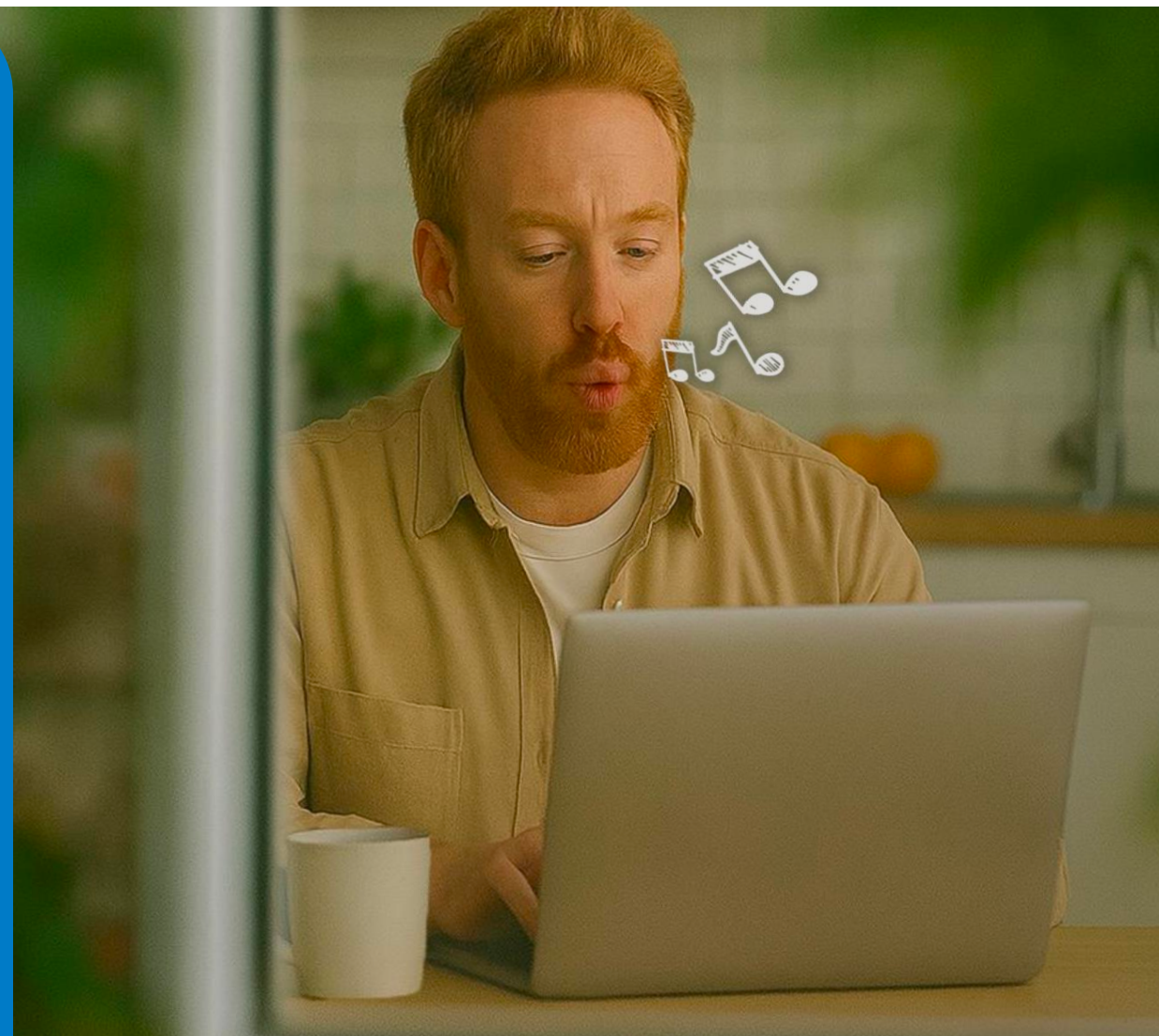




# Aanpak spitsspreiden en -mijden 2025–2027

Programmaplan



# Kernboodschap

## ‘Reis spitsvrij’



### Spitsvrij reizen

*Het was in 2024 historisch druk op de Nederlandse wegen en in het openbaar vervoer. Nog nooit was de filedruk zo hoog en waren de wegen, bussen en treinen zo overvol. In 2023 steeg het aantal files met ruim 17% ten opzichte van het jaar daarvoor. In 2024 steeg het aantal met nog eens 8%. Ook treinen zijn op de drukste trajecten van Nederland in de ochtendspits afgeladen.*

Die spitsdrukte kan de komende tijd nog erger worden, omdat er veel onderhoudswerk aan wegen en sporen moet worden verricht. Dat betekent nog meer overlast, als we ons reisgedrag niet (een beetje) aanpassen. Want niet iedereen heeft de vrijheid om een andere reistijd te kiezen; de winkel moet open, de dokter moet op tijd in de operatiekamer staan. Dan kan de spitsdrukte erg in de weg zitten.

