

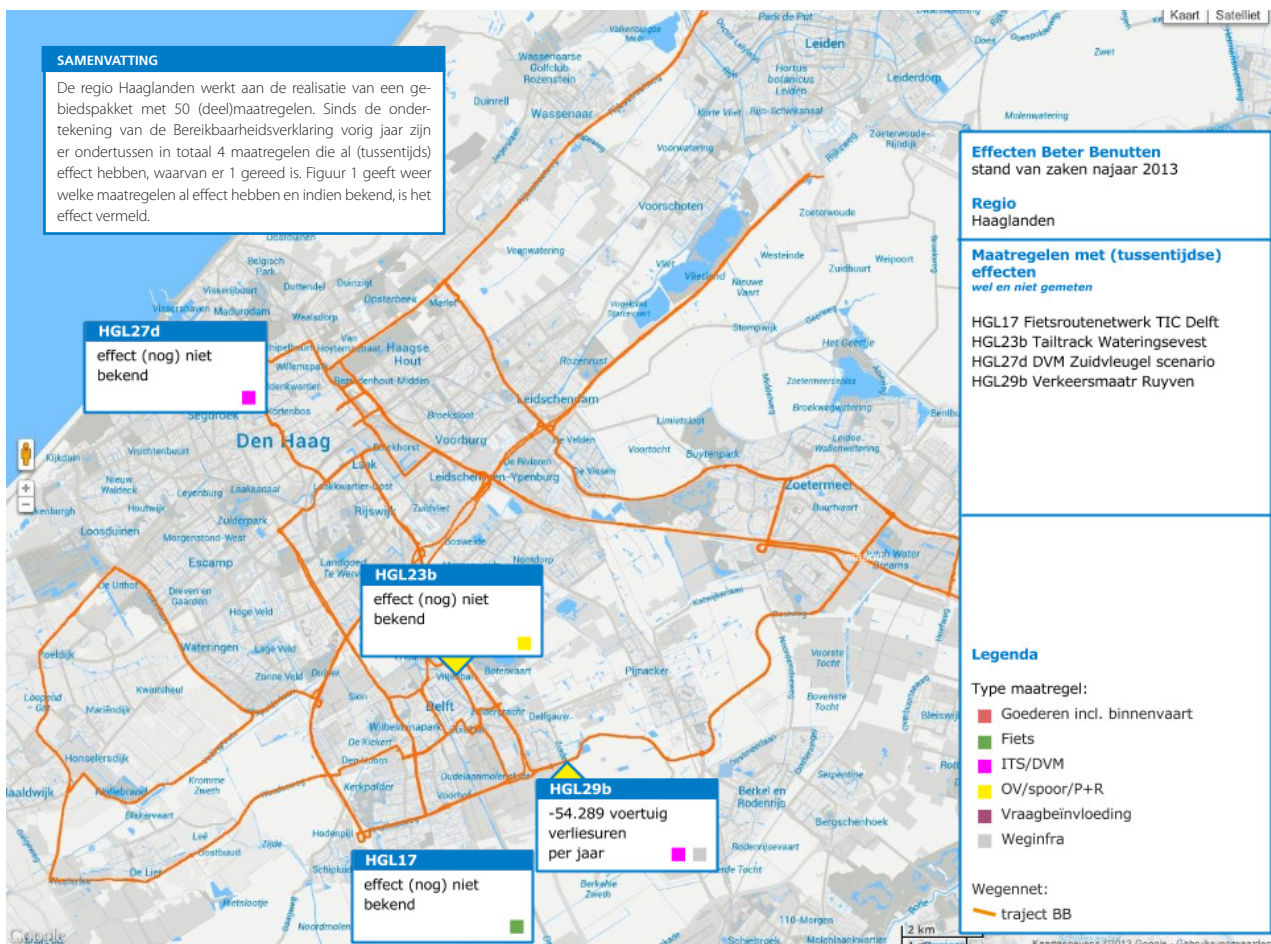


Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Haaglanden

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 Haaglanden. 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 Haaglanden

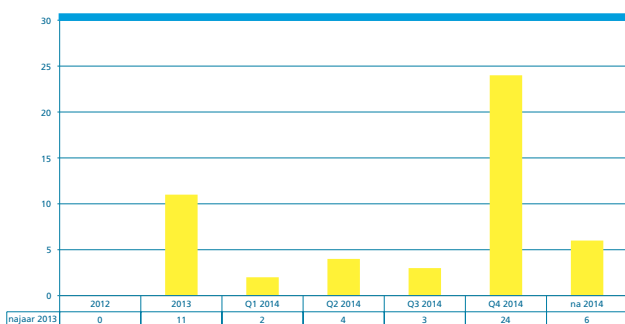
In de Bereikbaarheidsverklaring "Beter Benutten Haaglanden" (Bestuurlijk trio Haaglanden, 2012) staat de doelstelling:

"Het programma Beter Benutten Haaglanden 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.

