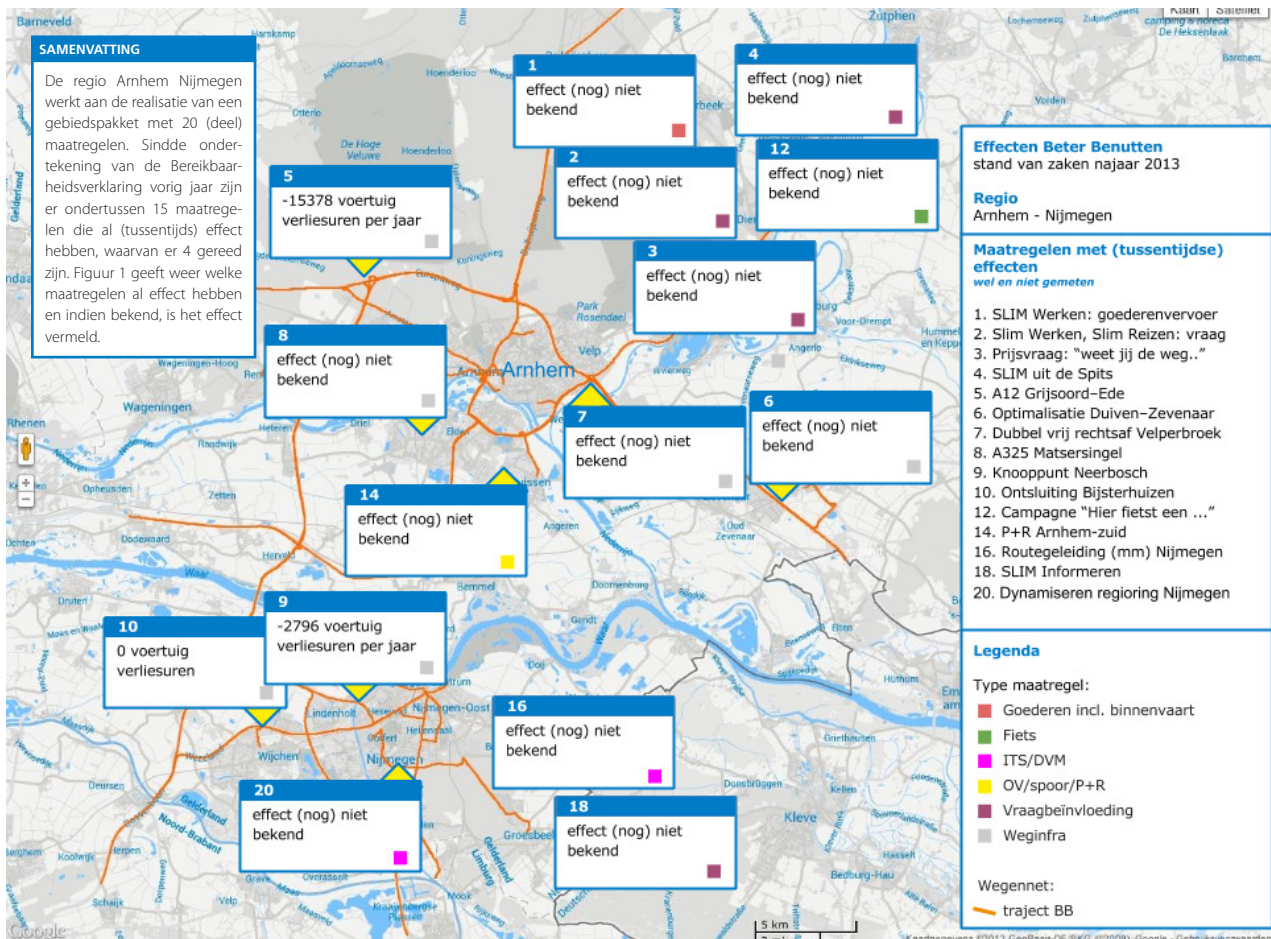


Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Arnhem Nijmegen

Inleiding

Voor de monitoring en evaluatie van de tien gebiedspakketten van het programma Beter Benutten wordt door het rijk en tien regio's halfjaarlijks gerapporteerd over de voortgang van de uit te voeren maatregelen (input en output) en jaarlijks over de hiermee bereikte effecten (outcome). Deze factsheet geeft de gemeten effecten tot nu toe (peildatum 15 oktober 2013) weer voor de regio Arnhem Nijmegen. Het betreft de eerste rapportage over de outcome; gedurende de uitvoering van het programma zal het zicht op effecten verder uitgebreid en verbeterd worden.

