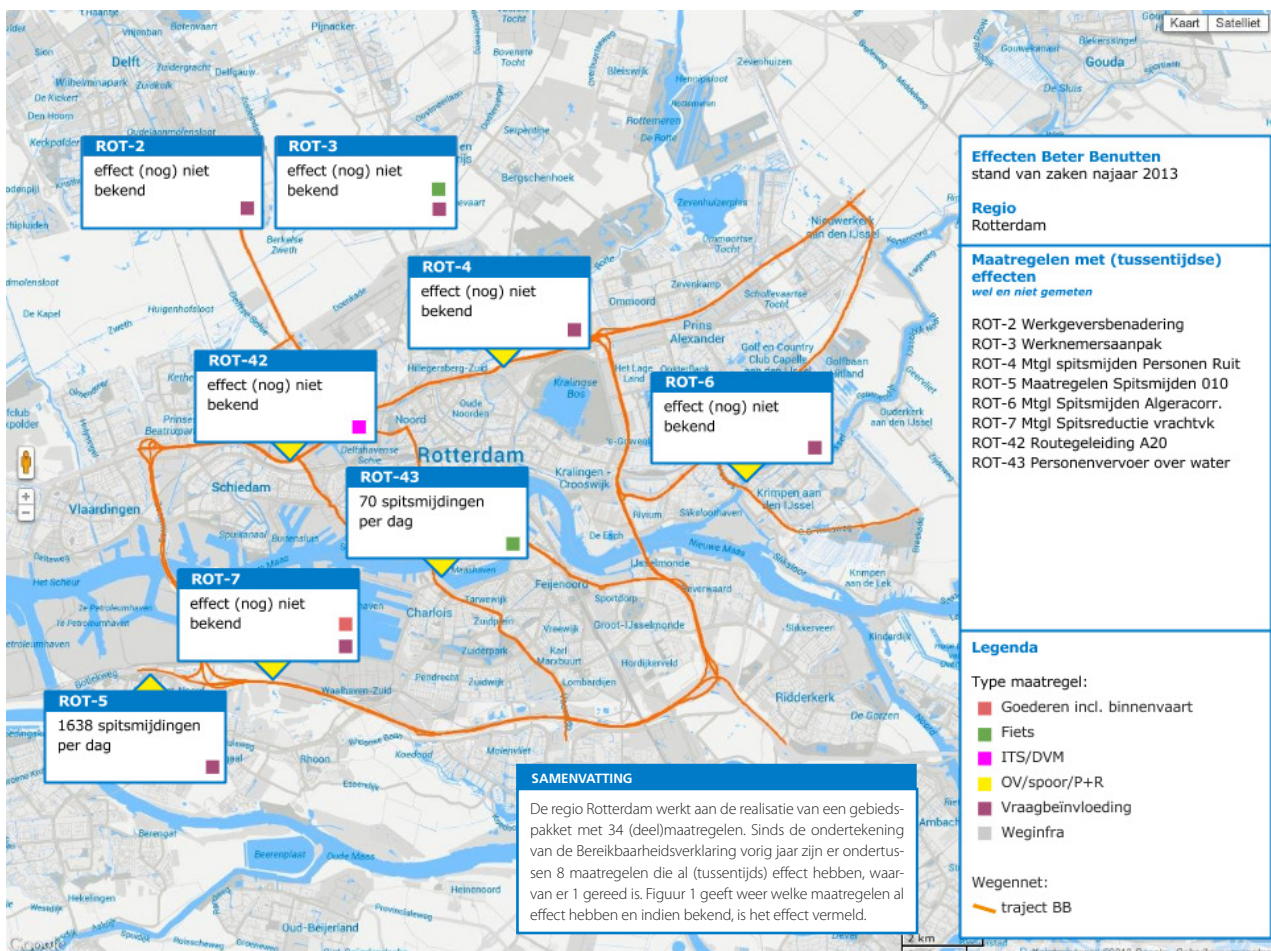


Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Rotterdam

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 Rotterdam. 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 Rotterdam

“ In de Bereikbaarheidsverklaring ‘Beter Benutten Rotterdam’ (Bestuurlijk trio Rotterdam, 2012) staat de doelstelling:

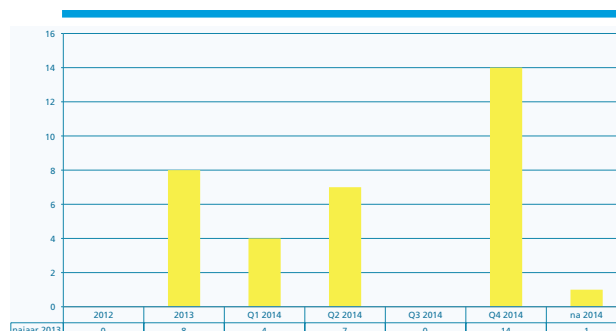
Het programma Beter Benutten Rotterdam heeft tot doel om de fileknelpunten in de regio Rotterdam met circa 20% te reduceren en de stijgende vraag op het spoor en het openbaar vervoer te accommoderen – conform de afspraken van het BO MIRT van 2 november 2011 (respectievelijk 7 december 2011 m.b.t. Personenvervoer over Water Stadshavens). Dit ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten. Het doel is dat de effecten van het programma eind 2014 zichtbaar zijn.

