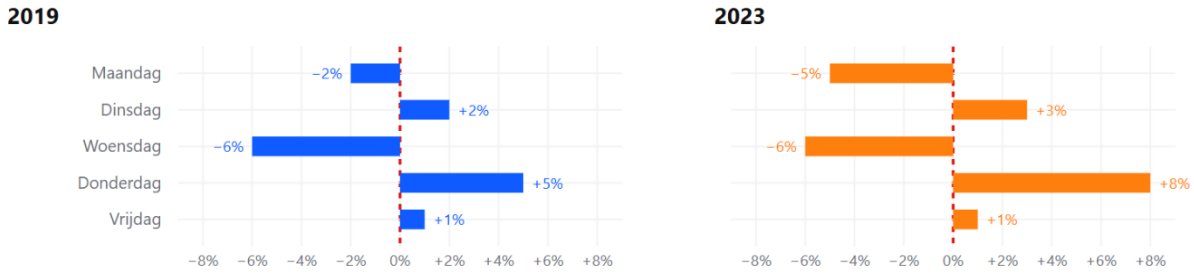
Dieper graven

Om tot conclusies te komen, zijn we op zoek gegaan naar cijfers die uitleg kunnen geven bij de gevonden patronen. We hebben daarvoor data gebruikt die we zelf tot onze beschikking hebben per modaliteit of die we vanuit andere rapporten hebben gehaald. Vooraf is hierover reeds aan te geven, dat dit een exercitie is die een enorm groeiend karakter had. De gevonden beelden leidde doorgaans tot nieuwe vragen en zoekrichtingen. Het heeft er toe geleid dat dit speurwerk en dit paper niet eindigt in conclusies, maar in een discussie. Hieronder een overzichtje van de zoektocht per modaliteit

Trein

Bij NS zijn dinsdag en donderdag in 2023 ten opzichte van 2019 relatief drukker geworden. Met name maandag is relatief rustiger.

Trein — Afwijking t.o.v. weekdaggemiddelde (instappers)

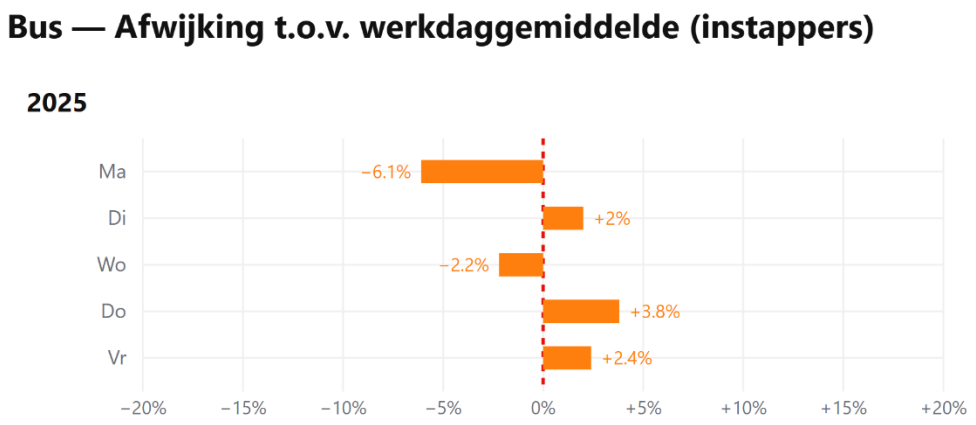


In absolute zin ligt het reizigersvolume op alle dagen nog lager dan in 2019. Inzoomend op de ochtendspits geeft een versterkt beeld van de verschillen tussen de werkdagen aangezien op die momenten het thuiswerkeffect versterkt optreedt.