### Verandering nodig

Daarom is verandering nodig. Meer asfalt en extra treinen alleen lossen de drukte niet op. De overheid werkt aan oplossingen met vervoerders, scholen en werkgevers.

We maken afspraken met scholen om lestijden wat te spreiden zoals op de Hogeschool van Arnhem Nijmegen. Daar is het rooster aangepast waardoor minder studenten op het eerste uur hoefden te starten.

Of we zorgen samen met bedrijven voor het inzetten van e-bikes tijdens wegwerkzaamheden. Wist je bijvoorbeeld dat jouw werkgever je onbelast een thuiswerkvergoeding (€ 2,40 per dag) en fietsvergoeding (€ 0,23 per kilometer) mag geven? Of een leasefietsregeling, waarmee je via je werkgever voor een paar euro per maand op een

elektrische fiets naar je werk kunt: snel, gezond én zonder files.

Ook zijn er beloningsapps, zoals de *Da's zo gefietst app*, waarmee je punten spaart als je fietst of de spits vermijdt. Die punten kun je inwisselen voor tegoedbonnen of leuke kortingen.

Veel mensen willen wel anders reizen, maar hebben het gevoel dat het niet kan. Omdat hun werktijden vastliggen. Of omdat collega's verwachten dat iedereen er op hetzelfde moment is. Toch kun je soms wél iets veranderen. Kijk eens met je team of je werkgever of je een beetje kunt schuiven met werktijden. Iets later beginnen, iets eerder weggaan of een dagje thuiswerken kan al veel schelen. Om het fileprobleem en de grootste drukte in treinen op te lossen hoeft niet iedereen van de weg af. Als 10% van de spitsreizigers buiten de spits reist, is de spits zo goed als opgelost!

### Wat kun jij doen?

De sleutel ligt in de handen van reizigers die de mogelijkheid hebben hun reistijd een beetje aan te passen. Er zijn vaak meer mogelijkheden dan je denkt. Het begint met bewustzijn. En met jouw keuze. Wat is jouw moment om te reizen?

# Inhoudsopgave

## 1. Aanleiding

Wat is er aan de hand?

## 2. Ambitie

Wat gaat de aanpak bereiken?

## 3. Aanpak

Opbouw van de aanpak

## 4. Planning

Adaptieve aanpak

## 5. Structuur

Sturing & organisatie

## 6. Monitoring & evaluatie

Leren van de aanpak

## 7. Bijlagen



# 1. Aanleiding

Wat is er aan de hand?

## Dringende oproep minister: mijd de spits op dinsdag en donderdag

Door RTL Nieuws / ANP - 21 januari 2025 - Aangepast: 21 januari 2025



RTL Nieuws

De filedruk moet volgen  
donderdag en vrijdag  
dagen zoveel mogelijk

Maandag 27 januari, 13:29

### Komend jaar veel overlast door werkzaamheden op wegen en spoor: 'Groter dan we gewend zijn'

Het komende jaar wordt een heftig jaar wat betreft de wegwerkzaamheden. Het hele jaar door zijn er in onze regio verschillende werkzaamheden en die gaan volgens Rijkswaterstaat, de provincie en ProRail geheel overlast opleveren. 'We gaan inderdaad helaas hinder veroorzaken en die zal groter zijn dan we gewend zijn', zegt Ronald Nomes van Rijkswaterstaat.



Drukste spits van het jaar voorbij, op hoogtepunt bijna 1.200 kilometer file

Door onze nieuwsredactie

578 reacties

Delen

15

de drukste van dit jaar tot nu toe, meldt  
1.200 kilometer file. In onder  
n normaal.



NOS Nieuws • Dinsdag 4 oktober 2022, 20:09

Ergernis over volle treinen groeit: 'Heel veel mensen moeten staan'



# Wat is er aan de hand?

Het Nederlandse mobiliteitssysteem behoort tot de internationale top. Toch komt de bereikbaarheid de komende jaren onder druk te staan. De wegen en het openbaar vervoer worden steeds drukker. Files worden langer en treinen en bussen voller. Voor ondernemers betekenen langere reistijden hogere kosten. Door economische groei, woningbouw en bevolkingsgroei zullen zowel de wegen als het OV de komende jaren nog verder dichtslibben.

Reizigers, ondernemers en vervoerders merken nu al dat het druk is op de weg en het spoor. De duur van de spits neemt toe, op steeds meer plekken staat het langer vast.

