



Factsheet eerste effecten Beter Benutten

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 een overkoepelend beeld van de gemeten effecten tot nu toe (peildatum 15 oktober 2013) op basis van tien regionale factsheets. 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 algemene doelstelling van Beter Benutten, de stand van zaken in de voortgang en de metingen, een samenvatting van de effecten tot nu toe en het doelbereik en tot slot enkele gegevens uit landelijke onderzoeken.

In totaal 10 regio's werken aan de realisatie van de gebiedspakketten Beter Benutten. In totaal gaat het om 285 (deel)maatregelen. Sinds de ondertekening van de Bereikbaarheidsverklaringen vorig jaar zijn er ondertussen 80 maatregelen die al (tussentijds) effect hebben, waarvan er 20 gereed zijn.

Doelstellingen Beter Benutten

In de Kamerbrief Programma Beter Benutten van 14 juni 2011 staat als belangrijkste doel van het programma Beter Benutten:

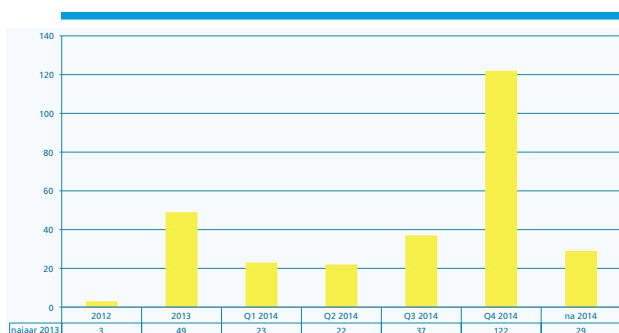
1. Het verminderen van de files met 20% op specifieke trajecten waar de spits zich het meest voordoet (additioneel effect programma Beter Benutten):
 - het reduceren van circa 25.000 voertuigen per dag in de spits (in de gebieden met de meeste spitsdruk)
 - het vergroten van de capaciteit op fileknelpunten in de spits.

De overige doelen van het programma Beter Benutten zijn:

2. Het accommoderen van de stijgende vraag op het spoor; het mogelijk maken van een gemiddelde groei van 5% reizigerskilometers op het spoor per jaar op de corridors van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.
3. Het bezien van de mogelijkheden om de spitsdruk op het spoor beter te verdelen over de dag en zo het reiscomfort voor de reiziger te vergroten.

Stand van zaken

Het programma Beter Benutten kent binnen de gebiedspakketten 285 (deel)maatregelen. Eind 2013 zijn er naar verwachting in totaal 52 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 204 maatregelen gereed komen en na 2014 nog 29 maatregelen.



Figuur 1. Planning maatregelen gereed gebiedspakketten Beter Benutten (bron: Voortgangsrapportage, najaar 2013 (peildatum 15-08-2013), Landelijk Team Rijkswaterstaat)

Bij het verzamelen van de informatie voor het eerste overzicht van de effecten Beter Benutten waren 20 maatregelen gereed. Daarnaast zijn er 60 maatregelen in uitvoering die een tussentijds effect kennen. Voor 11 maatregelen is dat effect gemeten, voor 49 maatregelen niet. 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. In totaal 205 maatregelen zijn in uitvoering of voorbereiding en hebben nog geen effect. Hoe dit is verdeeld, is weergegeven in tabel 1.

	Effecten gemeten	Effecten nog niet gemeten
Gereed	8	12
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	11	49
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	68
In voorbereiding	n.v.t.	137

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

Effecten individuele maatregelen

Van de maatregelen uit de gebiedspakketten die (tussentijdse) effecten kennen, geldt de volgende verdeling per type maatregel:

- goederen inclusief binnenvaart: **2 maatregelen**
- fiets: **9 maatregelen**
- ITS/DVM: **18 maatregelen**
- OV/Spoor/P+R: **15 maatregelen**
- vraagbeïnvloeding: **37 maatregelen**
- weginfra: **17 maatregelen.**

De som van bovenstaand overzicht is meer dan het aantal maatregelen, doordat sommige maatregelen binnen meerdere typen valt.

