



Minister en Staatssecretaris

Bestuurskern

DG Mobiliteit
Directie Mobiliteit en
Gebieden

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bescherming persoonlijke levenssfeer
[Redacted]
[Redacted]

nota ter informatie

Aanpak piekdrukke weg en trein

Datum

16 oktober 2024

Kenmerk

IENW/BSK-2024/292967

Bijlage(n)

1

Inleiding

U ontvangt deze nota naar aanleiding van een recente motie die is aangenomen in de Tweede Kamer¹ en het voornemen dat is opgenomen in het Regeerprogramma. Het betreft een landelijke aanpak om de piekdrukke tijdens de spits op de weg en in het OV te verminderen, waarbij de Rijksoverheid het goede voorbeeld geeft. Deze nota informeert u over de mogelijkheden voor deze landelijke aanpak.

Kern

1. Er is duidelijk sprake van spitsproblematiek op specifieke dagen, dit leidt tot file en overlast. Dat heeft invloed op reissnelheid, maar ook reisgemak en comfort. De komende Kabinetsperiode zal dit naar verwachting vergroten, ook vanwege de noodzakelijke werkzaamheden die plaatsvinden. Om overlast te beperken, is het nodig om te handelen.
2. Het advies is om dit te doen volgens verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, kleine stimulerende maatregelen en informatie. De inzet is om zo keuzeruimte te creëren voor de reiziger, zo drukke beter te verdelen (over de dag / week) en Nederland bereikbaar te houden.
3. De komende periode wordt dit verder uitgewerkt, samen met relevante stakeholders. De koers wordt vastgelegd tijdens het BO MIRT en de Kamer wordt geïnformeerd over het Plan van Aanpak voor het eind van het jaar.

Wij gaan hierover graag nader met u in gesprek op donderdag 17/10 as. om 10.00u

1. Probleemanalyse – waarom is een aanpak nodig?

In 2023 al worden de normen rondom reistijd op verschillende delen van de weg niet gehaald. Dat zijn eveneens de trajecten die in 2040 knelpunten

¹ Kamerstukken II, 2023/24, 36 410 XII, nr. 43, d.d. 5 januari 2024

opleveren, uitgaande van verdere economische groei en bevolkingsgroei (volgens de IMA). En (deels) óók de trajecten waar de komende jaren gewerkt wordt (bijvoorbeeld vanwege onderhoud) en de hinder dus verder zal toenemen.

Ook voor de trein is duidelijk sprake van een piekbelasting in de ochtend -en avondspits op dinsdag en donderdag, de spitsfactor ligt op die dagen hoog. De mensen die in de spits in de trein zitten, doen dit grotendeels voor hun werk óf vanwege onderwijs. Ook voor de trein geldt dat de komende jaren veel gewerkt wordt aan het spoor. Voor de langere termijn laat de IMA ook daar forse knelpunten zien. Dat betekent overlast voor de reizigers.

Het loopt dus vast, tijdens de huidige Kabinetsperiode al, op de weg en het spoor. Dat betekent bijvoorbeeld dat de capaciteit op de ring van Rotterdam de komende jaren minder is en de hinder toeneemt, terwijl de ambities voor de Rotterdamse haven groot zijn. Maar bijvoorbeeld ook dat de overlast rondom andere grote steden toeneemt en ziekenhuizen of werkplekken ook daar minder makkelijk bereikbaar worden. Via een motie bent u opgeroepen hier een landelijke aanpak op te ontwerpen, deze aanpak is opgenomen in het Regeerprogramma.

In bijlage 1 treft u meer over de probleemanalyse in feiten en cijfers.