Deze factsheet gaat in op de regionale doelstelling, de stand van zaken in de voortgang en de metingen, indien beschikbaar een overzicht van de effecten per maatregel, de output van de maatregelen waar ook effect van verwacht mag worden en tot slot enkele gegevens uit landelijke onderzoeken.



Figuur 1. Overzicht maatregelen met (tussentijdse) effect

Regionale doorvertaling doelstelling Beter Benutten Arnhem Nijmegen

“In de Bereikbaarheidsverklaring ‘Programma Beter Benutten (SLIM) Stadsregio Arnhem Nijmegen’ (Bestuurlijk trio Metropoolregio Arnhem, Nijmegen, 2012) staat de doelstelling:

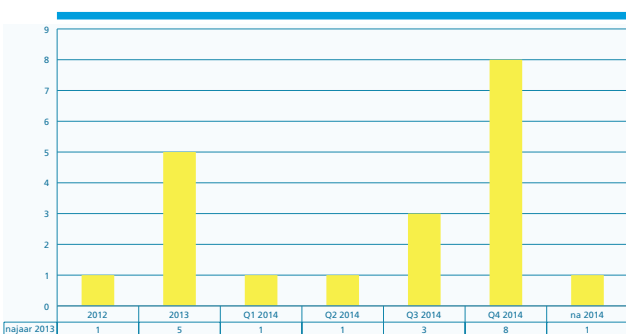
Het programma Beter Benutten heeft tot doel om de fileknelpunten in de regio met circa 20% te reduceren en de stijgende vraag op het spoor en het OV te accommoderen -conform afspraken BO MIRT van 9 november 2011. Dit ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Het doel is dat het programma deze kabinetsperiode gerealiseerd wordt, de effecten moeten eind 2014 zichtbaar zijn.”

Deze doelstelling is nader uitgewerkt in de volgende doelstellingen:

- 2.400 reizigers die de spits mijden als gevolg van gedragsbeïnvloeding van reizigers
- verdrievoudiging van het aantal werknemers (tot 120.000) dat meedoet aan Slim Werken Slim Reizen
- 2.000 minder voertuigverliesuren per werkdag als gevolg van reisinformatie op de regioring
- meer fietsers tussen Arnhem en Nijmegen als gevolg van hoogwaardige fietsroute en fietscampagne. www.beterbenutten.nl, 2013.

Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Arnhem Nijmegen bestaat uit 20 (deel)maatregelen. Eind 2013 zijn er naar verwachting 6 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 13 maatregelen gereed komen en na 2014 nog 1 maatregel.



Figuur 2. Planning maatregelen gereed regio Arnhem Nijmegen (bron: Voortgangsrapportage, najaar 2013 (peildatum 15-08-2013), Landelijk Team Rijkswaterstaat)

Effecten individuele maatregelen

Bij het verzamelen van de informatie voor deze factsheet (oktober 2013) waren er 4 maatregelen 100% gereed. Daarnaast zijn er 11 maatregelen in uitvoering welke een tussentijds effect kenen, maar waarvan voor 10 maatregelen de effecten nog niet gemeten zijn. Deze effecten worden nog gemeten en geëvalueerd, maar waren tijdens het opstellen van deze factsheet nog niet bekend, of het betreft een maatregel dat geen verkeerseffect heeft. Ook zijn er maatregelen in voorbereiding die nog geen effect hebben. Hoe dit is verdeeld, is weergegeven in tabel 1.

	Effecten gemeten	Effecten nog niet gemeten
Gereed	3	1
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	1	10
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	0
In voorbereiding	n.v.t.	5

Tabel 1. Overzicht van status maatregelen en in hoeverre effecten gemeten zijn

De regio Arnhem Nijmegen zet in op monitoring en evaluatie van de individuele maatregelen in het gebiedspakket. Tot op heden zijn voor 4 maatregelen de effecten in kaart gebracht. Het betreft de maatregelen:

- 4. SLIM uit de Spits
- 5. A12 Grijsoord – Ede
- 9. Knooppunt Neerbosch
- 10. Ontsluiting Bijsterhuizen.