In Haaglanden ligt het accent op het oplossen van knelpunten in de weg-, OV-, fiets- en ketennetwerken in de regio en in de op Haaglanden gerichte corridor Leiden. Het programma bevat maatregelen op het gebied van vraagbeïnvloeding door het bedrijfsleven, in samenhang met het op orde brengen van de 'reisalternatieven' van het OV, fiets- en ketenvoorzieningen en het verbeteren van de doorstroming op een aantal aansluitingen HWN-OWN."

Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Haaglanden bestaat uit 50 (deel)maatregelen. Eind 2013 zijn naar verwachting 11 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 33 maatregelen gereedkomen en na 2014 nog 6 maatregelen.



Figuur 2. Planning maatregelen gereed regio Haaglanden (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 is er 1 maatregel in uitvoering welke een tussentijds effect kent, 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	1
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	11
In voorbereiding	n.v.t.	35

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

De regio Haaglanden zet in op monitoring en evaluatie van de individuele maatregelen in het gebiedspakket. Tot op heden is voor 1 maatregel dde effecten in kaart gebracht. Het betreft de maatregel:

- HGL29b: Verkeersmaatregelen Ruyven rond de N470.

Effect HGL29b: Verkeersmaatregelen Ruyven rond de N470

Plaatsen van een verkeerslicht (RDI) bij rotonde Ruyven voor verbeteren doorstroming en mobiliteitsmanagement bij bedrijven op aanliggend bedrijvenpark Ruyven



input



output



outcome



**succes- en
faalfactoren**

Doel:

- verbeteren doorstroming voor verkeer dat tijdens spits bedrijvenpark Ruyven wil verlaten

- (tijdelijke) verkeersmaatregelen (onder andere RDI-systeem) op N470 en vermindering verkeersaanbod vanuit Ruyven
- tijdelijke maatregelen definitief ingevoerd

- reductie van 18 minuten wachttijd (van 20 naar 2 minuten) vanaf bedrijventerrein voor 800 auto's in de avondspits, maakt een reductie van 240 voertuigverliesuren per dag
- 10 seconden extra verlietijd voor 2.600 auto's in avondspits vanaf N470 uit richting A13, maakt toename van 7 voertuigverliesuren per dag
- totaal effect is 233 voertuigverliesuren per dag (240 minus 7), is 54.289 per jaar

- S** schoolvoorbeeld van combinatie van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement
- S** verkeer kon door drukte bedrijventerrein niet afrijden tijdens spits. Overheid voert inframaatregel uit en in ruil daarvoor doen bedrijven mobiliteitsmaatregelen (HGL 29A)



Door de provincie Zuid-Holland is tijdens een pilotperiode een meting uitgevoerd. Dit betrof geen gedetailleerde meting, maar een globale effectmeting. In de toekomst zal er een betere monitoring en evaluatiemeting beschikbaar komen. In de globale meting is gekeken naar de verlietijd, de intensiteit en de voer-

tuigverliesuren. Uit de meting is naar voren gekomen dat de verlietijden en de voertuigverliesuren vanuit de richting Ruyven fors afnemen. Voor de N470 vanuit de richting A13 nemen de verlietijden licht toe. De (tijdelijke) verkeersmaatregelen (onder andere RDI systeem) op de N470 en de vermindering verkeersaanbod vanuit Ruyven verbeteren de doorstroming van het verkeer.

Haaglanden werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Haaglanden wordt verder gewerkt om alle 50 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 is 1 maatregel die tijdens de uitvoeringsfase al effect heeft, maar waarvan het effect ook nog niet gemeten is. Onderstaand geeft weer wat voor deze maatregelen gerealiseerd is aan output.



maatregel



output



status

HGL23b: Tailtrack Wateringsevest Delft

- tailtrack (keerlus) bij halte Wateringseveld gerealiseerd en in gebruik (in verband met efficiëntere lijnvoering)

Gereed

HGL27d: DVM Zuidvleugel Regelscenario Scheveningen

- regelscenario's zijn gereed en geïmplementeerd om bij zomerdrukke het verkeer beter naar Scheveningen te geleiden
- ook is een P+R terrein bij het ministerie van IenM (Plesmanweg) in gebruik genomen
- vaste bewegwijzering aangepast

Gereed

HGL17: Fietsrouten netwerk TIC Delft

- er is circa 100 meter fietspad gerealiseerd tussen de Rotterdamseweg en Kruithuisweg in Delft

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 Haaglanden is op dit moment ruim 50.000 uren per jaar.