2. Welke aanpak is nodig?

Er zijn twee manieren om naar het spitsprobleem te kijken. De eerste benadering beschouwt het als een verkeersprobleem, waarbij de focus ligt op congestie, files en overvolle treinen. Dit perspectief legt de nadruk op het verbeteren van de doorstroming en het verminderen van reistijden, waarvoor de hoofdverantwoordelijkheid bij u als bewindspersonen van het ministerie van infrastructuur en waterstaat ligt. Een dergelijke benadering kan op korte(re) termijn worden gestart. De tweede benadering beschouwt het als een ketenissue met medeverantwoordelijkheid vanuit andere departementen, waarbij we de invloed van kantoor tijden op andere belangrijke diensten, zoals kinderopvang en onderwijs, onderzoeken. Deze benadering benadrukt de onderlinge afhankelijkheid binnen het systeem en kan ons aanmoedigen om oplossingen te ontwikkelen die niet alleen het verkeer verbeteren, maar ook bijdragen aan het welzijn en de dagelijkse routines van mensen. Een dergelijke benadering vraagt om inzet en draagvlak bij andere departementen, en zal vermoedelijk op late(re) termijn kunnen worden gestart.

Daarom is de inzet om de aanpak in eerste instantie vorm te geven vanuit het perspectief van het verkeersprobleem en om in te zetten op maatregelen binnen de verantwoordelijkheid van IenW. Parallel daaraan kunnen andere departementen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheden.

Na een analyse van de beschikbare data is het advies om in te zetten op het : keuzevrijheid voor de reiziger en hen te verleiden op andere momenten te reizen². En Nederland zo bereikbaar te houden via verschillende maatregelen. De snelle en grootschalige aanleg van nieuwe infrastructuur is immers

² Alternatieve scenario's zetten bijvoorbeeld slechts in op voortzetting van de regionale aanpak met informatievoorziening vanuit IenW (lijkt niet te voldoen aan de motie) of dwingen reizigers tot andere keuzes.

nauwelijks mogelijk³ en zal daarnaast naar verwachting niet tot oplossingen in de huidige Kabinetsperiode leiden. Daarmee te richten op specifiek forenzen wiens gedrag kán veranderen (denk bijvoorbeeld aan de ambtenaren) en de groepen studenten en scholieren om hun reisgedrag iets te veranderen en zo de piekdrukke in de spits te verminderen. Er wordt daarmee gestuurd op een herverdeling van drukke over de dag en over de week op de 10 drukste trajecten (dus niet op het midden van (auto)reizen) én stabiel houden van hinderbeleving (cf. huidige streefwaarde).

In de geadviseerde aanpak wordt gefocust op:

- Verkeersmanagement (deels bestaand, deels nieuwe maatregelen): Verkeersmanagement is het organiseren van verkeer om ervoor te zorgen dat het soepel en veilig verloopt. Dit gebeurt met hulp van verkeerslichten, informatieborden en monitoring om files te verminderen (incidentmanagement, toeritdosering et cetera) en de veiligheid van alle weggebruikers te vergroten.
- Mobiliteitsmanagement (deels bestaand, deels nieuwe maatregelen): Mobiliteitsmanagement richt zich op het actief bevorderen van ander mobiliteitsgedrag, waardoor files bijvoorbeeld verminderen, door mensen te stimuleren minder / op andere momenten te reizen en waar mogelijk alternatief vervoer te kiezen.
- Zachte sturende maatregelen d.m.v. financiële prikkels: Zacht sturende maatregelen zijn acties die gedrag van mensen beïnvloeden. Denk daarbij aan het aanbieden van kortingen voor openbaar vervoer, maar ook campagnes waarbij reizigers worden gewezen op de keuzes die zij kunnen maken.

Het doel is om in samenwerking met regio's binnen een jaar een effectieve aanpak op te starten die een meerjarige focus van vijf tot tien jaar heeft, om de spits op de weg en op het spoor te verminderen. Dit heeft als doel het bereikbaar houden van Nederland. In het BO MIRT van november kunnen afspraken worden gemaakt. Dekking van de aanpak voor 2025 (€ 16 miljoen landelijke aanpak + € 13 miljoen voor regionale aanpak spitsspreiden en mobiliteitstransitie) is mogelijk uit bestaande programma's. Regionale overheden financieren aanvullend € 13 miljoen voor regionale maatregelen. Mocht u besluiten tot een langjarige aanpak na 2025 dan is hiervoor jaarlijks naar verwachting € 25 miljoen nodig. Hiermee worden landelijk en regionaal maatregelen uitgevoerd en wordt de inzet van betrokken doelgroepentoegekankelijk en haalbaar gemaakt. De besluitvorming over de langjarige beschikbare financiën verloopt via een separaat traject (Mobiliteitsfonds).