De ruimte om de toenemende drukte op te vangen is beperkt. Door financiële tekorten, beperkte fysieke ruimte, stikstofcrisis, en personeels-schaarste is het de komende jaren lastig om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Zelfs waar nieuwe wegen gebouwd kunnen worden, duurt het

jaren voordat die extra capaciteit beschikbaar is. Als er nieuwe capaciteit bijkomt wordt die capaciteit snel opgevuld door 'latente' vraag waardoor aanleg beperkt structureel effect heeft op het verlichten van de druk.

Door de verwachte werkzaamheden op de weg en het spoor zal er extra verkeershinder optreden. Dit raakt niet alleen mensen die naar werk, vakantie of sport willen, maar ook bijvoorbeeld zorgmedewerkers die vroeg bij hun patiënten moeten zijn.

Het is daarom essentieel om de bestaande capaciteit op de weg en het spoor die er is zo efficiënt mogelijk te gebruiken zonder dat mensen of bedrijven beperkt worden in hun mogelijkheden. Nederland bereikbaar houden vraagt om het creëren van zo veel mogelijk mogelijkheden om op andere momenten te reizen voor mensen die anders kunnen en willen. Het spreiden en mijden van de spits is daarbij een deel van de oplossing.

# 2. Ambitie

Wat gaat de aanpak spitsspreiden  
en -mijden bereiken?

Waar werkt de aanpak naartoe?

## De inzet van de aanpak

Start je werkdag  
fluitend thuis



Met deze aanpak wordt ingezet om Nederland de komende 10 jaar bereikbaar te houden voor personen die in de spits reizen. Zo geven we de mensen die hun reistijden niet zelf kunnen kiezen meer ruimte op de weg (het hoofdwegennet) en in de trein (het hoofdrailnet). Zodat mensen die in de spits moeten reizen, dat ook beter kunnen. Zo houdt iedereen de mogelijkheid om te werken, ondernemen, leren en ontspannen.

# Wat kan er gebeuren om geschetste problemen op te lossen?

Studies laten zien dat een deel van de reizigers in de spits de mogelijkheid hebben op een later moment te reizen.

Uit bijvoorbeeld de Corona periode is geleerd dat met ongeveer 10% minder mensen in de spits, veel vertraging op de weg én te drukke treinen kunnen voorkomen. Door in te zetten op mensen die anders kunnen reizen, ontstaat er meer ruimte voor mensen die niet anders kunnen. Dit kan door niet te reizen, op andere tijden te reizen of andere vervoersmiddelen te gebruiken.

De aanpak heeft als ambitie op korte termijn verandering aan te

brenge. In de drukste gebieden worden samenhangende acties uitgevoerd, om nieuwe collectieve ritmes te creëren. Dat vraagt slimme en creatieve oplossingen die in samenwerking met regionale overheden, werkgevers, onderwijsinstellingen en andere partijen in gang worden gezet. De aanpak kijkt vooruit: door het ontwikkelen van nieuwe interventies wordt de mogelijkheid aan zoveel mogelijk reizigers en organisaties geboden om anders te reizen.