Alle maatregelen die (tussentijdse) effecten hebben, ook daar waar we de effecten niet van kennen, hebben samen de volgende output opgeleverd:

s en tekstkarren **10.000 deelnemers**
 Geoptimaliseerde VRI's **Reistijdwinst reizigers**
Inzet DRIP R-net bussen over vluchstrook Webapplicatie gemaakt
EPA award Slim Parkeren App 15 pilots bij 13 werkgevers Marketingstrategie **4.000 keer gedownload**
keerlus R Santipoot Zuid persoonlijk mobiliteitsadvies 3.081 deelnemers **2** kennissessies georganiseerd
Uitbreiding P 1.500 verkochte 2 eurokaartjes 7.789 OV-chipkaarten verstrekt **300** bedrijven namen deel
publiek-privaat Analyse goederenstromen Organisatie Week van HNW in 2012 **Regionale Mobiliteitsvisie IJmond** E-bike event georganiseerd
Tijdelijke Groen golf gerealiseerd Tijdelijke tramhalte en looproute **Capaciteit weginfrastructuur vergroot** **regelscenario 26** keer ingezet **Turbotoefende**
65 gebruikers E-bike OV-klantsafari Luchthaven Schiphol **Functionele ontsluiting OV-chipkaartdata** oude VRI Sturing verkeer naar Scheveningen
Communicatiestrategie uitgezet OV en Tatasted: overleg en gezamenlijke studie Maatregel gestart met Hilversum en Zuidas **Twee kruispunten zijn aangepast**
s zijn vervangen **Vordipond onderzoek Bureau Voorlichting Binnenvaart LTC** 23 uitvoeringsovereenkomsten met grote werkgevers **VRI regelscenario**
150 bedrijven benaderd voor quickscan 6 werkgevers met 700 deelnemers voor Probeer een E-bike **Haalbaarheidstudie P+B afgerond** **Grastogels aangelegd** voor hulpdiensten
slimme deals gesloten **Aanpassing bewegwijzering en plaatsing stadspillegroten bij afslagen voor 85** **Parkerverwijssystemen vervangen voor verkeerverwijssystemen**
communicatiecampagne **Punitstuk invoeger verlengd en dubbele doorgetrokken streep tot voorbij viaduct** 1.350 deelnemers **3x** inzet van evenementenstalling
270 e-bikes verkocht **Bereikbaarheidskrant wordt periodiek uitgegeven** afgerond **Gebiedsgericht Benutten IJmond bestuurlijk vastgesteld** **Onderzoek P+R-locaties**
20.000 ledenpilot OV chipcard gemeente Beverwijk afgerond **Alpha prof: 24** **Maandelijks terugkerende campagne en reisadviezen** **II organisaties aangesloten bij Deelstoel**
Regelscenario opgesteld voor topdagen Efteling **Onderzoek maatregelen regionaal OV 49** afgeronde rapportages **mobilitietsscans** leerlingen start na de spits
Vluchstrook ingericht als extra rijbaan **Samenwerking bedrijfsleven gestructureerd** **Maandelijks een nieuwsflits** **Met vervoerders overeenkomsten gesloten**
4 bedrijven laten quickscan uitvoeren **840** afleveringen bij distributiecentrum **Tijdelijke knip Verbetering overstap van trein naar bus** **Verlengde linksafstrook**
Bereikbaarheidsthermometer is ontwikkeld **Aanleg fietspad HOV busbaan Velsen** **Reconstructies 2** kruispunten **Heemskerk** **Scans uitgevoerd bij bedrijven** **Tailtrack**
Campagne uitgevoerd **Bij 6** bedrijven maatregelen uitgevoerd **Uitbreiding OV fiets uitgifrepunten** **25** deelnemers **Burn Fat Not Fuel**
verkeersmaatregelen **Betrouwbaardere reistijd R-net bussen** **Verbeterde en uitgebouwde website** **Spitslijn 150** operationeel
mediatools in- en uitstroomprogramma VRI **500** deelnemers **kregen coaching** **65** leden **geregulede kruising** **gereed** **product platform**
140 werknemers **deelnemer** **Congestie verminderd op HNW** **Bewegwijzering gerealiseerd** **10** werkgevers doen mee **VRI in bedrijf**
Beoordeling **oplaaist II** **koploper organisaties** **4** deelnemende bedrijven **gerealiseerd** **5** **Europalaan**
461 e-bikes **291** medewerkers **s opgesteld** **Minder hinder wldgt**
s gekoppeld **webportal**