Maatregel	Δ Voertuigverliesuren (per jaar)		
	Ochtendspits	Avondspits	Rest van de dag
HGL29b: Verkeersmaatregelen Ruyven rond N470		54.289	
Totaal		54.289	

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 Haaglanden hebben we in deze factsheet opgenomen.

Gedragsmeting

De tweede gedragsmeting richt zich op de spitsmomenten (ochtendspits (06:00-09:00 uur) en avondspits (16:00-19:00 uur) van alle inwoners in de regio Haaglanden en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 2.129, in 2012 was dat 2.021.

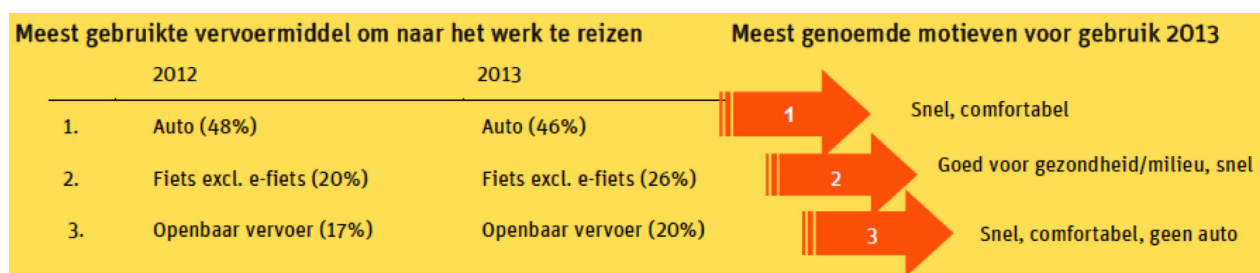
Uit de tweede gedragsmeting Beter Benutten (I&O Research, 2013a) blijkt dat het aantal spitsmomenten voor woon-werkverkeer in 2013 is afgenomen (0,2%) ten opzichte van 2012. De drie belangrijkste redenen om de spits voor woon-werkverkeer te mijden zijn:

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

Voor zakelijk verkeer zijn de drie belangrijkste redenen:

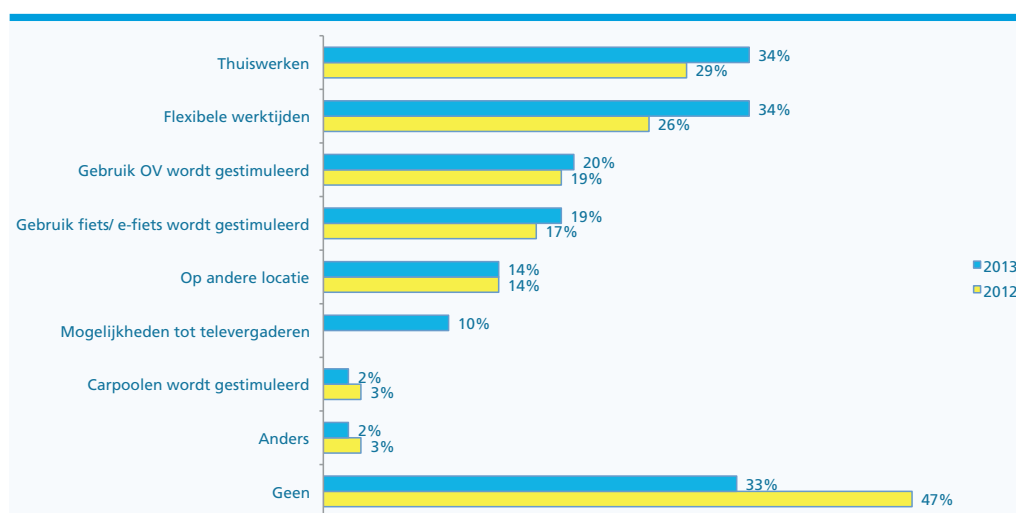
1. Geen afspraken gepland
2. Minder in de file
3. Verschuiven werktijden acceptabel.