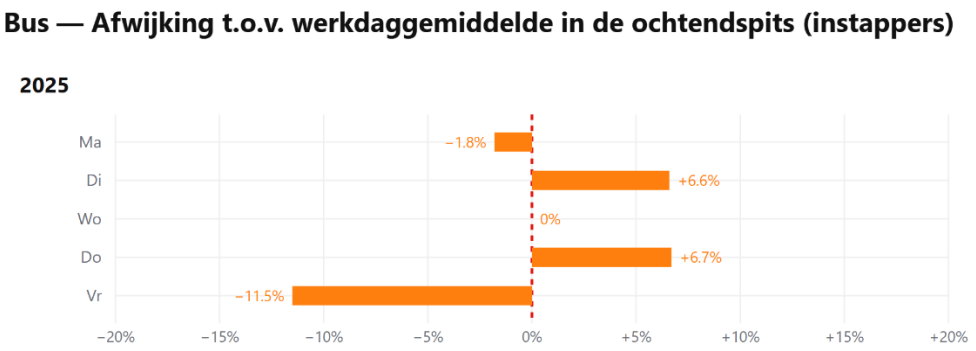
Bus

Voor de bus is gebruik gemaakt van dag-specifieke data van maart 2025. Daarvóór werd de vervoerdata namelijk standaard aangeleverd in een werkdaggemiddelde. Er is nu vanuit de provincie in ieder geval gestart met het verzamelen van data op dagniveau in plaats van op weekgemiddelde. Hiermee start het kunnen sturen op de verschillende dagen.

De grafiek hieronder is gebaseerd op het aantal instappers in de ochtendspits in de concessies Haarlem-IJmond, Noord-Holland Noord en Gooi en Vechtstreek:



Deze busdata hebben we ook per uurblok van de dag. Vergelijkbaar met de trein waren we daarom benieuwd of de afwijking van de werkdaggemiddeldes in de bus ook versterkt zijn in de ochtend- en avondspits. Wanneer we opnieuw het gemiddelde berekenen voor alleen de ochtendspits, dan toont dit een aanzienlijk ander beeld:

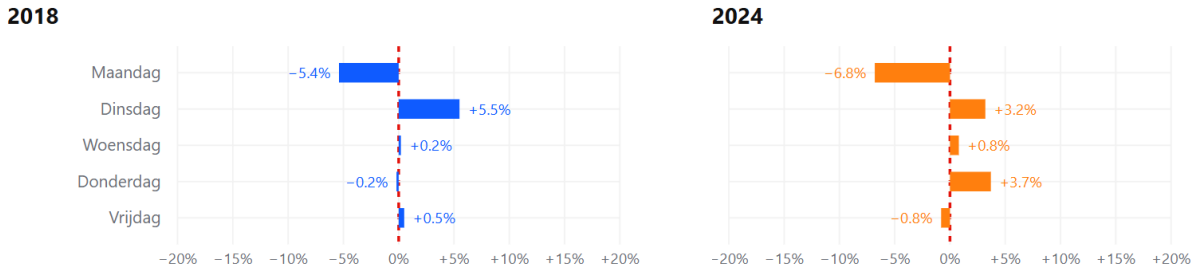


Vooral de vrijdagochtendspits lijkt sterk af te wijken in negatieve zin. Later op de vrijdag zijn er weer meer bus-instappers, waardoor de gehele dag vaak dicht(er) bij het werkdaggemiddelde komt. Toch zien we een duidelijk ander reispatroon op de vrijdag dan op de rest van de weekdagen, al lijkt het effect minder groot dan bij andere modaliteiten. Dit lijkt ook vooral het geval te zijn bij buslijnen waar het aandeel studenten lager is, wat ons doet vermoeden dat dit veroorzaakt kan worden door een afname van het aantal kantoor-forenzen.

Fiets
Voor de fiets hebben we gekeken naar permanente telpunten. Omdat we in de provincie Noord-Holland geen telpunten hebben die voor januari 2019 geplaatst zijn, hebben we 7 telpunten gevonden in het stedelijk gebied van Rotterdam waarvan data beschikbaar is in Dexter uit zowel geheel 2019 als 2024.