De aanpak in de Rotterdamse regio is geconcentreerd op:

- de verbinding via de A13, A20 en A16 van Delft-Zuid tot voorbij knooppunt Ridderster
- de A15 op het traject Maasvlakte-Vaanplein, waar op dit moment al succesvol wordt gewerkt aan het verminderen van de spitsdrukke
- de uitvoering van de aanloopinvesteringen van Rotterdam Vooruit (HBAC en Kwaliteitsprong OV op Zuid) voor zover passend binnen de kaders van Beter Benutten.”

Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Rotterdam bestaat uit 34 (deel)maatregelen. Eind 2013 zijn er naar verwachting 8 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 25 maatregelen gereed komen en na 2014 nog 1 maatregel.



Figuur 2. Planning maatregelen gereed regio Rotterdam (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) was 1 maatregel gereed. Daarnaast zijn er 7 maatregelen in uitvoering welke een tussentijds effect kennen, maar waarvan de effecten van 6 maatregelen 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	0
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	1	6
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	16
In voorbereiding	n.v.t.	10

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

De regio Rotterdam zet in op monitoring en evaluatie van de individuele maatregelen in het gebiedspakket. Tot op heden zijn voor 2 maatregelen de effecten in kaart gebracht. Het betreft de maatregelen:

- ROT-5: Maatregelen Spitsmijden 010
- ROT-43: Personenvervoer over water in Stadshavens (fietsmaatregel).

Effect ROT-5: Maatregelen Spitsmijden 010 (IN UITVOERING)

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



input

Doel:

- 1.420 spitsrijdingen per dag



output

- 4.800 deelnemers
- maatregel in uitvoering sinds januari 2013



outcome

- tussenstand september 2013: 1.638 spitsmijdingen per dag



succes- en faalfactoren

- 5 gerichte beloning per mijding in plaats van eenmalig heeft versterkend effect



De maatregelen spitmijden 010 zijn gericht op automobilisten die regelmatig op de A15 in de spits zijn waargenomen. Deze komen in aanmerking voor een beloning wanneer zij de spits mijden tussen 15:00 en 18:00

uur. De beloning kan oplopen tot € 130,- per jaar. Spitsmijdingen voor deze maatregelen zijn afgeleid uit de contractuele overeenkomsten en metingen langs de weg. Daar vinden waarnemingen plaats om de gerealiseerde spitsmijdingen te kunnen controleren volgens een getoetste aanpak.

Effect ROT-43: Personenvervoer over water in Stadshavens (GEREED)

Personenvervoer over water via de Aqualiner.



input



output



outcome



**succes- en
faalfactoren**

Doelen:

- een snelle, betrouwbare (en leuke) veerdienst bieden
- fietsers aantrekkelijk vervoer bieden

- In 2013 lichte toename van gebruik ten opzichte van 2012

- 70 spitsmijdingen per dag



De Aqualiner vaart tussen Erasmusbrug, Katendrecht, St.Jobshaven en Heijplaat (maandag tot en met vrijdag) en iets beperkter in het weekend. De Aqualiner is de uitbreiding van de veerdiensten die in 2008 zijn gestart. Studenten en medewerkers van de RDM Cam-




pus op Heijplaat, een samenwerking van Hogeschool Rotterdam en Albeda College en Havenbedrijf Rotterdam, reizen dagelijks met de snelle veerboot naar de overkant.

Op basis van de bezettingscijfers is het aantal spitsmijdingen bepaald.

Rotterdam werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Rotterdam wordt verder gewerkt om alle 34 maatregelen succesvol af te ronden en de gewenste effecten te realiseren. Dit leidt nu al tot meer effecten dan hierboven zichtbaar is gemaakt. Immers, er zijn

6 maatregelen die tijdens de uitvoeringsfase al effect hebben, maar waarvan het effect nog niet gemeten is. Onderstaand geeft weer wat voor deze maatregelen gerealiseerd is aan output.

