



Actieplan 'Groeï op het Spoor'

Het kabinet Balkenende IV had als ambitie om het gebruik van de trein te laten toenemen, door het reizen met de trein voor meer mensen meer aantrekkelijk te maken. Hiervoor is in 2007 het Actieplan 'Groeï op het spoor' opgesteld.

Het Actieplan bestaat uit een groot aantal concrete maatregelen die eraan bijdragen dat mensen snel, comfortabel en betrouwbaar van deur tot deur komen. Het gaat om maatregelen op het gebied van voor- en natransport, informatievoorziening aan reizigers, treinaanbod, kennismakings- en kaartacties en mobiliteitsspreiding. De maatregelen zijn de afgelopen jaren door het Ministerie van IenM, NS, Prorail en andere (overheids) organisaties in gezamenlijkheid gefinancierd en uitgevoerd.

Spitsmijden in de trein

Spreiding in mobiliteit

Waarom?

Treinen raken tijdens de spijstijden steeds voller. Terwijl er tijdens daluren juist meer dan voldoende capaciteit is in de trein. De beschikbare capaciteit wordt dus niet altijd optimaal benut. Het vermijden van de spijst betekent enerzijds een betere spreiding van bestaande reizigers over de beschikbare capaciteit en anderzijds ruimte voor nieuwe treinreizigers. Dit leidt ertoe dat er met hetzelfde materieel meer mensen kunnen worden vervoerd. En dat betekent voor Nederland een betere bereikbaarheid.

Met de wetenschappelijke praktijkproef Spijstmijden in de trein heeft een samenwerkingsverband van spoorvervoerders, onderzoekers, adviseurs, een aantal regionale overheden en het ministerie van IenM daarom onderzocht in welke mate frequente reizigers, tegen een tijdelijke financiële beloning, bereid zijn om buiten de spijst met de trein te reizen, én in welke mate werkgevers dit voor hun werknemers mogelijk maken.

Hoe?

De praktijkproef Spijstmijden in de trein duurde van augustus 2012 tot en met mei 2013. Zo'n 1000 treinforenzen zijn hieraan gaan deelnemen. Zowel het mijden van de ochtend- als de avondspijst (van 06.30 uur tot 09.00 uur en van 16.00 uur tot 18.30 uur) werd beloofd. Afhankelijk van de reisafstand en de werkelijke reistijdstippen kon een deelnemer hierbij gedurende ongeveer 4 maanden wekelijks zo'n € 30 euro verdienen.



Voor- en natransport



Informatievoorziening



Treinaanbod



Kaartjes en kennismaken



Spreiding van mobiliteit

De reisafstand en het reistijdstip werden geregistreerd met een speciaal voor deze proef ontwikkelde 'smartphone-app'. Deelnemers ontvingen uitsluitend een beloning voor het maken van een door de app geregistreerde treinreis op het vaste reistraject met een vertrektijdstip, vanaf het beginstation van dat traject, buiten de spitsuren. Dat betekent dat deelnemers geen beloning ontvingen voor thuiswerken of het gebruik van andere vervoerswijzen.

Het project werd uitgevoerd door een groot consortium van partijen: NS, Veolia, Arriva, Syntus, TNO, VU Amsterdam, ministerie van IenM, regionale overheden en verschillende adviesbureaus. Een stuurgroep met vertegenwoordigers van deze partijen stuurde het consortium aan. Het ministerie van IenM financierde de projectkosten en deelnemersbeloningen. Spoorvervoerders leverde projectteamleden, technische ondersteuning en ondersteuning in de marketing en werving van deelnemers.

Resultaten

Het inzetten van een financiële beloning blijkt, net als in andere experimenten met Spitsmijden op de weg, een effectief instrument om reizigers te prikkelen om hun reisgedrag aan te passen. Tijdens de beloningsperiode zijn deelnemers ruim 20% minder in de spits gaan reizen. Deelnemers hebben daarbij de spits op alle dagen gemeden, maar het sterkst op de relatief al rustiger woensdagen en vrijdagen.

De geneigdheid om deel te nemen aan de proef bleek hoger bij treinreizigers uit de Randstad. Met name bij reizigers met een functie als onderzoeker, ingenieur, docent of vakspecialist en in de sectoren overheid en onderwijs. De relatieve afname van het aantal spitsreizen tijdens de proef is groter in de Randstad en de regio Zuid Nederland dan in Oost en Noord Nederland. De mate waarin reizigers hun reistijden willen aanpassen blijkt het sterkst samen te hangen met het type werk. Zelfstandigen hebben hun reistijd het minst aangepast, deelnemers met ondersteunende functies het meest. Naast de mate van reistijdaanpassing geeft het gedragsonderzoek ook inzicht in de waarde die reizigers toekennen aan verschillende kenmerken van een treinreis (ongeacht of dit om een spits- of dalreis gaat). Met name een kleinere kans op vertraging en kortere reistijden worden sterk gewaardeerd door deelnemers.

Rol van de werkgever

Het aanpassen van het reisgedrag hangt niet alleen af van de eigen bereidheid van trein-forenzen, maar – voor veel reizigers – ook van die van hun werkgever. In een werkgeversonderzoek is daarom onder een grote groep werkgevers (met meer dan 100 werknemers) onderzocht in welke mate zij hun werknemers in staat stellen om hun reisgedrag (reistijdstip en werklocatie) aan te passen. Bijna driekwart van de ondervraagde werkgevers zegt op dit moment – in verschillende vormen en mate – de mogelijkheid te bieden om flexibel te werken. Het reistijdstip aanpassen is vaker mogelijk dan thuiswerken of werken op een andere locatie.

Kostenbesparing is hierbij volgens werkgevers niet leidend. 'Tevredenheid van werknemers' en 'werving en behoud van personeel' zijn voor de ondervraagde werkgevers de belangrijkste factoren.

Veel werkgevers betalen het treinabonnement van hun werknemers. Of trein-forenzen bereid zijn om structureel meer in daluren met de trein te reizen zal daarom onder meer afhangen van de korting of beloning die hier tegenover staat. En hoe het financieel voordeel tussen werkgever en werknemer wordt verdeeld. Spoorvervoerders zullen de resultaten van deze praktijkproef meenemen in de ontwikkeling van hun reisproducten en/of bij het optimaliseren van de dienstverlening.

Bijlagen:

- www.spitsmijdenindetrein.nl
- Publieksrapportage
- Eindrapport deelnemersonderzoek
- Eindrapport werkgeversonderzoek

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Januari 2014 | V72-622460