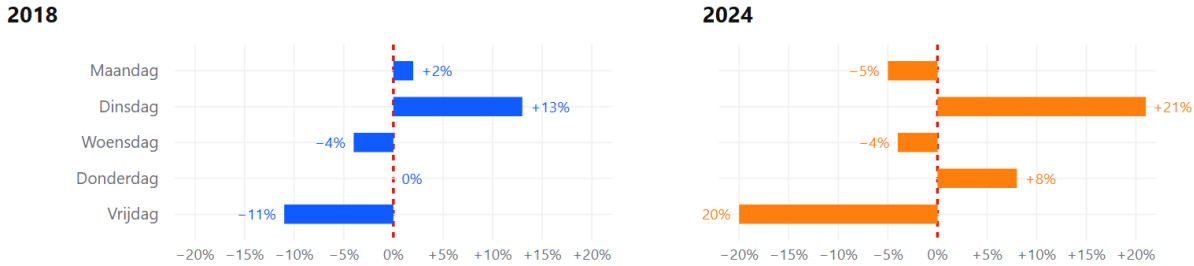
Allereerst kijken we naar eenzelfde grafiek als bij de bus: het gemiddelde aantal per werkdag.

Fiets - Afwijking t.o.v. weekdaggemiddelde (aantal getelde fietsers)



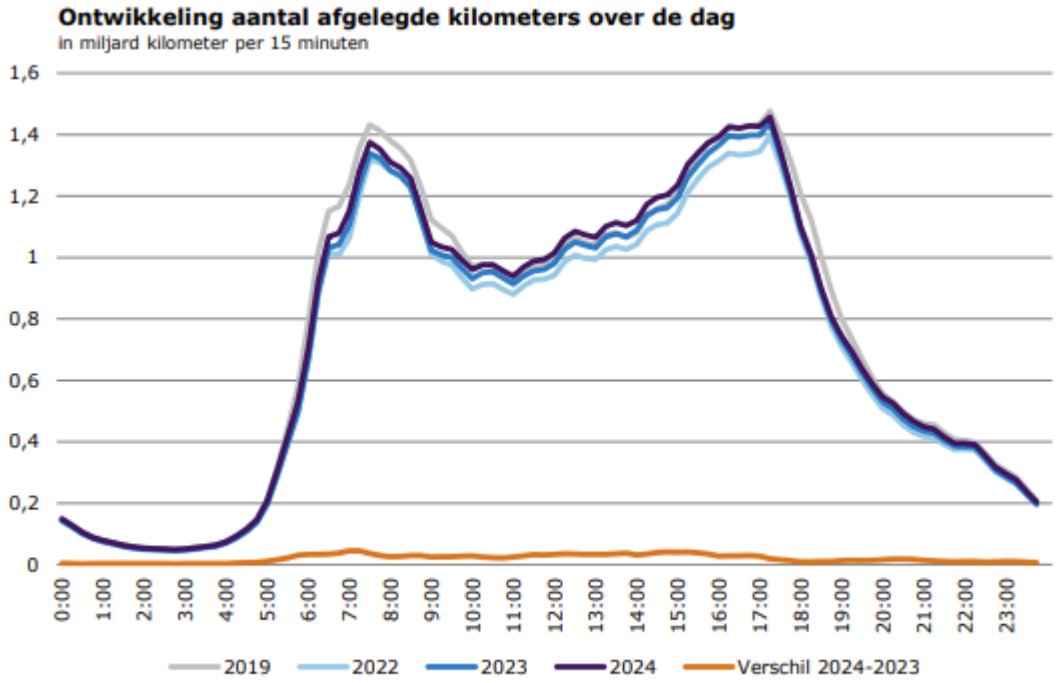
Kijken we echter naar de ochtenspitsen, dan zien we ook hier een heel ander patroon (met dezelfde x-as):

Fiets - Afwijking t.o.v. weekdaggemiddelde in de ochtendspits (aantal fietsers)