In Haaglanden is de auto het meest gebruikte vervoermiddel in zowel 2012 als 2013. Ten opzichte van 2012 is in 2013 het gebruik van de auto met 2% afgenomen, het gebruik van de fiets is in 2013 met 6% toegenomen en het gebruik van het openbaar vervoer is in 2013 met 3% toegenomen.



Figuur 3. Meest gebruikte vervoermiddel om naar het werk te reizen, met meest genoemde motief

Vanuit de regio Haaglanden is aangegeven dat ten opzichte van 2012 er door bedrijven in de regio Haaglanden meer mogelijkheden voor werknemers gecreëerd zijn om buiten de spits te reizen.

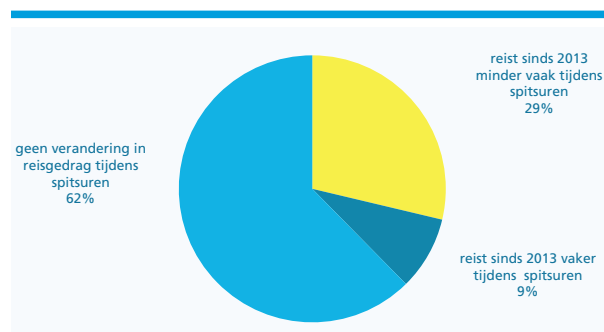


Figuur 4. Mogelijkheden om buiten de spits te reizen

Gebruikersonderzoek

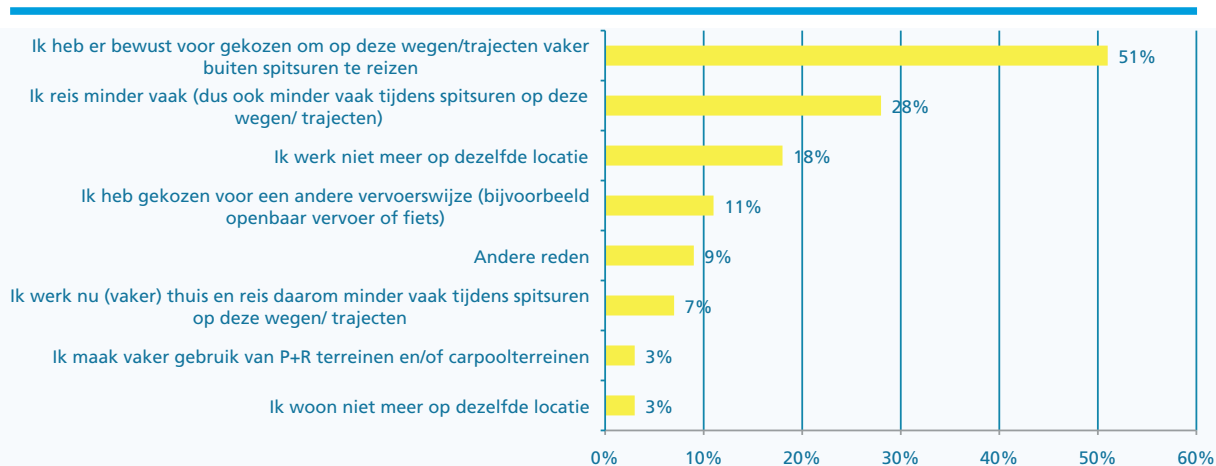
In 2013 is er door I&O Research een gebruikersonderzoek (2013b) uitgevoerd onder de weggebruikers in de Beter Benutten regio's, waaronder Haaglanden. Weggebruikers behoren tot de doelgroep indien zij op het moment van onderzoek in de afgelopen twee weken als bestuurder van een motorvoertuig in Nederland hebben gereden en met enige regelmaat op de (hoofd) wegen in de regio Haaglanden rijden. De respons was 831.

Binnen het gebruikersonderzoek is aan weggebruikers gevraagd of zij in 2013 tijdens de spits minder vaak gebruik maken van de Rijkswegen in Haaglanden ten opzichte van 2012. 29% van de respondenten geeft aan minder vaak in 2013 tijdens de spitsuren te reizen, 63% geeft aan geen verandering in het reisgedrag tijdens de spitsuren te hebben en 9% reist vaker tijdens de spitsuren.



