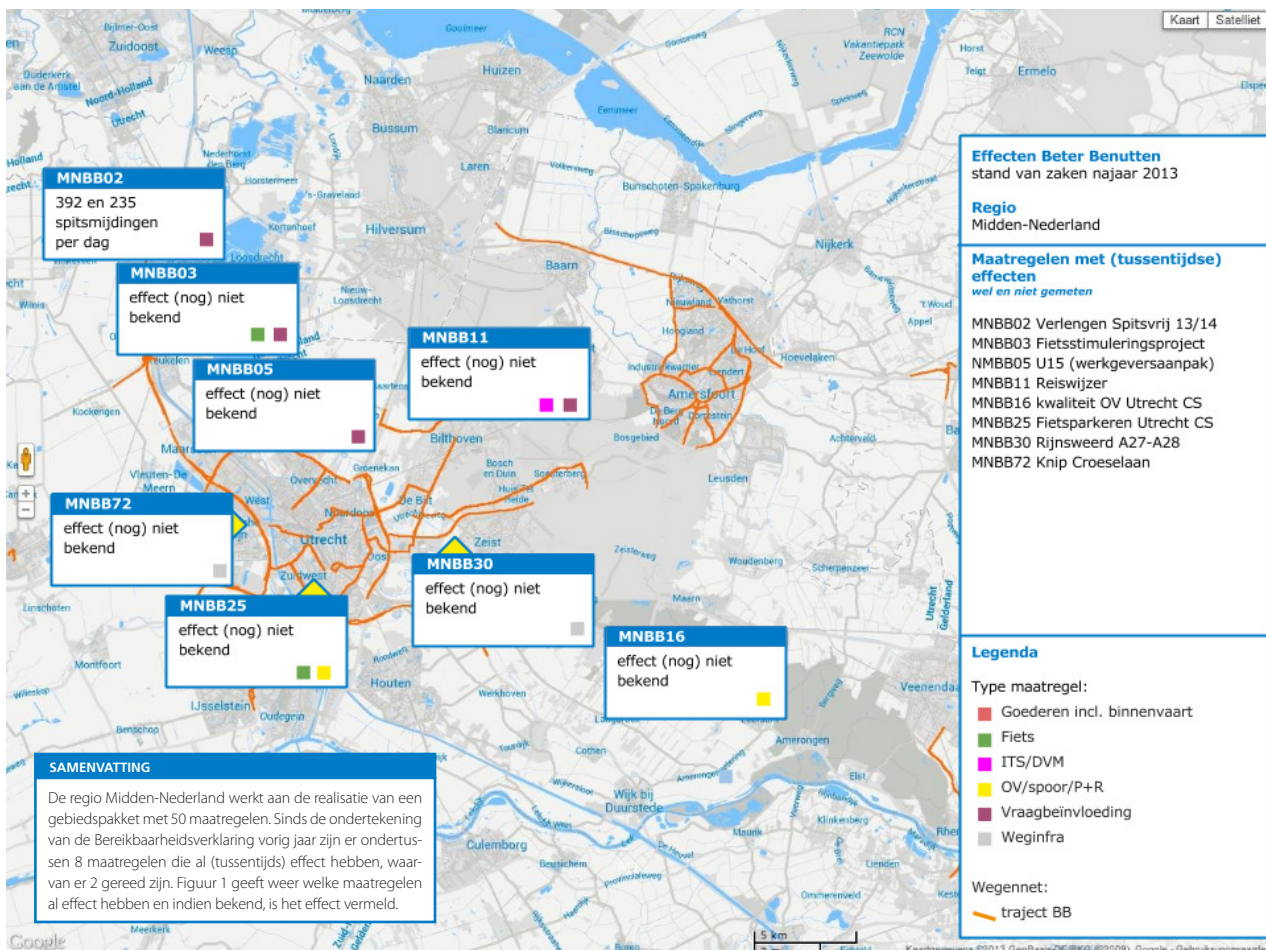


Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Midden-Nederland

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 Midden-Nederland. 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 Midden-Nederland

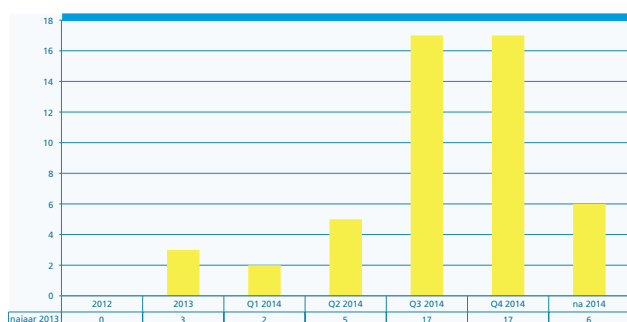
“In de Bereikbaarheidsverklaring Beter Benutten regio Midden-Nederland (Bestuurlijk trio Midden-Nederland, 2012) staat de doelstelling:

In de regio Midden-Nederland is de bereikbaarheidsdoelstelling geformuleerd als het verminderen van de congestie in de spits met 20-30% eind 2014. Deze doelstelling is in lijn met die van de minister. Daarnaast wordt de stijgende vraag op het spoor geaccommodeerd en gestuurd op het vergroten van reiscomfort door de spitsdruk op het spoor beter te verdelen.”