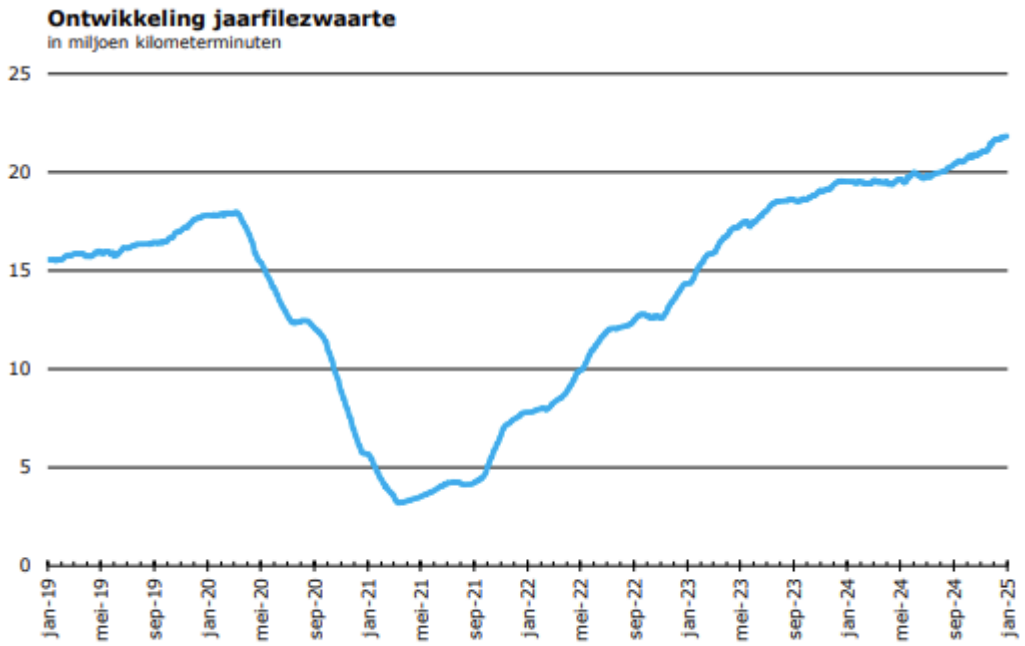


Het patroon wat te zien was bij de bus herhaalt zich hier: de ochtendspitsen wijken een stuk meer af dan de dagtotalen, de dinsdag en donderdag zijn belangrijker geworden en de vrijdagochtendspits is meer gaan afwijken van de gemiddelde werkdag.

Auto
Op de weg constateren we veel minder grote verschillen. Echter is ook hier de vrijdagochtendspits veranderd, kijkend naar filezwaarte. Juist de vrijdagmiddag is toegenomen, waardoor de vrijdag als totaal een zelfde beeld schetst. De totale filezwaarte is echter vergelijkbaar.