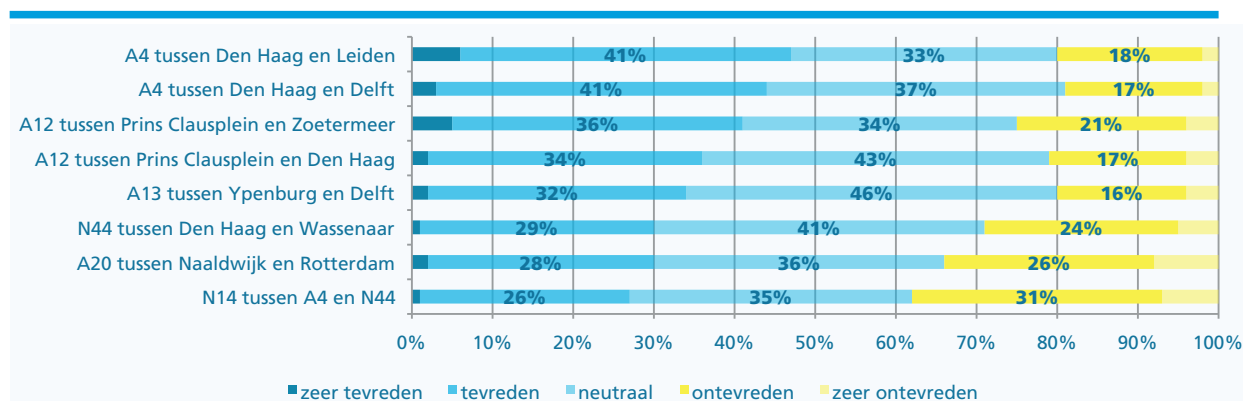
Figuur 5. Verandering reisgedrag tijdens spitsuren

Ook is binnen het gebruikersonderzoek Beter Benutten onder weggebruikers in Haaglanden gevraagd waarom zij in 2013 tijdens de spitsuren minder gebruik maken van deze trajecten/wegen. 53% van de respondenten geeft aan dat zij bewust gekozen hebben om vaker buiten de spitsuren op bepaalde trajecten/wegen te reizen, 17% van de respondenten geeft aan minder te reizen en 21% kiest voor een andere vervoerswijze.