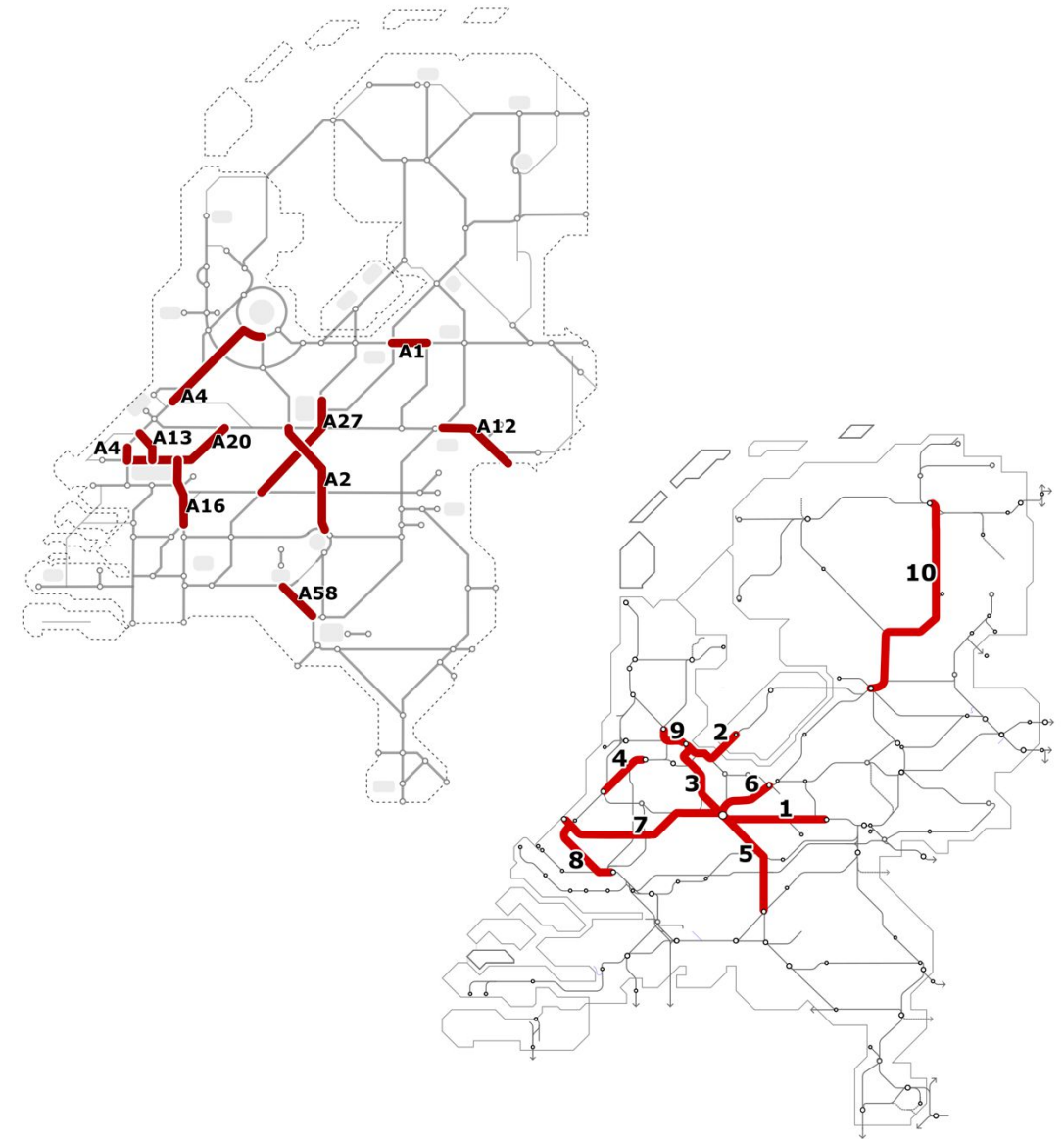
# Hoe wordt er doorgepakt?

Op basis van kennis en inzichten uit eerdere aanpakken (o.a. Beter Benutten), onderzoeken (o.a. KiM Factsheets en het Ecorys rapport) en gedragsexpertise binnen IenW (DGMO, BIT-ASA, RWS en het KiM) wordt voortgebouwd aan het maatregelenpakket. Er is een lerende en adaptieve aanpak ontwikkeld. Hierbij staat datagedreven gedragsaanpak en de M&E leidraad centraal voor de ontwikkeling, uitvoering, monitoring, evaluatie en bijsturing van de aanpak (cf. de stappen uit de beleidskompas). Deze methodiek draagt bij aan het stellen van concrete meetbare doelen, het koppelen van de inzet op landelijk en regionaal niveau met de landelijke doelstellingen en het bijsturen in de ambitie, scope en inzet o.b.v. inzichten uit data en nieuwe ontwikkelingen.

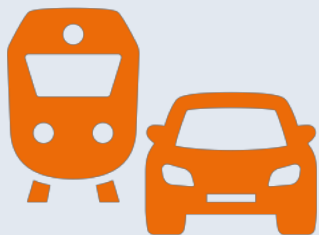
# Ambitie van de aanpak

De aanpak heeft een tijdshorizon tot 2035, en heeft een ambitie op meerdere fronten: de aanpak kijkt naar het hoofdwegennet én het hoofdrailnet. Daarnaast zet de aanpak in op drukte én op de reisbeleving.

Deze aanpak richt zich voornamelijk op reizigers die het grootste aandeel in de spits en die een redelijk alternatief hebben om anders te reizen. Het gaat hierbij om forenzen (waaronder overheden), studenten en korte ritten voor studie en werk.



Met deze aanpak is het streven om:



**-10%**

In 10 jaar tijd op de 10 drukste trajecten van alle reizen 10% minder in de spits.



**8%**

In 10 jaar tijd 8% van de treinverplaatsingen te verdelen van de maandag, dinsdag, donderdag spits naar de woensdag en de vrijdag spits.



**10 jaar**

De komende 10 jaar de tevredenheid van mensen die reizen voor hun werk gelijk te laten blijven.

# Aard van de aanpak

Vrije keuze: inzet is mensen die anders kunnen en willen reizen aan te zetten, zodat er ruimte is voor mensen die niet anders kunnen.