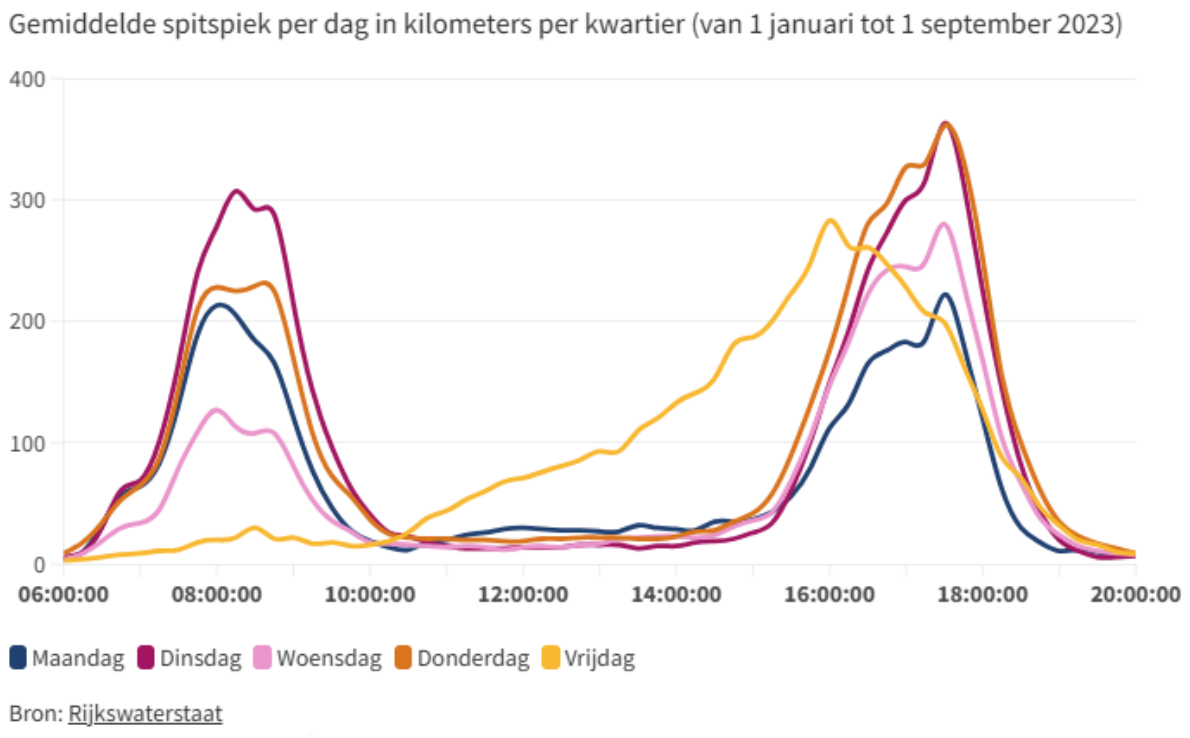


Figuur 2 Ontwikkeling van het totaal aantal afgelegde kilometers over de werkdag voor de jaren 2019, 2022, 2023 en 2024



Figuur 3 Ontwikkeling jaarfilezwaarte
(de historische filezwaarte-data van voor 2 februari 2022 is opgehoogd met een factor 1,37)

bron

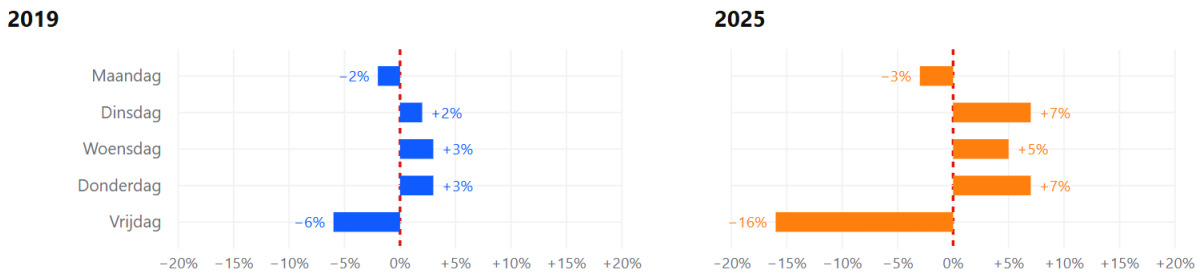


[De spitsen uitgelicht | Rijkswaterstaat Verkeersinformatie]

Landelijk lijkt het patroon voor de weg dus niet erg veranderd. Opvallend is dat Noord-Holland niet langer voorkomt in de top 10 filelocaties na corona. Deze liggen nu met name in het Zuidelijke deel van de Randstad en richting Brabant.

Om te kijken of we eenzelfde patroon als bij de trein, fiets en bus kunnen waarnemen voor de auto, is een telpunt op de A9 (ter hoogte van Spaarndam, zuidelijke richting naar Amsterdam toe) van Rijkstwaterstaat gebruikt. Data van 2019 en 2025(H1) zijn vergeleken met elkaar voor specifiek de ochtendspits.

Auto - Afwijking t.o.v. weekdaggemiddelde in de ochtendspits op de A9 (intensiteit)



Ook hier lijken de afwijkingen van de gemiddeldes iets te zijn toegenomen na corona, en lijkt de vrijdagochtendspits het sterkst af te wijken na corona. Dit is echter maar één telpunt; meer onderzoek zou moeten tonen in hoeverre en in welke mate dit patroon zich nog meer voordoet.

In Noord-Holland wordt nu veel meer het beheer en onderhoud als grote uitdaging gezien. De programmering aan werkzaamheden voor de komende vijf jaar is zeer groot en vraagt alle aandacht. Komende jaren zal aanleg en gepland onderhoud een groter deel van de file oorzaken. Hoe dit gaat doorwerken in verplaatsingspatronen zou ook

kunnen leiden tot bepaalde beleidskeuzes. Tot nu toe lijkt het nog niet door te werken in de modal split.

Van model naar de praktijk
Kennelijk zijn er na de coronapandemie wel degelijk veranderde patronen over de week heen. Toch worden veel beleidsbeslissingen genomen op een gemiddelde werkdag, dan wel het behouden als een vijfdaagse werkweek als basispatroon (met name in het BTM).

