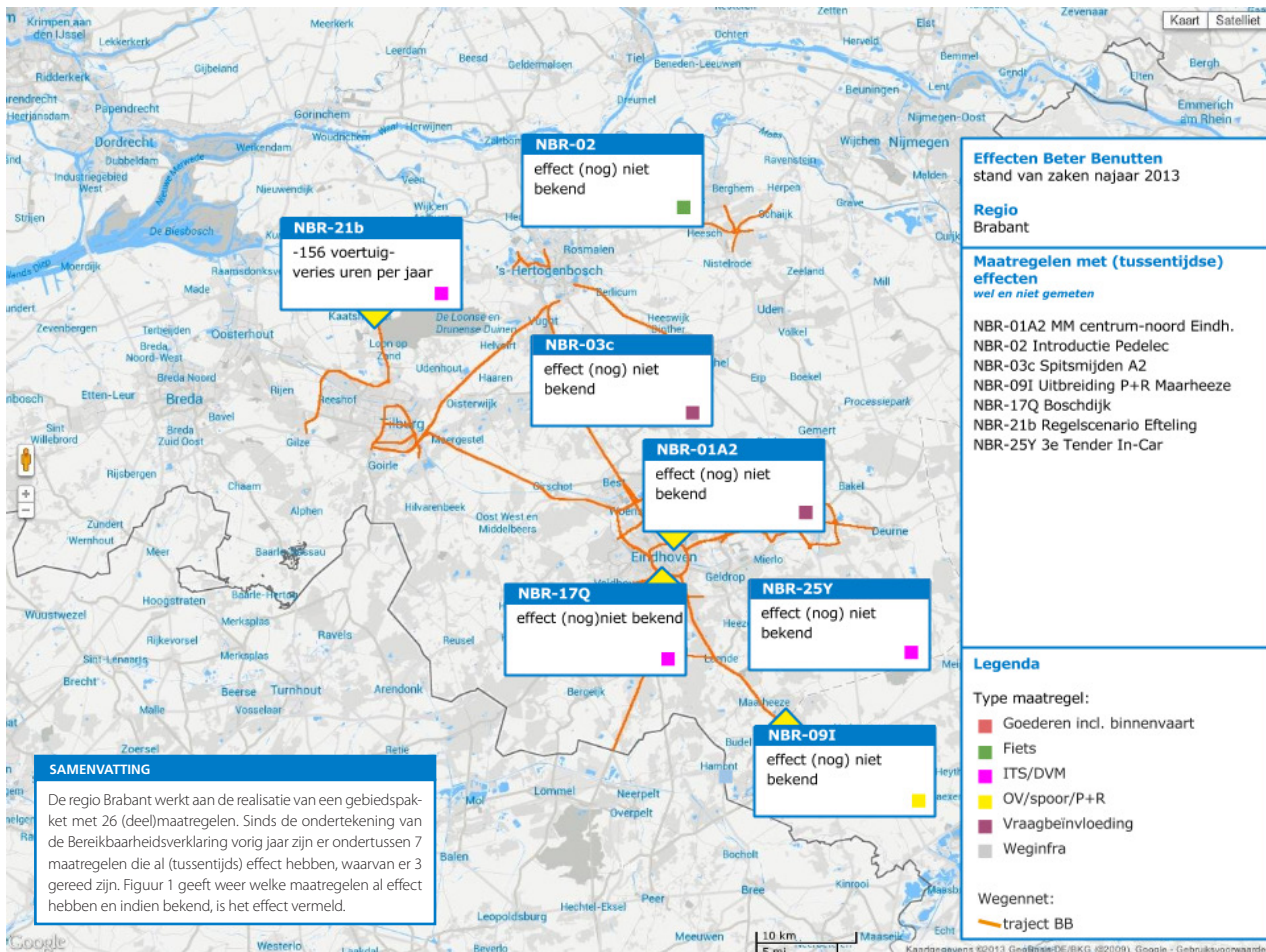


Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Brabant

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 Brabant. 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 (tussentijds) effect