Daarvoor richt de regio zich op spoorgebied op het accommoderen van 5% groei op het spoor. De minister focust haar doelstelling op 5% groei op het spoor in de PHS-corridors. Voor de PHS-corridors op het grondgebied van de regio Utrecht wordt daaraan gewerkt binnen het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In het programma Beter Benutten wordt deze doelstelling verbreed naar de overige spoorcorridors in de regio.

Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Midden-Nederland bestaat uit 50 (deel)maatregelen. Eind 2013 zijn er naar verwachting 3 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 41 maatregelen gereedkomen en na 2014 nog 6 maatregelen.



Figuur 2 Planning maatregelen gereed regio Midden-Nederland (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 2 maatregelen 100% gereed. Daarnaast zijn er 6 maatregelen in uitvoering die een tussentijds effect kennen, waarvan er 1 is met gemeten effecten en de andere 5 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	2
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	1	5
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	11
In voorbereiding	n.v.t.	31

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

De regio Midden-Nederland stelt 4 keer per jaar een regionale voortgangsrapportage op. In november 2013 is de 3e regionale voortgangsrapportage (Programmat team Beter Benutten Regio Midden Nederland, q3 2013) uitgebracht. Ten opzichte van de voortgangsrapportage van het Landelijk Team van Rijkswaterstaat is er een aantal updates. Een van de updates is dat er in de regionale voortgangsrapportage uitgegaan wordt van 65 (deel)maatregelen. Voor 59 maatregelen van de 65 is er een uitvoeringsbesluit genomen, waardoor deze projecten in de uitvoeringsfase zijn beland. Alle regionale voortgangsrapportages worden geaccordeerd door het bestuurlijk trio Beter Benutten Midden-Nederland en UVVB, waarin zowel rijk, regio als U15 vertegenwoordigd zijn.

De regio Midden-Nederland 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:

- MNBB02 Verlengen Spitsvrij 2013/2014.

Effect: MNBB02 Verlengen Spitsvrij 2013/2014 (IN UITVOERING)

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



input



output



outcome



**succes- en
faalfactoren**

Doelen:

- 4.000 deelnemers
- tussen 1.725 en 1.850 spitsmijdingen per dag (waarvan ca. 1.150 spitsmijdingen in de ochtendspits en 575-700 spitsmijdingen in de avondspits)
- inzet van 4 gedragsprikkelers

- 3.081 deelnemers in juli 2013

- 1.962 spitsmijdingen per week in de ochtendspits
- 392 spitsmijdingen per dag in de ochtendspits
- in zo'n 60% van de ochtendspitsmijdingen wordt ook de avondspits gemeden, maakt 235 spitsmijdingen in de avondspits

- S** hoge tevredenheid deelnemers, gemiddeld cijfer van 8,0
- S** beloning naar gebruik






In juni-juli 2013 is een enquête (Spitsvrij, 2013a en 2013b) verspreid onder 3.081 deelnemers aan de verlenging van Spitsvrij. Op deze enquête kwam een respons van 25% (758 enquêtes als respons). Aan de deelnemers is

gevraagd wat de frequentie is waarop en waarom zij de spits mijden. Als belangrijkste alternatieven voor het mijden van de spits geven bestaande en nieuwe deelnemers aan thuis te werken of buiten de afwaardeerzone te reizen.

Midden-Nederland werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Midden-Nederland wordt hard gewerkt om alle 50 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 2 maatregelen die gereed zijn, kennen ook al effecten

(ze zijn alleen nog niet bekend) en er zijn 5 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
MNBB30: Rijnsweerd A27-A28 (september 2013 opgeleverd)	<ul style="list-style-type: none"> - aangepaste bebording en verkeersgeleiding op parallelbaan A28 en de verbindingsweg in knooppunt Rijnsweerd 	Gereed
MNBB72: Knip Croeselaan (november 2013 opgeleverd)	<ul style="list-style-type: none"> - geoptimaliseerde VRI's - reistijdwinst bus - tijdelijke knip autoroute 	Gereed
MNBB03: Fietsstimuleringsproject (Ebike, Park+Bike)	<ul style="list-style-type: none"> - 4 deelnemende bedrijven - 45 gebruikers E-bike 	In uitvoering
MNBB05: U15 werkgeversaanpak Beter Benutten	<ul style="list-style-type: none"> - 65 leden (40% U15 doelstelling) - 400 auto's uit de spits (30% U15 doelstelling) (is een inschatting) 	In uitvoering
MNBB11: Reiswijzer	<ul style="list-style-type: none"> - 20.000 leden - 119.000 VVU (is een inschatting), periode 1-1-2013 t/m 30-9-2013 	In uitvoering
MNBB16: Verbetering kwaliteit regionaal OV in stationsgebied (Utrecht-Centraal)	<ul style="list-style-type: none"> - tijdelijke tramhalte en looprouten - inzet personeel 	In uitvoering
MNBB25: Fietsparkeren Utrecht-Centraal	<ul style="list-style-type: none"> - uitvoeringsvoorstel akkoord van 5 van de 6 deelmaatregelen 	In uitvoering

Effecten samengevat

In onderstaande tabel is voor de maatregel waarvan de effecten gemeten en bekend zijn het aantal spitsmijdingen per dag aangegeven. Op basis daarvan is het

aantal voertuigverliesuren bepaald. De reductie voor Midden-Nederland ligt op dit moment is rond 290.000 uren per jaar.