Figuur 2. Output van alle maatregelen die (tussentijdse) effecten hebben

Via regionale factsheets zijn in totaal over 19 maatregelen effecten gerapporteerd, waarbij zoveel mogelijk is geprobeerd effecten inzichtelijk te maken voor de indicator voertuigverliesuren. Opgeteld is via monitoring- en evaluatieonderzoek en met een kengetal voor het omrekenen van spitsmijdingen naar voertuigverliesuren (1 spitsmijding = 2 vvu) inzichtelijk gemaakt dat tot nu toe in ieder geval sprake is van een reductie van ongeveer 3,9 miljoen voertuigverliesuren per jaar.

Naast bovengenoemde cijfers geldt dat er in totaal 61 maatregelen zijn die (tussentijdse) effecten hebben, maar die nog niet inzichtelijk zijn. De effecten tot nu toe op basis van de gebiedspakketten Beter Benutten zijn daarmee hoger dan tot nu toe gemeten is. Voor veel van die maatregelen geldt dat metingen nu plaats vinden of voorzien zijn als de maatregelen volledig gereed zijn. Dit laatste geldt bijvoorbeeld vaak voor infra-maatregelen, waarbij het effect meestal pas na volledige implementatie van de maatregel verschijnt.

Tussenstand doelbereik

Voor 19 maatregelen zijn op dit moment gemeten effecten beschikbaar. Deze zijn weergegeven en toegelicht in de regionale factsheets. De 19 maatregelen zijn verschillend van aard en omvang; van (kleine) infrastructuurmaatregelen, OV- en fietsmaatregelen tot vraagbeïnvloedingsmaatregelen. Van deze 19 maatregelen zijn er 8 reeds afgerond. Een deel van deze afgeronde maatregelen zijn echter nog niet tot hun maximale effect gekomen. Dit omdat ze bijvoorbeeld vooruitlopen op in het komend jaar te realiseren verkeersaanpassingen waardoor het volle effect van de betreffende maatregel pas eind 2014 zal optreden. Daarnaast zijn er 11 maatregelen die nog in uitvoering zijn en in het komende jaar gestaag zullen toegroeien naar hun maximale effect. Dit geldt met name voor de vraagbeïnvloedingsmaatregelen. In totaliteit zitten de 19 maatregelen op dit moment op circa driekwart van het beoogde effect van deze maatregelen.

De hoeveelheid beschikbare effectgegevens is nog beperkt. De variatie aan gemeten effecten bij deze maatregelen is groot. Daarom kan er op dit moment nog geen valide uitspraak worden gedaan of en in welke mate de landelijke en regionale programmadoelstellingen tijdig en in volle omvang gehaald gaan worden. Lopende de uitvoering van het programma zal het zicht op de effecten van de maatregelen verder uitgebreid en aangescherpt worden. Naar verwachting zal bij de effectmeting in het najaar van 2014 een eerste richtinggevende uitspraak kunnen worden gedaan over de met het programma in zijn totaliteit te bereiken effecten.

Landelijke onderzoeken gedrag en gebruik

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn enkele landelijke onderzoeken uitgevoerd. Het gaat hier onder andere om een gedragsmeting, een gebruikersonderzoek en een duurzaamheidsscan. De twee eerst genoemde onderzoeken vinden jaarlijks plaats, waarbij het in de onderzoeken uit 2013 dus gaat om tussenresultaten.

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 Beter Benuttenregio's en de directe omgeving (20 kilometer buiten iedere regio). Het betrof een onderzoek over het gedrag van mensen in het algemeen, niet specifiek Beter Benutten, behalve dat er een aantal specifieke vragen voor Beter Benutten zijn gesteld. De respons lag in 2013 op 17.892, in 2012 was dat 21.982.