Logistieke stromen, en recreanten zijn niet de eerste doelgroepen waar deze aanpak zich op focust.

Een deel van de aanpak gaat om het zetten van een 'nieuw normaal' rondom reizen in de spits. Gedragsverandering heeft tijd nodig, en een momentum, zoals verwachte hinder, om een structurele verandering te bewerkstelligen.

Met deze aanpak worden geen keuzes beperkt over wanneer je wilt en kan reizen, de aanpak zoekt wel ruimte om de keuze om anders of later te reizen makkelijker te maken.

De aanpak is uitvoeringsgericht: een deel zit op het hier en nu, een deel van de aanpak gaat over de systeemvraag en werkt onderzoekend en agenderend.

- Er wordt ingezet op maatregelen die op korte termijn effect sorteren om de spits af te vlakken en die naar de toekomst toe bestendig kunnen worden.
- Er wordt voortgebouwd op de kennis die er is: leren van de pilots en innovatieve onderdelen die opgeschaald kunnen worden en agenderen het vervolg.
- Daarnaast wordt met diverse onderzoeken ingezet op mogelijke maatregelen die structureler impact hebben, deze veranderen soms meer het systeem en zijn gericht op de wat langere termijn.

# De aanpak bouwt voort op eerdere successen

- Toepassen lessen uit eerdere aanpakken zoals Beter Benutten
- Versterken lopende initiatieven
- Structureel kennis opbouwen over wat goed werkt
- Belangrijke raakvlakken met o.a.:
  - Hinderaanpak Rijkswaterstaat
  - Duurzaam reizen vanuit Duurzame Mobiliteit
  - Regionale initiatieven, waaronder doelgroepenaanpakken en communicatiecampagnes, vanuit diverse regionale mobiliteitsorganisaties
  - Doorontwikkeling Mobiliteitsvisie



Geleerde lessen: ‘we zetten kennis over eerdere spitsmijdprojecten om in actuele voorstellen en proberen meer inzicht te krijgen in de werking van maatregelen.’



Uitbouwen initiatieven: ‘met de aanpak kunnen lopende regionale aanpakken versterken en uitbouwen.’