Vanuit NS zijn is deze trend doorbroken en is het treinaanbod gedifferentieerd:
- op vrijdagen is de frequentie van tienminutentreinen aangepast naar een kwartierdienst, bijvoorbeeld op de lijn Amsterdam - Eindhoven
- de inzet van spitstreinen is verminderd of uitgesteld doordat de reizigersvraag achter blijft ten opzichte van het precorona reizigersvolume; bijvoorbeeld op de Kennemerlijn tussen Haarlem en Alkmaar
- op de Zaanlijn rijden Sprinters in de spits elk kwartier en per 2026 ook in het weekend maar nog niet op werkdagen in de daluren.

Binnen de concessies in Noord-Holland is er juist geen andere dienstregeling: vrijdag is nog een werkdag en wordt er juist bewust eenzelfde dienst gedraaid, zodat het busproduct herkenbaar is voor de reiziger. Nu is het zo, dat de vrijdagochtend ook flink is teruggelopen, maar iets minder dan op het spoor. Verder wordt de bus ook veel meer gezien als maatschappelijke dienst in veel gebieden, waar veel minder alternatieven zijn. Op de weg beginnen werkzaamheden nu vaak op donderdagavond, zodat er meer tijd is tot zondagavond. Vervolgens wordt hier uitgebreid over gecommuniceerd en reizigers gevraagd om hier zelf op in te spelen door een alternatief te zoeken of thuis te werken. Het lijkt dus dat dit al een maatschappelijk geaccepteerde ingreep is. Toch is de vrijdag in allerlei statistieken nu nog onderdeel van de ‘gemiddelde werkdag’.

Discussie
Moeten de andere mobiliteits niet ook kijken naar een basispatroon voor de maandag tot en met de donderdag en de vrijdag en weekenddagen?
En geldt dit dan voor alle autoriteiten, of zijn er juist ook meer regionale verschillen ontstaan? Effecten lijken voor de Provincie Noord-Holland groter te zijn, dan in andere regio’s, kijkend naar de gedane regionale analyses, zoals vorig jaar in de CVS paper ‘Knus in de bus’ (Julia Bickel, Maxim Meijers and Niels van Oort). In de concessie Voorne-Putten en Rozenburg waren de verschillen veel minder groot.

Een aanleiding voor beleidsmakers kan ook zijn om veranderingen te initiëren is de betaalbaarheid van mobiliteit en daarbij het efficiënt omgaan met publieke middelen. Het reisgedrag is structureel veranderd en welke optimalisaties laten we nu nog liggen?
Bij de trein stuurt NS al met een andere dienstregeling op vrijdag dan de andere werkdagen. Bij btm concessies is het reisgedrag wel anders dan de trein maar bijvoorbeeld op specifieke lijnen met een stevig aandeel forenzen ligt mogelijk potentieel. Voor de weg is de planning van werkzaamheden vanuit het minimaliseren van hinder interessant hoe de vrijdag al wordt benut. Zijn er nog andere toepassingen zoals regelscenario’s voor dynamisch verkeersmanagement, brugopeningen, afspraken met de goederen-/logistieke sector? Voor fiets-/voetgangersverkeer ligt ook potentieel op werkzaamheden maar bijvoorbeeld ook voor beheer en onderhoud.

Het aanpassen van de werkdag definitie kan ook consequenties hebben voor capaciteitsplanning bij vervoerders (C.A.O discussies) en het bestuderen van investeringen in infrastructuur (MKBA). Hier kunnen allerlei positieve en negatieve gevolgen aan zitten.
We nodigen het werkveld uit om met ons mee te denken om te komen tot aanvullende analyses die kunnen helpen in het komen tot effectiever post-covid mobiliteitsbeleid.

Onze zoektocht leidde nu vooral tot meer vragen en verwondering, nog niet tot duidelijke keuzes en conclusies.

Referenties

Fleuren, Van Daalen, De Bruyn: ‘Dido niet langer een mythe’, CVS 2023.
Julia Bickel, Maxim Meijers and Niels van Oort: ‘Knus in de bus’, CVS 2024