Daarnaast worden binnen het mobiliteitsbeleid van de Rijksoverheid als werkgever al flinke stappen gezet in het verminderen van het reizen van rijksambtenaren tijdens de spits. Dit is beter mogelijk geworden door het hybride werken. Hybride werken is sinds 2021 uitgangspunt voor werken bij het Rijk. Het is aan departementen zelf op welke manier zij hiermee aan de slag gaan. Teams worden gestimuleerd en ondersteund om o.a. afspraken te maken over momenten waarop zij naar kantoor komen. Hiervoor kunnen zij o.a. gebruik maken van CAO-afspraken rond thuiswerken en gebruik van (elektrische) fiets en OV. Ook zijn er, op inmiddels 7 locaties in het land, Rijksontmoetingspleinen (kantoorlocaties) geopend. Hierdoor kunnen

³ Door knelpunten op het vlak van financiën, stikstof en personele capaciteit.

medewerkers eenvoudig dichterbij huis werken. Tevens wordt in twee projecten gewerkt aan spreiding van aanwezigheid over de werkdag en het stimuleren van deelvervoer. Alle voorzieningen dragen er aan bij om de mobiliteitsdruk, in het bijzonder op dinsdag en donderdag, te verminderen. Een volgende stap kan zijn om binnen IenW het gebruik van het OV in de spits meer te spreiden over de dag en de week.

Tot slot willen we de campagne 'Rij spitsvrij' onder uw aandacht brengen. De auto staat voor vrijheid en zelfontplooiing, maar niets is zo vervelend als in de file staan. Daarom heeft Directie Communicatie, in samenwerking met DGMO en Rijkswaterstaat, de communicatiecampagne 'Rij spitsvrij' ontwikkeld. Deze campagne ondersteunt op een positieve manier de beleidsaanpak spitsverdichten. Moeten we altijd in de spits reizen of zijn er ook andere mogelijkheden? U wordt hierover separaat geïnformeerd.

In bijlage 1 treft u hierover nadere informatie.

3. Vervolgaanpak

In november vindt bestuurlijke besluitvorming via de BO's MIRT plaats, wat bijdraagt aan een gezamenlijke landelijke aanpak. Ook stelt dit ons in staat om regionale actieplannen vast te stellen, inclusief eventuele bijbehorende financiering. De Tweede Kamer ontvangt via de MIRT-brief en vervolgens via een separate Kamerbrief, cf. toezegging het Plan van Aanpak voor het eind van dit jaar (parallel aan bijvoorbeeld de Actieagenda Automobilitéit).

Van eind 2024 tot het eerste kwartaal van 2025 richten we ons op het uitwerken van een landelijk pakket, waarbij we 'out of the box'-ideeën aanmoedigen en het draagvlak van reizigers verkennen in focusgroepen. Quick win-acties zullen worden geïnitieerd voor directe zichtbaarheid en impact.

In het eerste en tweede kwartaal van 2025 concentreren we ons op regionale pakketten voor de belangrijkste knelpunten, waarbij we de doelgroepen in kaart brengen en regionale doelen vaststellen voor het verminderen van spitsverkeer en met eerste maatregelen starten. Tegen eind 2025 streven we naar de financiering en accordering van deze plannen voor cofinanciering door het rijk en de regio. Vanaf 2026 ligt de focus op de uitvoering van de regionale plannen en de voortzetting van de landelijke aanpak, met regelmatige monitoring en evaluatie om de uitvoering waar nodig aan te passen.

We zijn benieuwd naar uw ideeën en mening over de gekozen koers en aanpak, inclusief de doelstellingen, inhoud en vervolgstappen. Daarnaast horen we graag hoe u denkt dat we dit het beste kunnen agenderen binnen onze organisatie, zodat we samen de nodige steun en betrokkenheid kunnen creëren voor een succesvolle implementatie van de landelijke aanpak.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