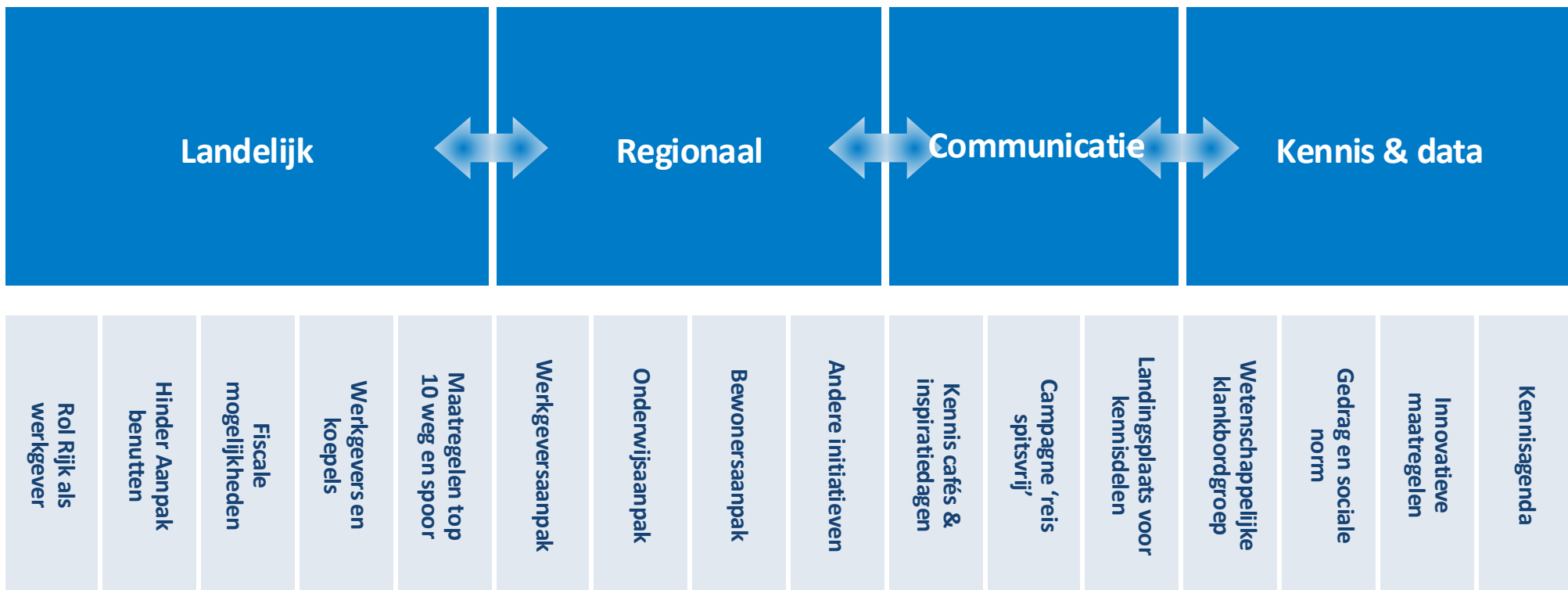


Raakvlakken: ‘we gebruiken raakvlaktrajecten zoals hinder als kans voor spreiden en mijden inzetten.’

# 3. De aanpak

Opbouw van de pijlers van de aanpak

# Spitsspreiden & mijden



# Landelijke inzet

- Uitrollen van aanpak om het rijk in de rol als werkgever bewust te maken van eigen inbreng in spitsmijden.
- Samenwerking tussen NS, ProRail en IenW om reizigers die gebruik maken van de trein ook te verleiden om te spitsspreiden door met passende alternatieven/ stimulansen te komen.
- Door in te zetten op een werkgeversaankpak bereik je effectiever de werknemers. Door het aanpassen van de bedrijfscultuur kan structurele gedragsverandering worden bereikt.
- Inzet op betere informatievoorziening. Daardoor kan de reiziger eerder geïnformeerd worden over de alternatieve route op de weg en een alternatieve route adviseren die gebruik maakt van OV en/of deelmobiliteit.
- Door het inzetten van fiscale mogelijkheden kan spitsspreiden worden gestimuleerd. Denk dan aan de thuiswerkvergoeding die hoger is op sommige momenten van de dag.

‘Door gebruik te maken van een fietsenpool die landelijk ingezet kan worden bij werkzaamheden hebben treinreizigers meer kans op een fiets voor the last mile. Reizigers zijn daardoor eerder geneigd om het OV te pakken.’

‘Met rijksambtenaren maken we via een pilot die we steeds breder uitrollen afspraken over wat het Rijk zelf kan doen om de spits te spreiden.’

‘Door met clusters van scholen afspraken te maken over roostertijden verminderen we de drukte in de spits.’

‘We gaan samen met werkgevers aan de slag met verschillende oplossingen. Bijv. voor de ‘last mile’ met het OV en deelmobiliteit.’

## Regionale inzet

- De landelijke knelpunten vragen ook regio specifieke oplossingen op het domein van provincies, gemeenten en vervoerregio’s.
- IenW werkt samen met de regionale partners aan regionale maatregelen passend bij de lokale context. Bijv. op het gebied van werkgevers, onderwijs, bewoners en fiets.



# Communicatie

- De gedragscampagne 'rij spitsvrij' loopt om een positieve bijdrage te leveren aan een betere doorstroming op de Nederlandse wegen: we zetten gebruikers aan om bewust af en toe de spits te mijden.
- Deze gedragscampagne wordt breder getrokken naar onze reizigers in het algemeen, van 'rij spitsvrij' naar 'reis spitsvrij'. De doelgroep wordt stapsgewijs uitgebreid met o.a.: OV, studenten en werkgevers.
- Daarnaast wordt bekeken hoe de hinderboodschappen van de uitvoeringsorganisaties slimmer kunnen worden gebundeld, en de spitsvrij boodschap kan versterken.

'We zetten een krachtige, slimme en geïntegreerde communicatieaanpak neer voor de reiziger om te laten zien wat mogelijk is.'



‘Jaarlijks meten we de effecten van de maatregelen die we ontwikkeld hebben, deze uitkomsten bespreken we met regio’s zodat we plannen kunnen aanpassen, en leren we uit de effecten welke maatregelen potentie hebben om verder op te schalen.’

