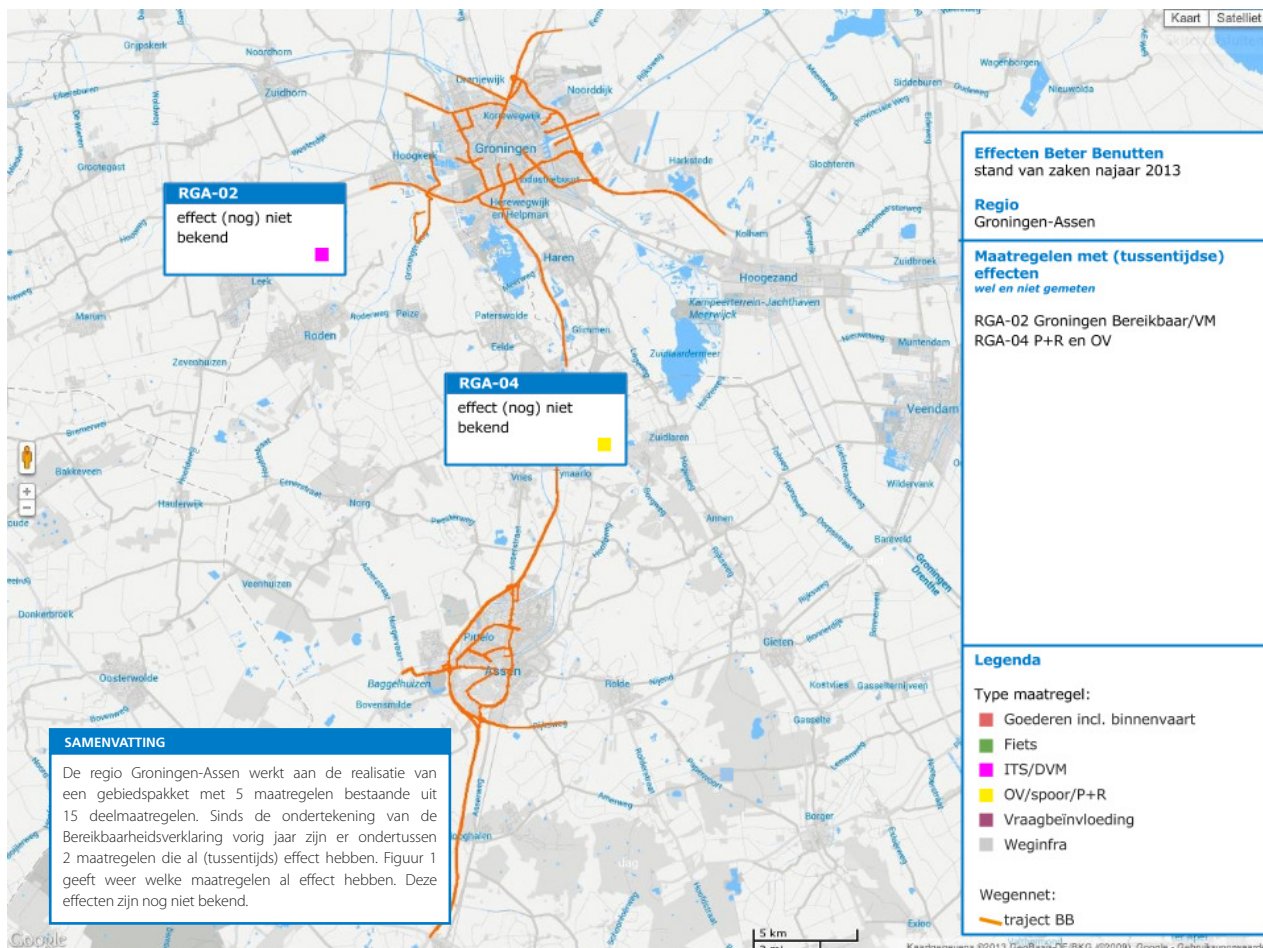


Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Groningen-Assen

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 Groningen-Assen. 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

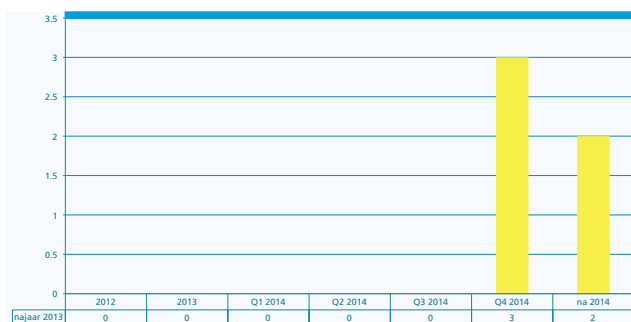
Regionale doorvertaling doelstelling Beter Benutten Groningen-Assen

“In de Bereikbaarheidsverklaring ‘Groningen-Assen’ (Bestuurlijk trio Groningen-Assen, 2012) staat de volgende doelstelling:

Het programma Beter Benutten Groningen-Assen 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. Dit ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Het accent ligt op het oplossen van knelpunten als gevolg van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen en andere grote projecten in en om Groningen en het beheersen van het exploitatietekort in het OV.”

Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Groningen-Assen bestaat uit 5 maatregelen. In 2014 zullen naar verwachting 3 maatregelen gereed komen en na 2014 nog 2 maatregelen.



Figuur 2. Planning maatregelen gereed regio Groningen-Assen (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 geen maatregelen gereed. Er zijn wel 2 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	0	0
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	0	2
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	3
In voorbereiding	n.v.t.	0

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

Groningen-Assen werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Groningen-Assen wordt verder gewerkt om alle 5 maatregelen succesvol af te ronden en de gewenste effecten te realiseren. Dit leidt nu al tot effecten. Immers, 2 maatregelen kennen tijdens de uitvoe-

ringsfase al effecten, maar waarvan het effect nog niet gemeten is. Onderstaand geeft weer wat voor deze maatregelen gerealiseerd is aan output.



Maatregel 3 Deelprogramma Mobiliteitsmanagement is het vervolg van de campagne 'Ga Slimmer werken & reizen'. Deze campagne is gestart door de Taskforce Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen. De resultaten van de nul- en éénmeting vallen nietonder

Beter Benutten en zijn daarom buiten deze factsheet gelaten. De resultaten worden verwerkt in een overkoepelende notitie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De regio bouwt binnen Beter Benutten voort op deze resultaten.

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 Groningen-Assen 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 Groningen-Assen en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 1.188, in 2012 was dat 1.572.

Uit onderzoek blijkt dat in Groningen-Assen het aantal spitsmomenten voor woon-werkverkeer in 2013 is afgenomen met 50.000 (0,2%) 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	3.0	2.3
Commerciële dienstverlening	3.3	3.1
Bouw en industrie	5.5	6.1
Totaal	3.4	3.2

Samenstelling beroepsbevolking	
Niet-commerciële dienstverlening	45%
Commerciële dienstverlening	39%
Bouw en industrie	17%

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

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

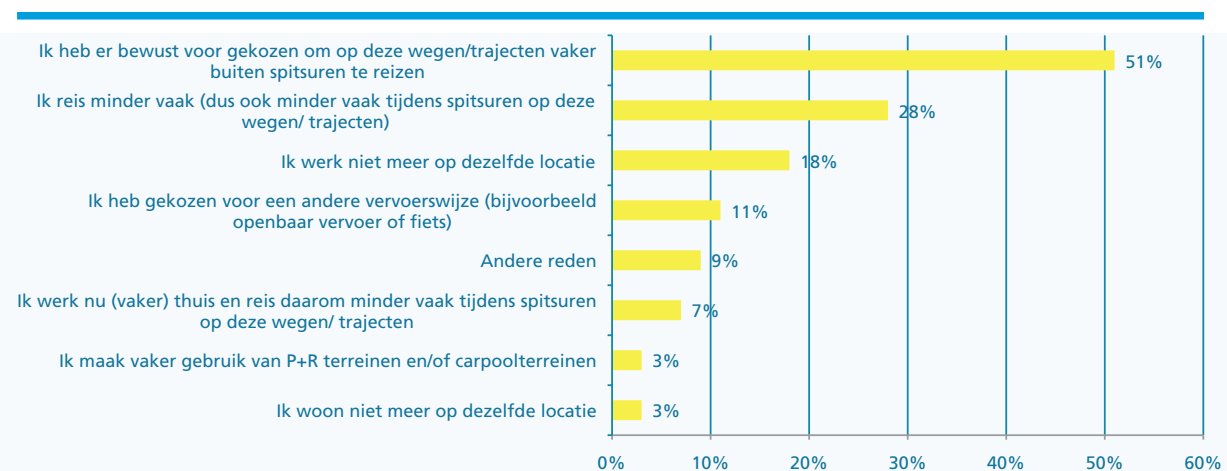
Voor zakelijk verkeer in Groningen-Assen zijn de drie belangrijkste redenen om de spits te mijden:

1. Geen afspraken met klanten/leveranciers
2. Minder file
3. Elders kunnen werken.

Gebruikersonderzoek

Het Gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, september 2013) richt zich op de weggebruikers binnen de regio Groningen-Assen. 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 Groningen-Assen rijden. De respons was 813.

Ten tijde van het uitvoeren van het gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, 2013b) waren in de regio Groningen-Assen geen Beter Benuttenmaatregelen gereed. Wel is binnen het gebruikersonderzoek Beter Benutten onder weggebruikers in Groningen-Assen gevraagd waarom zij in 2013 tijdens de spitsuren minder gebruik maken van bepaalde trajecten/wegen. 58% van de respondenten geeft aan dat zij bewust gekozen hebben om vaker buiten de spitsuren op bepaalde trajecten/wegen te reizen, 30% van de respondenten geeft aan minder te reizen en 10% kiest voor een andere vervoerswijze.



Figuur 3. Redenen spitsmijdingen

Literatuurlijst

- Bestuurlijk trio Groningen-Assen (2012), *Bereikbaarheidsverklaring "Groningen-Assen"*
- I&O Research (2013a), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- I&O Research (2013b), *Gebruikersonderzoek Beter Benutten*
- Rijkswaterstaat (2013), *M&E rapportage Beter Benutten Regio Groningen-Assen najaar 2013*
- 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