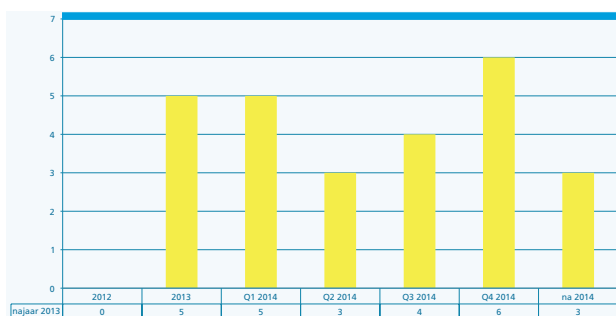
Regionale doorvertaling doelstelling Beter Benutten Brabant

In de Bereikbaarheidsverklaring 'Beter Benutten Brabant' (Bestuurlijk trio Brabant, 2012) staat de doelstelling: "Het programma Beter Benutten Brabant heeft tot doel om de fileknelpunten in de regio met circa 20% te reduceren en de stijgende groei op het spoor en OV te accommoderen - conform de afspraken in het BO MIRT van 9 november 2011. Dit ten opzichte van de situatie zonder het programma Beter Benutten. Het doel is dat het programma deze kabinetsperiode gerealiseerd wordt, de effecten moeten eind 2014 zichtbaar zijn.

Het accent ligt op het oplossen van knelpunten in de Brainport regio Eindhoven, de stedelijke regio's van Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch en de verbindende wegen tussen deze regio's. Het programma bevat maatregelen op het gebied van Intelligent Transport Systems (ITS), verknopen van netwerken, mobiliteitsmanagement/het nieuwe werken, verkeersmanagement en infrastructurele maatregelen."

Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Brabant bestaat uit 26 (deel)maatregelen. Eind 2013 zijn er naar verwachting 5 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 18 maatregelen gereed komen en na 2014 nog 3 maatregelen.



Figuur 2. Planning maatregelen gereed regio Brabant (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 3 maatregelen gereed. Daarnaast zijn er 4 maatregelen in uitvoering welke een tussentijds effect kennen, maar waarvan de effecten nog niet gemeten zijn. Deze effecten worden nog gemeten en geëvalueerd, maar waren tijdens het opstellen van deze factsheet nog niet bekend. Ook zijn er maatregelen in uitvoering en voorbereiding die nog geen effect hebben. Hoe dit is verdeeld, is weergegeven in tabel 1.

	Effecten gemeten	Effecten nog niet gemeten
Gereed	1	2
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	0	4
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	2
In voorbereiding	n.v.t.	17

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

De regio Brabant zet in op monitoring en evaluatie van de individuele maatregelen in het gebiedspakket. Tot op heden is voor 1 maatregel de effecten in kaart gebracht. Het betreft de maatregel: - NBR-21B: Regelscenario Efteling.

Effect NBR-21B: Regelscenario Efteling (GEREED)

Inzet van een regelscenario, tekstkarren, DRIPS's en aangepaste instellingen van verkeerslichten tijdens topdagen van de Efteling



input

Doelen:

- hinder beperken voor regionaal verkeer
- files voorkomen
- reductie van 6.250 vvu per jaar



output

- regelscenario opgesteld voor topdagen Efteling
- inzet DRIP's en tekstkarren
- in- en uitstroomprogramma VRI's Europalaan
- in 2012 regelscenario 26 keer ingezet



outcome

- reductie van 6 vvu per dag op topdagen
- maakt in 2012 een reductie van 156 vvu (26 keer ingezet)



succes- en faalfactoren

- F** maatregel lijkt te werken, maar effect blijft beperkt doordat Efteling de toegang/doorstroming bij ingang parkeerplaats niet verbetert



In het najaar van 2012 is een evaluatie (RoyalHaskoningDHV, november 2012) opgeleverd voor de maatregel Regelscenario Efteling. Op basis van een 0-meting (op topdagen in 2011) en een 1-meting (op topdagen in 2012) zijn 15 vergelijkbare dagen uit beide meetperioden naast elkaar gelegd. De gemeten snelheden en intensiteiten op de belangrijkste toegangs-

wegen naar en van de Efteling geven inzicht in de daadwerkelijk opgetreden voertuigverliesuren. Daarbij is een reductie van 6 voertuigverliesuren per dag geconstateerd. Aangetekend moet worden dat de dataset van 15 dagen uit beide meetperioden kleiner zijn dan idealiter wenselijk is. De metingen vonden plaats tussen 09.00 en 13.00 uur, omdat de Efteling open gaat om 10.00 uur.