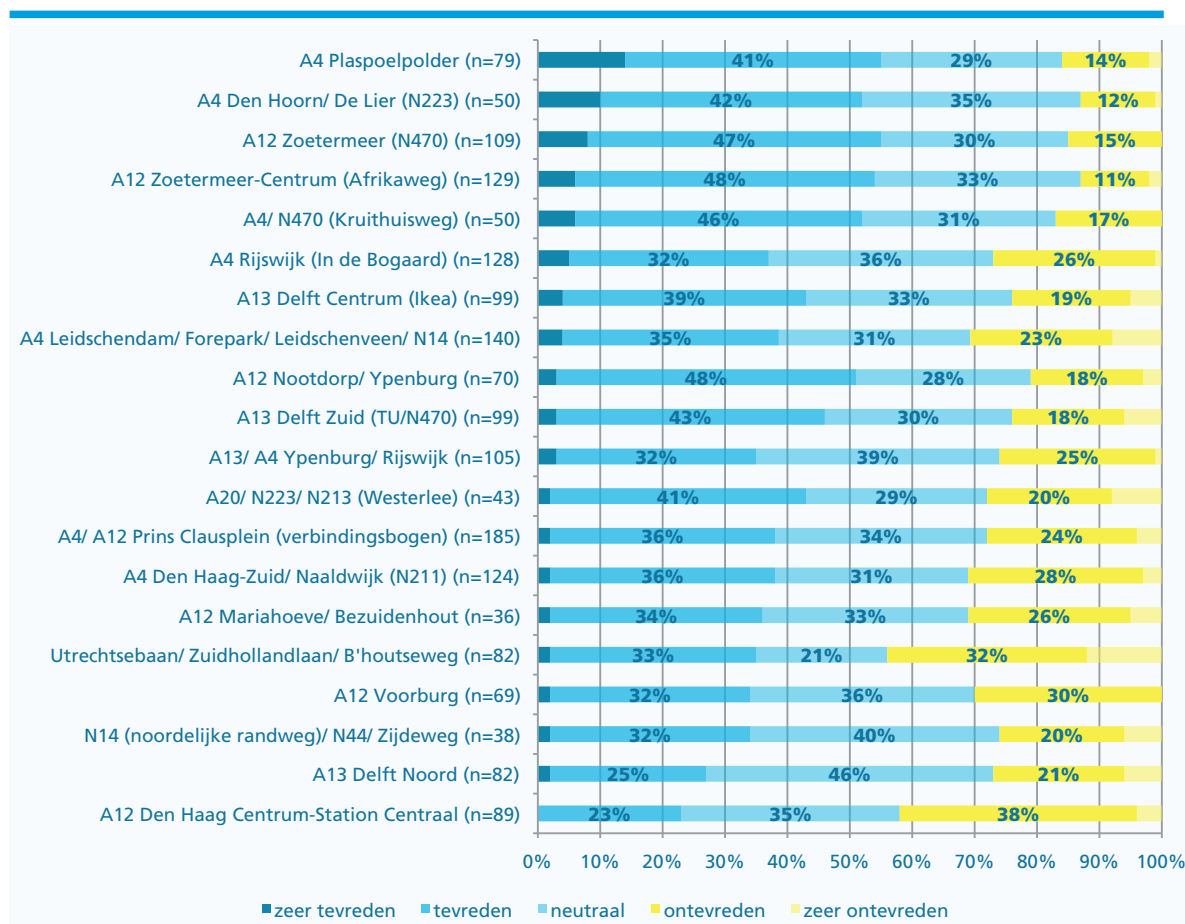
Figuur 6. Redenen spitsmijden

Weggebruikers in de regio Haaglanden zijn voor de onderstaande trajecten/wegen gevraagd in hoeverre zij tevreden zijn over de doorstroming tijdens spitsuren. Respondenten zijn het meest tevreden over de doorstroming in de spits op de A4 tussen Den Haag en Leiden en de A4 tussen Den Haag en Delft. De doorstroming op de N14 en A20 wordt minder goed beoordeeld.

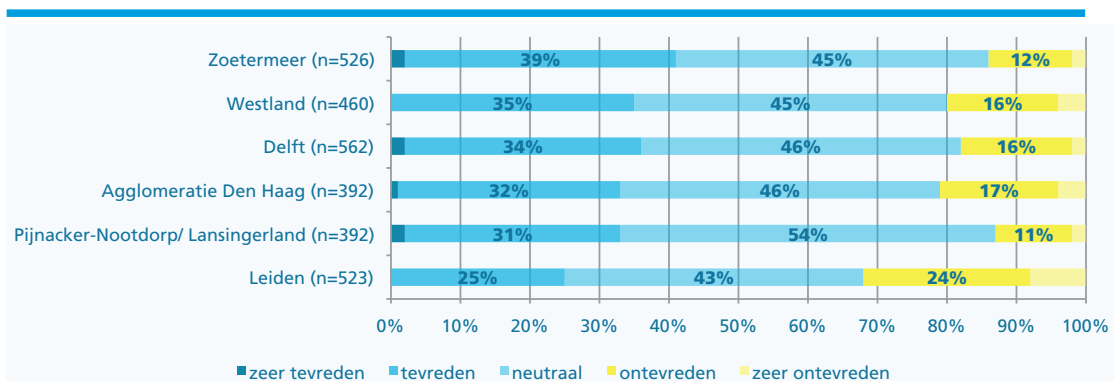


Figuur 7. Tevredenheid doorstroming tijdens spitsuren op trajecten

Verder hebben de ondervraagde weggebruikers in het gebruikersonderzoek aan kunnen geven in hoeverre zij tevreden zijn over de doorstroming in de spits op de onderstaande aansluitingen. De respondenten zijn zeer tevreden over de aansluiting op de A4 bij Plaspolder. De minste waardering krijgt de aansluiting Den Haag Centrum-Station Centraal (A12). In het Beter Benutten gebiedspakket worden enkele aansluitingen (A12 Voorburg, A4 Leidschendam, A13/A4 Ypenburg/Rijswijk, A4 Den Haag-Zuid/N211 en N14/N44/Zijdeweg) verbeterd.



Figuur 8. Tevredenheid doorstroming tijdens spitsuren op aansluitingen



Figuur 9. Tevredenheid doorstroming tijdens spitsuren op aansluitingen

Literatuurlijst

- Bestuurlijk trio Haaglanden (2012), *Bereikbaarheidsverklaring "Beter Benutten Haaglanden"*
- Format Plan van Aanpak voor startbeslissing maatregel Beter Benutten; 29b verkeersmaatregelen Ruyven rond N470
- I&O Research (2013a), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- I&O Research (2013b), *Gebruikersonderzoek Beter Benutten*
- Rapportage monitoring & evaluatie, najaar 2013, regio Haaglanden (peildatum 15-08-2013)
- 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 WVU 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