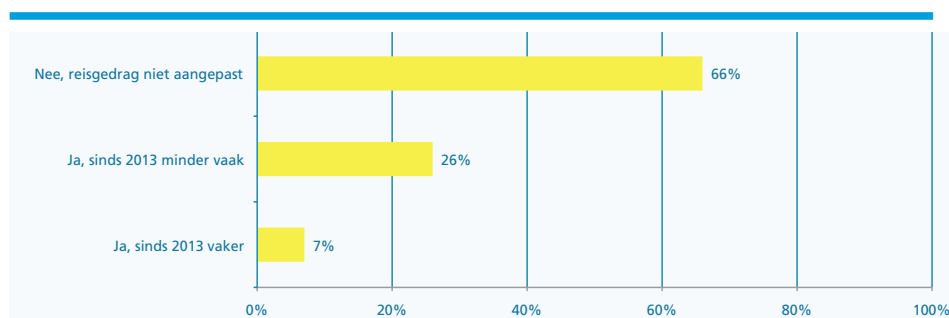
Tijdens de spitsen is het grootste aandeel van de automobilisten op de weg woon-werkverkeer. Toch is ook ongeveer 10 procent van de mensen in de spits op de weg voor privé-activiteiten. Dit aandeel ligt in de ochtendspits iets lager en in de avondspits hoger. Op de dagen dat er minder woon-werkverkeer op de weg is, is er juist meer privéverkeer op de weg. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de avondspits op woensdag en vrijdag. Het aantal studenten en scholieren dat met de auto naar hun onderwijsinstelling gaat, is zeer beperkt. Zij maken voornamelijk gebruik van openbaar vervoer en de fiets. Uit de gedragsmeting is het verder gebleken dat slechts een beperkte groep mensen vaak op de trajecten reist waar maatregelen van Beter Benutten worden ingezet.

Deze groep mensen komt voor het grootste gedeelte uit de eigen regio en omliggende regio's. De groep mensen die in de file heeft gestaan in 2013 is iets groter geworden, maar ze staan wel minder vaak in de file ten opzichte van 2012. De helft van de Nederlanders gebruikt nooit reisinformatie. Onder jongeren is het gebruik van reisinformatie veel hoger. Zij zijn ook meer aan het multitasken tijdens het reizen en gebruiken dus ook veel reisinformatie onderweg, via meerdere kanalen.

Gebruikersonderzoek

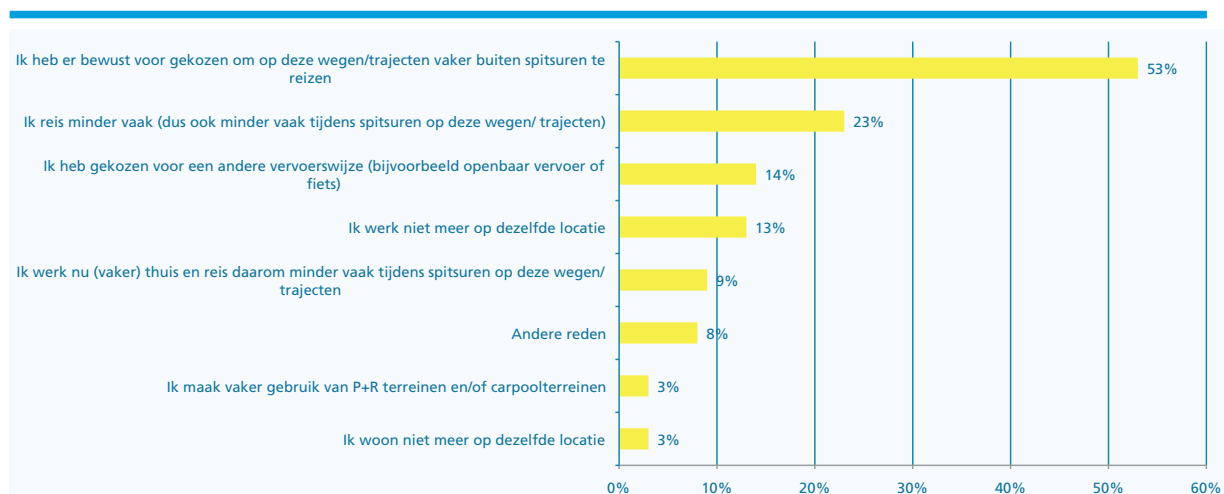
Het Gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, september 2013) richt zich op de weggebruikers in het algemeen binnen de Beter Benuttenregio's. Weggebruikers behoren tot de doelgroep indien zij op het moment van onderzoek in de afgelopen twee weken als bestuurder van een motorvoertuig in Nederland hebben gereden en met enige regelmaat op de (hoofd)wegen in de Beter Benuttenregio's.