Effect 4: SLIM uit de Spits (IN UITVOERING)

Een spitsmijdenproject waarbij automobilisten een beloning krijgen als zij de spits mijden.



input

Doelen:

- duurzame gedragsverandering
- doorstroming verbeteren
- betrokkenheid en bijdrage werkgevers
- creëren markt voor informatiediensten
- VVU-reductie: 4.000 tot 13.500 per jaar



output

- 16.000 deelnemers
- registratie reisgedrag nu ook met een app, welke wordt doorontwikkeld om feedback aan deelnemers te geven over reisgedrag



outcome

- 25.065 spitsmijdingen per week



succes- en faalfactoren

- S** ondanks lage beloning wordt mijdingsdoelstelling bereikt
- S** zelfselectie: alleen mensen die makkelijk kunnen mijden, blijven deelnemen
- F** gehanteerde indirecte werving is inefficiënt



Voor SLIM uit de Spits wordt maandelijks een voortgangsrapportage opgeleverd. Genoemde informatie over deze maatregel komt uit de voortgangsrapportage van september 2013. Het aantal spitsmijdingen wordt gemeten door cameraregistratie en/of via de SLIMapp (dit verschilt

per deelnemer). Op die manier wordt iedere rit geregistreerd en vergeleken met de referentiesituatie (meting op moment dat deelnemers startten). Door een combinatie van camera's en app is het mogelijk een mogelijke foutieve registratie via de app de corrigeren. Op die manier is bepaald dat de 16.000 deelnemers samen gemiddeld 25.065 keer per week de spits mijden.

Effect 5: A12 Grijsoord – Ede (GEREED)

Verbeteren invoegstrook Oosterbeek op A12.



input

Doel:

- soepeler invoegen van de aansluiting Oosterbeek
- VVU-reductie: 284 vvu per dag



output

- geleiderail vervangen door smalle barrier
- puntstuk invoeger verlengd en dubbele doorgetrokken streep tot voorbij viaduct



outcome

- 16 VVU's per ochtendspitsuur
- 66 VVU's per brede ochtendspits (06:00-10:00 uur)



succes- en faalfactoren

- F** streefwaarde effect is gebaseerd op groter maatregelpakket.
- F** plaatsen van BermDRIP valt nu buiten scope
- S** Maatregel is goedkoper uitgevallen.



Er is een analyse gedaan op basis van snelheden en intensiteiten, met een correctie voor winterse omstandigheden, ongevallen, werkzaamheden, feestdagen en overige factoren. (MuConsult, 2013a)

Effect 9: Knooppunt Neerbosch (GEREED)

Extra rijstrook op de verbindingsoog vanuit west naar zuid.



input

Doel:

- goede doorstroming verkeer op A73.
- voorkomen van stijging 150.000 VVU per jaar bij toename intensiteit



output

- vluchtstrook ingericht als extra rijbaan
- grastegels aangelegd voor hulpdiensten



outcome

- tussentijds effect:
- 3 VVU's per ochtendspitsuur
- 12 VVU's per brede ochtendspits (06:00-10:00 uur)



succes- en faalfactoren

- F** tussentijds effect is beperkt
- S** toename intensiteit verwacht vanaf eind 2014
- S** echte effecten pas na 2014 bekend
- S** maatregel is goedkoper uitgevallen



Analyse is gedaan op basis van snelheden en intensiteiten. Er is gecorrigeerd voor feestdagen en overige factoren. (MuConsult, 2013b)

Effect 10: Ontsluiting Bijsterhuizen (GEREED)

Aanleg turborotonde.



input



output



outcome



succes- en
faalfactoren

Doel:

- verminderen vertraging op Palkerplein
- VVU reductie: 20% van huidige 400 VVU 80 vvu per dag 18.000 vvu per jaar

- turborotonde op de kruising van de Schoenaker en de Woeziksestraat aangelegd

- geen verschil in intensiteiten vanuit bedrijventerrein Bijsterhuizen
- geen verschil in voertuigverliesuren op Palkerplein

- S** er komen in de toekomst meer bedrijven bij op het terrein, waardoor de besparing in VVU in de toekomst groter is, doordat de toename van vvu wordt beperkt



Uit de effectmeting blijkt dat de intensiteiten aan de noordelijke uitrit niet afgenomen zijn. De voertuigverliesuren zijn ook niet afgenomen. De effecten op de verbeterde ontsluiting aan de westkant zijn niet gemeten.

Een analyse is gedaan op basis van snelheden en intensiteiten. Er is gecorrigeerd voor intensiteiten, temperatuur, neerslag en overige factoren. Er is geen significant verschil in voertuigverliesuren op Palkerplein.