## Kennis & data

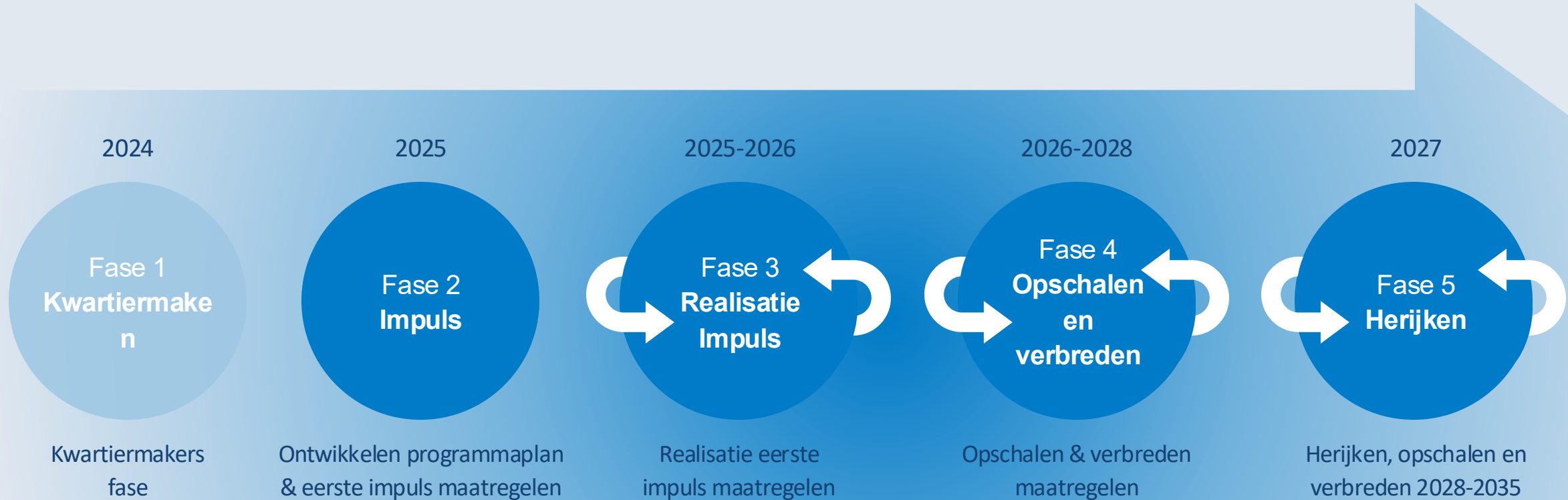
- Deze aanpak wordt ingezet om data en kennis rondom gedragsaanpakken en het optimaler benutten van netwerken door te ontwikkelen.
- We zetten daarbij in op het ontwikkelen van kaders, richtlijnen, normen en randvoorwaarden voor het uitvoeren, monitoren en evalueren van beleidsmaatregelen op regionaal en landelijk niveau (appels met appels vergelijken).
- Denk ook aan het versterken van kennis, samenwerking en faciliteren kennisuitwisseling en -overdracht tussen regionale samenwerkingsorganisaties en lenW over spitspreiden en mijden.
- De wetenschappelijke klankborggroep reflecteert op de maatregelen; biedt inzichten in innovatie maatregelen; en fungeert als sparringspartner voor de beleidsontwikkeling.