Tweederde van de respondenten (66 procent) geeft aan dat men het reisgedrag niet heeft aangepast. Een kwart van de respondenten (26 procent) rijdt nu minder vaak tijdens spitsuren, terwijl 7 procent aangeeft juist vaker tijdens spitsuren te rijden. De respons was 8.188.



Figuur 4. Veranderingen in reisgedrag tijdens spitsuren

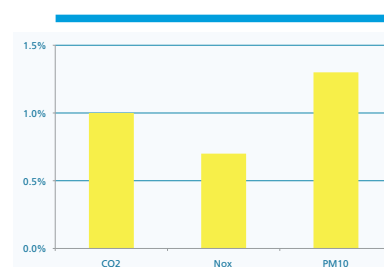
Aan de respondenten die nu minder vaak tijdens spitsuren rijden, is gevraagd waarom dit zo is. Voor een kleine meerderheid (53 procent) blijkt het een bewuste keuze te zijn om op de genoemde wegen/trajecten meer buiten spitsuren te reizen.



Figuur 5. Motief om minder in de spits te reizen

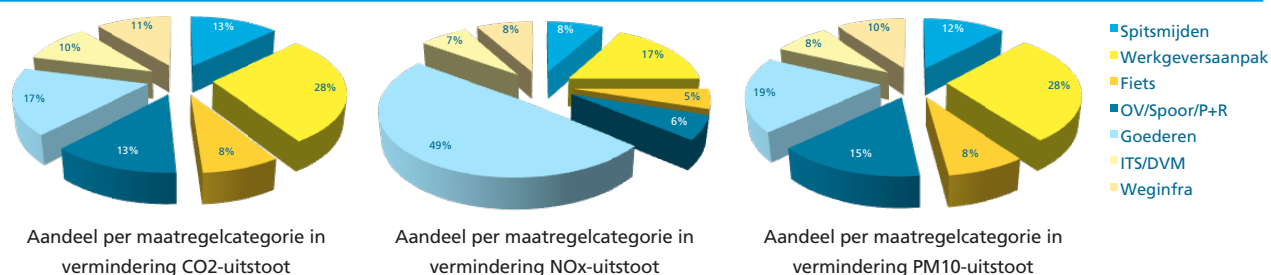
Duurzaamheidsscan

Voor alle regio's is een duurzaamheidsscan (Goudappel Coffeng, november 2013) uitgevoerd. Op basis van ex-antegegevens is inzichtelijk gemaakt welke reductie van CO₂, NO_x en PM₁₀-emissies potentieel haalbaar is met het programma Beter Benutten.



Figuur 6. Effect op vermindering CO₂, NO_x en PM₁₀ ten opzichte van totale uitstoot wegverkeer in de Beter Benuttenregio's

De scan laat zien dat 80 tot 85% van de reducties voortkomt uit vraagmaatregelen. Hoe zich dat specifiek verdeelt over de type maatregelen zoals gehanteerd in de duurzaamheidsscan, staat in onderstaande figuren.



Figuur 7. Procentuele bijdrage type maatregelen aan reductie uitstoot, voor CO2, NOx en PM10

Literatuurlijst

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (juni 2011), Kamerbrief Programma Beter Benutten
- Landelijk team Rijkswaterstaat (oktober 2013), Voortgangsrapportage Beter Benutten - najaar 2013
- I&O Research (oktober 2013), Gedragmeting Beter Benutten - 2e meting
- I&O Research (september 2013), Gebruikersonderzoek Beter Benutten
- Goudappel Coffeng (november, 2013), Duurzaamheidsscan
- 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 belangrijkste bronnen voor de factsheets zijn regionale evaluaties van maatregelen (peildatum 15 oktober 2013) en de voortgangsrapportages 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 en ex-ante inschattingen.

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