Arnhem Nijmegen werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Arnhem Nijmegen wordt verder gewerkt om alle 20 maatregelen succesvol af te ronden en de gewenste effecten te realiseren. Dit leidt nu al tot meer effecten dan hierboven zichtbaar is gemaakt. Immers, de andere maatregel die gereed is, kent ook al effecten

(ze zijn alleen nog niet bekend) en er zijn 10 maatregelen die tijdens de uitvoeringsfase al effect hebben, maar waarvan het effect nog niet gemeten is. Onderstaand zijn deze maatregelen opgesomd. Door de regio is de output niet aangeleverd.



maatregel



output



status

7. Dubbele vrije rechtsaffer knooppunt Velperbroek

Gereed

1. SLIM Werken: goederenvervoer

In uitvoering

2. Slim Werken, Slim Reizen: vraagbeïnvloeding

In uitvoering

3. Prijsvraag: weet jij de weg naar de toekomst?

In uitvoering

6. Optimalisatie traject Duiven – Zevenaar

In uitvoering

8. A325 Matsersingel (was maatregel 25)

In uitvoering

12. Campagne 'Hier fietst een automobilist'

In uitvoering

14. P+R Arnhem-zuid

In uitvoering

16. Routegeleiding (multimodaal) naar Nijmegen

In uitvoering

18. SLIM Informeren

In uitvoering

20. Dynamiseren regioring Nijmegen Groene route

In uitvoering

Effecten samengevat

In onderstaande tabel is per voor de maatregelen waarvan de effecten bekend zijn de reductie van het aantal voertuigverliesuren per jaar aangegeven. De reductie voor Arnhem Nijmegen ligt op dit moment rond 2,4 miljoen uren per jaar.

Maatregel	Δ Voertuigverliesuren (per jaar)			Gemiddelde # spitsmijdingen met auto (per dag)		
	Ochtend-spits	Avondspits	Rest van de dag	Ochtend-spits	Avondspits	Rest van de dag
4. SLIM uit de Spits	2.336.058			5.013		
5. A12 Grijsoord – Ede	15.378					
9. Knooppunt Neerbosch	2.796					
10. Ontsluiting Bijsterhuizen	0					0
Totaal	2.354.232					

Tabel 2. Samenvatting gemeten effecten tot nu toe (cijfer cursief is een inschatting)

Landelijke onderzoeken gedrag en gebruik

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn enkele landelijke onderzoeken met regionale uitsplitsingen uitgevoerd. Het gaat hier onder andere om een gedragsmeting en een gebruikersonderzoek. Deze onderzoeken vinden jaarlijks plaats, waarbij het in de onderzoeken uit 2013 dus gaat om tussenresultaten. Enkele regionale resultaten voor de regio Arnhem Nijmegen hebben we in deze factsheet opgenomen.

Gedragsmeting

De Gedragsmeting Beter Benutting - 2e meting (I&O Research, oktober 2013) richt zich op de spitsmomenten (ochtendspits (06:00-09:00 uur) en avondspits (16:00-19:00 uur) van alle inwoners in de regio Arnhem Nijmegen en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 1.255, in 2012 was dat 1.792.

Uit onderzoek blijkt dat het aantal spitsmomenten voor woon-werkverkeer in 2013 is afgenomen (0,3%) ten opzichte van 2012.

Spitsmomenten voor de auto voor woon-werkverkeer per week	2012	2013
Gemiddeld aantal spitsen per week	2012	2013
Niet-commerciële dienstverlening	3.5	3.0
Commerciële dienstverlening	3.9	3.7
Bouw en industrie	4.8	4.9
Totaal	3.9	3.6
Samenstelling beroepsbevolking		
Niet-commerciële dienstverlening	41%	
Commerciële dienstverlening	41%	
Bouw en industrie	18%	

De drie belangrijkste redenen in Arnhem Nijmegen om de spits voor woon-werkverkeer te mijden zijn:

1. Werktijden zijn zo dat men buiten de spits reist
2. Rustig op de weg
3. Is werkcultuur.

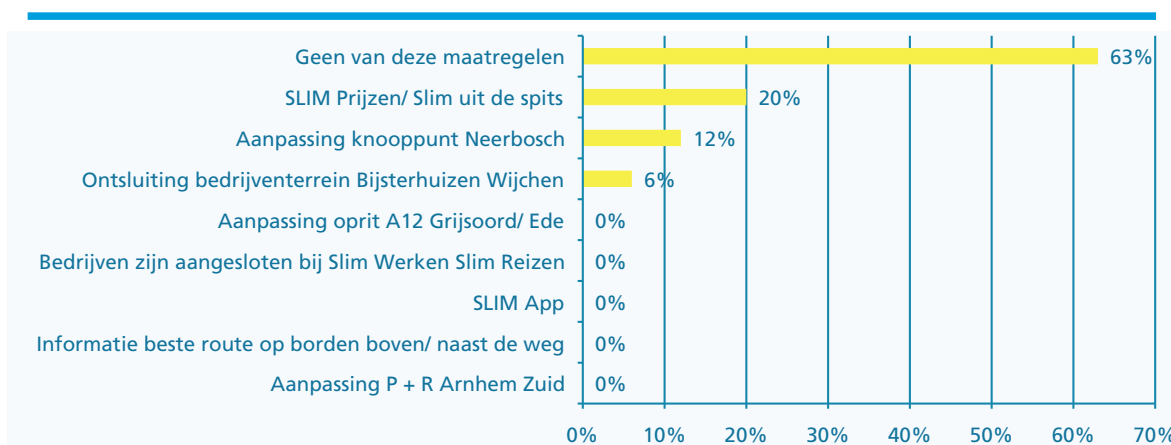
Voor zakelijk verkeer in Arnhem Nijmegen zijn de drie belangrijkste redenen:

1. Geen geplande externe afspraken
2. Minder in de file
3. Verschuiven werktijden acceptabel.

Gebruikersonderzoek

Het Gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, september 2013) richt zich op de weggebruikers binnen in de regio Arnhem Nijmegen. Weggebruikers behoren tot de doelgroep indien zij op het moment van het onderzoek in de afgelopen twee weken als bestuurder van een motorvoertuig in Nederland hebben gereden en met enige regelmaat op de (hoofd)wegen in de regio Arnhem Nijmegen rijden. De respons was 806.

Uit het gebruikersonderzoek is voor een aantal Beter Benuttenmaatregelen van Arnhem Nijmegen gevraagd of die een rol hebben gespeeld in de aanpassing van reisgedrag. SLIM Prijzen/Slim uit de spits is met 20% het meest genoemd. 63% van de respondenten geeft aan dat geen van deze maatregelen daaraan heeft bijgedragen.



Figuur 3. De mate waarin Beter Benutten Maatregelen een rol hebben gespeeld in verandering reisgedrag

Literatuurlijst

- Bestuurlijk trio Metropoolregio Arnhem-Nijmegen (2012), *Bereikbaarheidsverklaring 'Programma Beter Benutten(SLIM) Stadsregio Arnhem Nijmegen'*
- ARS Traffic & Transport Technology (2013), *Voortgangsrapportage SUDS 2.0 september 2013*
- MuConsult (2013a) SLIM Monitoring en evaluatie SLIM Benutten Arnhem-Nijmegen *Evaluatie aanpassen toerit Oosterbeek A12 Grijsoord - Ede*
- MuConsult (2013b) SLIM Monitoring en evaluatie SLIM Benutten Arnhem-Nijmegen *Tussenmeting A73 kp Neerbosch*
- MuConsult (2013c) SLIM Monitoring en evaluatie SLIM Benutten Arnhem-Nijmegen *Evaluatie verbetering ontsluiting bedrijventerrein Bijsterhuizen te Wijchen*
- I&O Research (oktober 2013), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- MoveMobility (2013), Benuttingsmeter
- TNO (2013), Verkeersmonitor
- Meurs, Van Wee, Perdok, Hoogendoorn (2012), *A quick-scan appraisal method to determine cost-effectiveness of Traffic and Demand Management measures.*

Onderzoeksverantwoording

Deze factsheet is in opdracht van de programmadirectie Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgesteld door Twynstra Gudde. De conceptfactsheet is afgestemd met de regionale trekker voor monitoring en evaluatie.

De belangrijkste bronnen voor deze factsheet zijn regionale evaluaties van maatregelen (peildatum 15 oktober 2013) en de voortgangsrapportage najaar 2013 (peildatum 15 augustus 2013). Daar waar gegevens afwijken van de voortgangsrapportage van dit najaar is dat expliciet vermeld. Tevens zijn gegevens uit de Benuttingsmeter gebruikt voor het bepalen van de output en de outcome.

In twee gevallen is gebruik gemaakt van kengetallen:

- Voor het omrekenen van voertuigverliesuren per dag naar jaar is een vermenigvuldigingsfactor van 233 gebruikt, een factor die Rijkswaterstaat WVL vaker hanteert.
- Voor het omrekenen van spitsmijdingen naar voertuigverliesuren is gehanteerd dat 1 spitsmijding per dag gelijk staat aan 2 VVU per dag. Op basis van onderzoek (Meurs et al, 2012) blijkt dat bijvoorbeeld in een situatie van 1.500 spitsmijdingen er 3.000 voertuigverliesuren worden bespaard. Dit verband geldt voor het hoofdwegennet en is niet linear, maar mede op basis van experts heeft het ministerie dit als uitgangspunt meegegeven.

Status factsheet: DEFINITIEF