# 4. Planning

Een adaptieve aanpak

# Fasering van de aanpak



# 5. Structuur

Sturing en organisatie

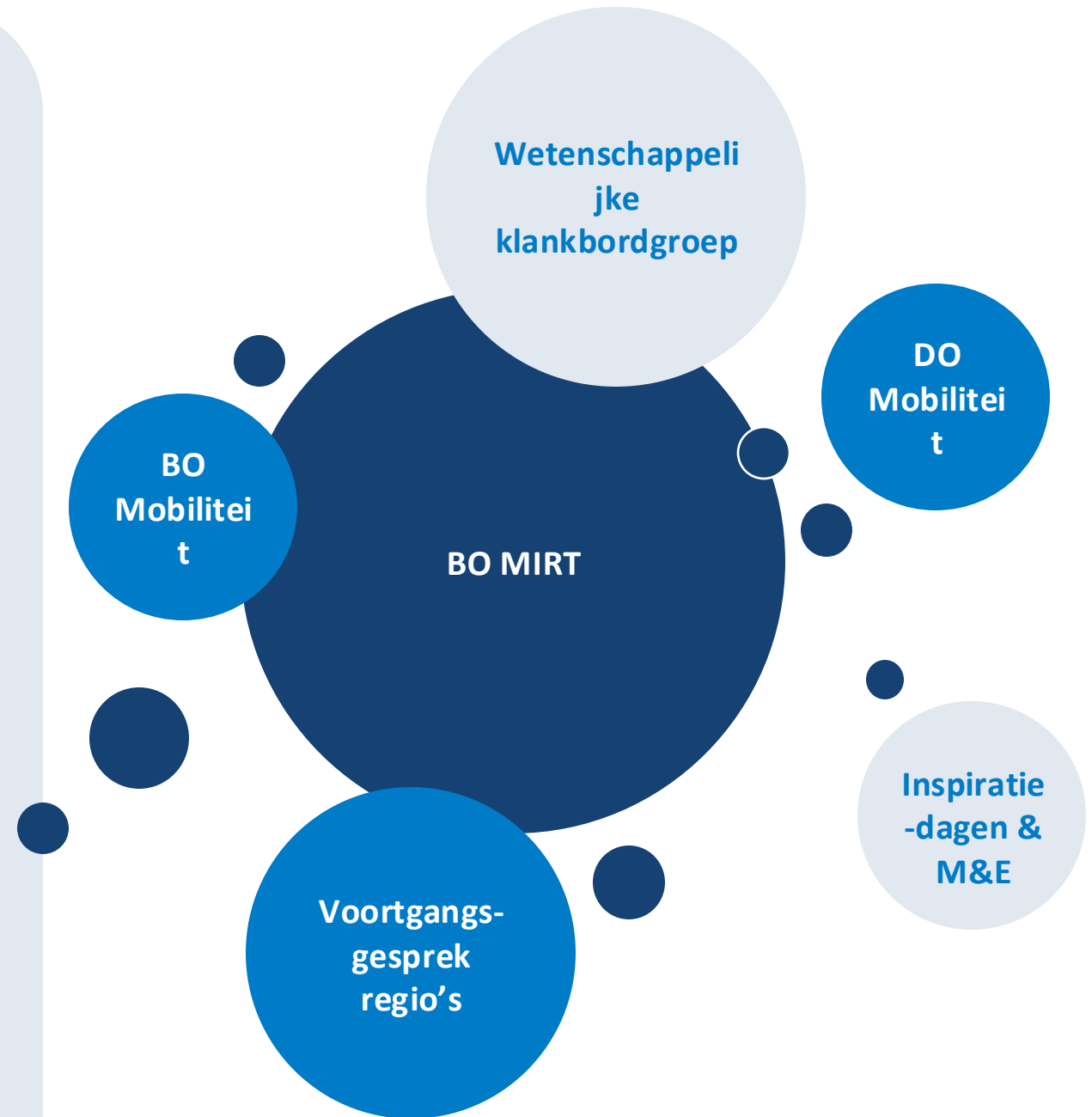
# Besluitvorming en afstemming

## Besluitvorming

Besluitvorming vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg MIRT: In dit overleg worden periodiek financiële afspraken t.a.v. aanpak met de regio vastgesteld.

## Afstemming en bijsturing

- Landelijke afstemming rijk-regio over aanpak middels periodieke voortgangsgesprekken en co-creatie bij planvorming.
- Bestuurlijk: Bestuurlijk Overleg Mobiliteit.
- Directeuren: Directeurenoverleg Overleg Mobiliteit.
- Regionale uitwerking: per regio worden periodieke voortgangsgesprekken gevoerd en overlegd over bijsturing van afspraken m.b.t. verschillende overlegstructuren.





# Inspiratie

## Lerend vermogen

Om de aanpak te verrijken zijn er diverse overlegstructuren. Hiervoor wordt o.a. ingezet:

- Inspiratiedagen — Hetzij zelf georganiseerd, hetzij via andere events. Denk hierbij interdepartementaal, regionale en uitvoeringsorganisaties de aanpak viëren en delen en verrijken.
- Wetenschappelijke klankbordgroep waarin innovatie en de effectiviteit van de aanpak wordt besproken met wetenschappers.
- Jaarlijkse M&E sessie waarbij o.b.v. nieuwe ontwikkelingen de probleemanalyse wordt aangescherpt en gecommuniceerd. Daarnaast wordt o.b.v. inzichten uit data m.b.t. landelijke en regionale maatregelen gereflecteerd op de voortgang en waar nodig bijgestuurd.

# 6. Monitoring & evaluatie

Leren van de aanpak

# Meetbare stappen

Door middel van data die is aangeleverd door o.a regio's, NS en RWS wordt de effectiviteit van maatregelen/ de aanpak gemeten. Elk jaar worden de lessons learned opgehaald, deze worden geïmplementeerd en waar mogelijk worden kansrijke pakketten opgeschaald. Hiermee is monitoring en evaluatie een essentieel onderdeel van de aanpak. Monitoring en evaluatie wordt ingezet voor:

- Doelmatige inzet van maatregelen t.b.v. behalen ambities
- Structurele kennisopbouw over werking maatregelen
- Adaptief bijsturen op nieuwe ontwikkelingen o.b.v. nieuwste (wetenschappelijke) inzichten en M&E resultaten

Hiervoor worden o.a. de volgende instrumenten ingezet:

- Landelijk reizigersonderzoek (woon-werkeistevredenheid)
- Publieksmonitor RWS (Beleving bij hinderprojecten)
- Verandering spitsfactor weg (via Nationaal Dataportaal Wegverkeer)
- Verandering weekfactor spoor (via Nationale Spoorwegen)
- Corrigeren autonome ontwikkelingen en andere factoren (via Landelijk Model Systeem en Nederland Regionaal Model)