Brabant werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Brabant wordt verder gewerkt om alle 26 maatregelen succesvol af te ronden en de gewenste effecten te realiseren. Dit leidt nu al tot meer effecten dan hiervoor zichtbaar is gemaakt. Immers, de andere 2 maatregelen die gereed zijn, kennen ook al effecten

(ze zijn alleen nog niet bekend) en er zijn 4 maatregelen die tijdens de uitvoeringsfase al effect hebben, maar waarvan het effect ook nog niet gemeten is. Onderstaand geeft weer wat voor deze maatregelen gerealiseerd is aan output.



maatregel



output



status

NBR-03C: Spitsmijden A2r

- spitsmijdenproject is afgerond
- project wordt momenteel geëvalueerd

Gereed

NBR-17Q: Boschdijk
(vernieuwen VRI's,
Groene Golf en Tovergroen)

- de oude VRI's zijn vervangen
- de nieuwe VRI's zijn aan elkaar gekoppeld en een groene golf gerealiseerd

Gereed

NBR-01A2: Mobiliteitsmanagement
centrum-noord Eindhoven (TU/e campus)

- slimme deals gesloten met scholen en bedrijfsleven
- diverse kleine initiatieven t.a.v. fiets en parkeren

In uitvoering

NBR-02: Introductie Pedelec

- 1.350 deelnemers
- 500 deelnemers kregen coaching
- campagne uitgevoerd

In uitvoering

NBR-09I: Uitbreiding P+R station Maarheeze

- 90 extra parkeerplaatsen

In uitvoering

NBR-25Y: 3e Tender In-Car

- 3 consortia hebben een opdracht gegund gekregen voor ITS-toepassingen die de interactie tussen personenauto's en vrachtauto's in het verkeer optimaliseren zodat de doorstroming van zowel vrachtverkeer als personenverkeer verbetert

In uitvoering

Effecten samengevat

In onderstaande tabel is voor de maatregel waarvan de effecten bekend zijn de reductie van het aantal voertuigverliesuren per jaar aangegeven. De reductie voor Brabant ligt op dit moment rond de 150 uren per jaar.

Maatregel	Voertuigverliesuren (per jaar)		
	Ochtendspits	Avondspits	Rest van de dag
NBR- 21B Regelscenario Efteling			156
Totaal			156

Tabel 2. Samenvatting gemeten effecten tot nu toe

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 Brabant hebben we in deze factsheet opgenomen.

Gedragsmeting

De Gedragsmeting Beter Benutten – 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 Brabant en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 2.579, in 2012 was dat 2.251.

Uit onderzoek blijkt dat in Brabant het aantal spitsmomenten voor woon-werkverkeer in 2013 is afgenomen met 300.000 (0,3%) ten opzichte van 2012.

Spitsmomenten voor de auto voor woon-werkverkeer per week	2012	2013
	5,1 miljoen	4,8 miljoen
Gemiddeld aantal spitsen per week	2012	2013
Niet-commerciële dienstverlening	4.2	3.9
Commerciële dienstverlening	4.9	4.6
Bouw en industrie	5.3	5.2
Totaal	4.9	4.6

Samenstelling beroepsbevolking	
Niet-commerciële dienstverlening	30%
Commerciële dienstverlening	45%
Bouw en industrie	25%

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

1. Niet nodig in verband met werktijden
2. Rustig op de weg
3. Past bij persoonlijk ritme.

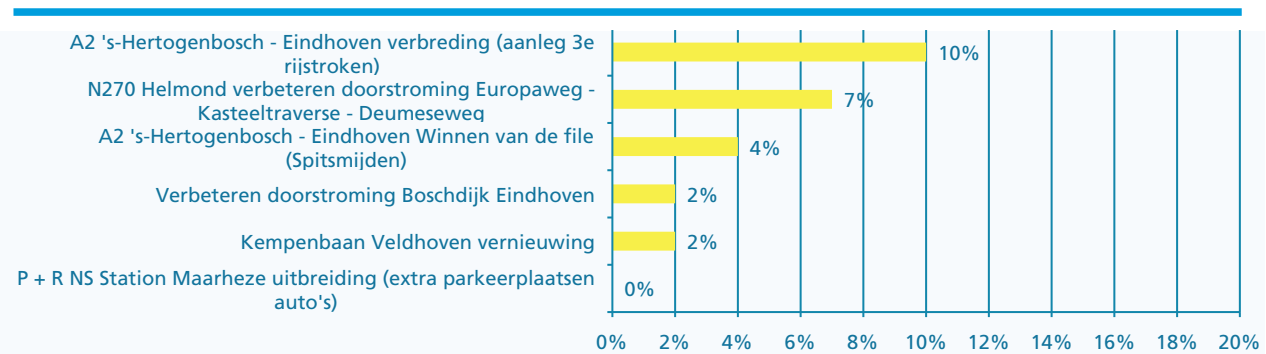
Voor zakelijk verkeer in Brabant zijn de drie belangrijkste redenen om de spits te mijden:

1. Minder in de file
2. Geen afspraken met klanten/leveranciers
3. Flexibel mag zijn van met begin/eindtijden.

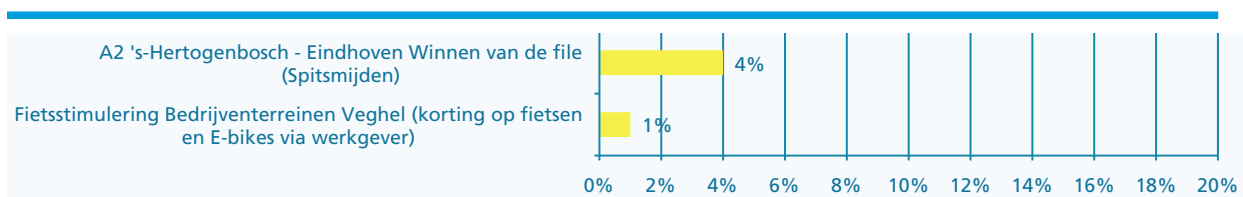
Gebruikersonderzoek

Het Gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, september 2013) richt zich op de weggebruikers in de regio Brabant. Weggebruikers behoren tot de doelgroep indien zij op het moment van 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 Brabant rijden. De respons was 807.

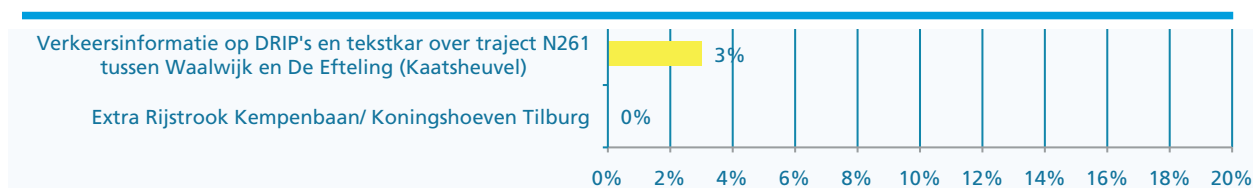
Uit het gebruikersonderzoek is voor een aantal Beter Benuttenmaatregelen van Brabant gevraagd of die een rol hebben gespeeld in de aanpassing van reisgedrag. In Brabant is het gebruikersonderzoek uitgesplitst naar drie regio's Eindhoven, 's-Hertogenbosch-Oss en Tilburg. In Eindhoven is de verbreding A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven met 10% het meest genoemd, in 's-Hertogenbosch-Oss is de A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven Winnen van de file met 4% het meest genoemd en in Tilburg is de Verkeersinformatie DRIP's en tekstkar over traject N261 tussen Waalwijk en de Efteling met 3% het meest genoemd.



Figuur 3. De mate waarin Beter Benutten Maatregelen en andere projecten een rol hebben gespeeld in verandering reisgedrag, voor subregio Eindhoven



Figuur 4. De mate waarin Beter Benutten Maatregelen en andere projecten een rol hebben gespeeld in verandering reisgedrag, voor subregio 's-Hertogenbosch-Oss



Figuur 5. De mate waarin Beter Benutten Maatregelen en andere projecten een rol hebben gespeeld in verandering reisgedrag, voor subregio Tilburg

Literatuurlijst

- Bestuurlijk trio Brabant (2012), *Bereikbaarheidsverklaring Beter Benutten Brabant*
- Rijkswaterstaat (2013), M&E rapportage Beter Benutten Regio Brabant najaar 2013
- RoyalHaskoningDHV (november 2012), *Evaluatie Regelscenario Efteling*
- I&O Research (oktober 2013), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- I&O Research (september 2013), *Gebruikersonderzoek Beter Benutten*
- 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