

Vergaderjaar 2019–2020

35 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020

Nr. 6

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2019

Hierbij informeer ik uw Kamer over de uitvoering van de motie met Kamerstuk 35 000 A, nr. 15 van het lid Amhaouch, ingediend op 25 september 2018. De motie verzoekt mij de Beter Benutten-maatregelen op de Noordelijke Maaslijn (Venray-Nijmegen) te monitoren en de Kamer hierover te informeren.

Benuttingsmaatregelen zijn een belangrijk onderdeel van het pakket maatregelen waarmee ik er voor wil zorgen dat reizigers nu en in de toekomst snel, duurzaam en comfortabel van A naar B kunnen reizen. Het spreiden van lestijden van onderwijsinstellingen is een goed voorbeeld van hoe gedragsmaatregelen een groot effect kunnen hebben. Dankzij de inzet van een groot aantal partijen zijn slimme maatwerkoplossingen gerealiseerd. Hierbij informeer ik u graag over de resultaten in Nijmegen en Groningen, voortkomend uit de jaarlijkse effectmeting Beter Benutten Decentraal Spoor¹. Het evaluatierapport over 2018 is toegankelijk via de website van het Ministerie van IenW².

Het starten van Slim Roosteren op campus Heyendaal

Het project Slim Roosteren op de campus Heyendaal zet in op de spreiding van de roostertijden van onderwijsinstellingen. De Radboud Universiteit start nu een kwartier eerder met colleges (8.30 uur) en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen (HAN) een kwartier later (om 9.00 uur). Er reizen nu veel minder studenten op hetzelfde moment. Het

¹ Met het programma Beter Benutten Decentraal spoor zijn door IenW in samenwerking met regionale overheden meerdere maatregelen getroffen, waarmee de overbelasting van gedecentraliseerde treinen in de spits is teruggedrongen. Eén van die maatregelen betreft vraagbeïnvloeding, o.a. door aanpassing van aanvangstijden van hogescholen en universiteiten.

² <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/comfortabel-reizen/comfort-tijdens-de-reis>.

verkeer over zowel de wegen als in de treinen is beter verspreid. De maatregel heeft daarmee een zeer positieve invloed op de afwikkeling van de reizigers bij de verschillende modaliteiten.

Uit publicaties van Mu Consult in opdracht van de gemeente Nijmegen blijkt dat in de Arriva-treinen het aantal studenten tijdens de hyperspits met 41% is afgenomen. Over alle reizigers gerekend is in de drukste trein (8:18 uur op station Nijmegen Heyendaal) een afname gerealiseerd van 34% van het aantal reizigers. In de effectmeting in het kader van Beter Benutten Decentraal Spoor zijn de data verwerkt die Mu Consult in eerder onderzoek heeft verzameld. De maatregel resulteert naast dagelijks 53 spitsmijdingen³ ook in een betere spreiding van de reizigers binnen de spitsperiode. Uit de analyse blijkt dat de betere spreiding een positieve invloed heeft: de voor het programma Beter Benutten Decentraal Spoor belangrijke bovengrens van 130% van het aantal zitplaatsen wordt niet meer overschreden en het discomfort (moeten staan of op volgende trein moeten wachten) op de Maaslijn is afgenomen met 36%.

Groei in onderwijsmaatregelen in Groningen

Ook in Groningen wordt door onderwijsinstellingen met een breed pakket aan maatregelen gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Dit gaat verder dan het verlichten van de piek in de spits op de regionale spoorlijnen. Voorbeelden zijn de aanleg van laadpalen voor elektrische fietsen en het kunnen huren van fietskluizen op P&R-terreinen. De meest succesvolle maatregel is «Anders roosteren»: onderwijsinstellingen starten voor 7:45 of na 9:00 uur. Deze maatregel resulteerde in dagelijks 154 spitsmijdingen op het regionale spoor. Deze maatregel heeft tevens geleid tot een betere spreiding van het aantal reizigers binnen de spits.

Vervolg

De resultaten in Nijmegen en Groningen laten zien dat maatregelen voor spitsmijden (reizen buiten de spits) en spitsspreiden (beter spreiden van de reizigers binnen de spits) groot effect kunnen hebben op het beter benutten van bestaande capaciteit op het spoor, in het OV en op de weg. Ook laat het zien dat lokaal maatwerk nodig is om tot goede maatregelen te komen, omdat er grote verschillen zijn in doelgroepen, reisgedrag en geografie. De resultaten in Groningen zijn net als in Nijmegen gehaald via een goede samenwerking tussen overheid en onderwijsinstellingen. Een optimale benutting van de bestaande capaciteit en goede samenwerking zijn voor mij dan ook belangrijke thema's in de Bestuurlijke Overleggen MIRT. In diverse andere steden en regio's wordt inmiddels ook gewerkt aan initiatieven om via de onderwijsaanpak de drukte in de piek van de spits te verlagen. Zoals toegezegd in het AO Spoor van 25 september jl. zal ik de onderwijsaanpak agenderen op de Bestuurlijke Overleggen MIRT. Dit met als doel te komen tot een actieprogramma voor die trajecten waar knelpunten in het OV in de spits ontstaan en waar scholieren en studenten een substantieel aandeel van het aantal reizigers vormen. De aanpak in Nijmegen en Groningen wordt hierbij als voorbeeld gehanteerd. Ik zal u na de Bestuurlijke Overleggen MIRT informeren over de uitkomst van dit gesprek.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

³ Spitsmijding: het op een zodanig ander tijdstip reizen dat men niet meer in de spitsperiode reist