Maatregel	Δ Voertuigverliesuren (per jaar)			Gemiddelde # spitsmijdingen met auto (per dag)		
	Ochtendspits	Avondspits	Rest van de dag	Ochtendspits	Avondspits	Rest van de dag
MNBB02 Verlengen Spitsvrij 2013/2014	<i>182.672</i>	<i>109.510</i>		392	235	
Totaal	292.182			627		

Tabel 2. Samenvatting gemeten effecten tot nu toe (cijfers cursief zijn 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 Midden-Nederland 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 Midden-Nederland en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 2.151, in 2012 was dat 2.202.

Uit onderzoek blijkt dat in Midden-Nederland het aantal spitsmomenten voor woon-werkverkeer in 2013 is afgenomen met 100.000 (0,3%) ten opzichte van 2012.

Spitsmomenten voor de auto voor woon-werkverkeer per week	2012	2013
	2,3 miljoen	2,2 miljoen
Gemiddeld aantal spitsen per week	2012	2013
Niet-commerciële dienstverlening	2.9	3.0
Commerciële dienstverlening	4.2	3.8
Bouw en industrie	5.8	5.6
Totaal	4.1	3.8

Samenstelling beroepsbevolking	
Niet-commerciële dienstverlening	34%
Commerciële dienstverlening	52%
Bouw en industrie	14%

De drie belangrijkste redenen in Midden-Nederland 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. Past bij persoonlijk ritme.

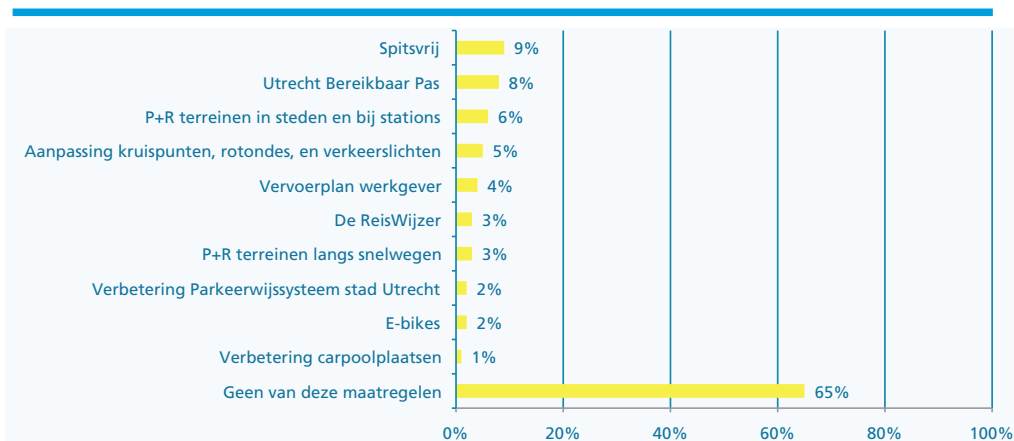
Voor zakelijk verkeer in Midden-Nederland zijn de drie belangrijkste redenen om de spits te mijden:

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 in de regio Midden-Nederland. 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 Midden-Nederland rijden. De respons was 834.

Uit het gebruikersonderzoek is voor een aantal Beter Benuttenmaatregelen van Midden-Nederland gevraagd of die een rol hebben gespeeld in de aanpassing van reisgedrag. Spitsvrij is met 9% het meest genoemd. 65% van de respondenten geeft aan dat geen van deze maatregelen daaraan heeft bijgedragen.



Figuur 3. Percentage respondenten dat aangaf dat maatregel een rol speelde bij verandering reisgedrag

Literatuurlijst

- Bestuurlijk trio Midden-Nederland (2012), *Bereikbaarheidsverklaring Beter Benutten regio Midden-Nederland*
- Beter Benutten Regio Midden-Nederland (2012a), *Uitvoeringsvoorstel MNBB02 Verlengen Spitsvrij 2013 / 2014*
- I&O Research (2013a), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- I&O Research (2013b), *Gebruikersonderzoek Beter Benutten*
- Goudappel Coffeng en Provincie Utrecht (2012), *MKBA-onderzoek Spitsvrij*
- Rijkswaterstaat (2013), *M&E rapportage Beter Benutten Regio Midden-Nederland najaar 2013*
- Spitsvrij (2013a), *Voortgangsrapportage maart 2013 (definitief)*
- Spitsvrij (2013b), *Resultaten enquête augustus 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