	→		→	
maatregel		output		status
ROT-2: Maatregelen Werkgeversbenadering		<ul style="list-style-type: none"> - 400 spitsmijdingen per dag (inschatting) - voor werkgevers- en werknemersaanpak samen 4.350 spitsmijdingen gegund aan marktpartijen - aanbesteding volgende 6.000 gestart 		In uitvoering
ROT-3: Maatregelen Werknemersaanpak		<ul style="list-style-type: none"> - 200 spitsmijdingen per dag (inschatting) 		In uitvoering
ROT-4: Maatregelen Spitsmijden Personen Ruit		<ul style="list-style-type: none"> - aanbesteding en gunning gereed van o.a. 1.250 spitsmijdingen doorgaand verkeer per januari 2014 		In uitvoering
ROT-6: Maatregelen Spitsmijden Algeracorridor		<ul style="list-style-type: none"> - aanbesteding en gunning gereed - output is onderdeel van ROT-4 		In uitvoering
ROT-7: Maatregelenpakket Spitsreductie vrachtverkeer		<ul style="list-style-type: none"> - met een aantal vervoerders overeenkomsten gesloten - 191 spitsmijdingen A15+ Ruit (inschatting) 		In uitvoering
ROT-42: Routegeleiding A20 toerit 12 (Spaanse Polder)		<ul style="list-style-type: none"> - VRI in bedrijf - per werkdag tussen 14 en 19 uur circa 80 VVU bespaard (inschatting) 		In uitvoering

Effecten samengevat

In onderstaande tabel is voor de maatregelen waarvan de effecten bekend zijn het aantal spitsmijdingen in beeld gebracht. Deze zijn voor de spitsen omgerekend

naar aantal voertuigverliesuren per jaar. De reductie voor Rotterdam liet op dit moment rond 795.000 uren per jaar.

Maatregel	Δ Voertuigverliesuren (per jaar)			Gemiddelde # spitsmijdingen met auto (per dag)		
	Ochtend-spits	Avondspits	Rest van de dag	Ochtend-spits	Avondspits	Rest van de dag
ROT-5: Maatregelen Spitsmijden 010	763.308			1.638		
ROT-43: Personenvervoer over water in Stadshavens	32.620			70		
Totaal	795.928			1.708		

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 Rotterdam 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 Rotterdam en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 2.047, in 2012 was dat 2.164.

Uit onderzoek blijkt dat 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
Gemiddeld aantal spitsen per week	2012	2013
Niet-commerciële dienstverlening	2.9	2.5
Commerciële dienstverlening	3.9	3.9
Bouw en industrie	5.1	5.0
Totaal	4.0	3.7

Samenstelling beroepsbevolking	
Niet-commerciële dienstverlening	33%
Commerciële dienstverlening	51%
Bouw en industrie	16%

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

1. Werktijden zijn zo dat men buiten de spits reist
2. Past bij persoonlijk ritme
3. Rustig op de weg/ geen file.

Voor zakelijk verkeer zijn de drie belangrijkste redenen:

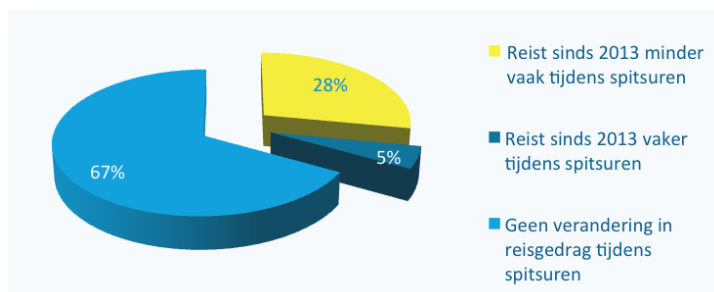
1. Geen geplande externe afspraken
2. Minder in de file
3. Verschuiven werktijden acceptabel.

Gebruikersonderzoek

Het Gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, september 2013) richt zich op de weggebruikers binnen de regio Rotterdam. 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 Rotterdam rijden. De respons was 825.

Aan de respondenten is gevraagd of zij in 2013 vaker of minder vaak van de (hoofd)wegen in Rotterdam gebruik maken ten opzichte van 2012. Minder vaak werd door 28% aangegeven en voor 67% van de respondenten was er geen verandering. Tijdens de spits rijdt 5% vaker in 2013 ten opzichte van het jaar daarvoor.

De groep die minder op de ondervraagde trajecten te vinden is, geeft in de helft van de gevallen aan dat dit een bewuste keuze is geweest. Voor één op de vier speelt mee dat men simpelweg minder reist en daardoor ook minder op deze trajecten te vinden is. Elf procent is een andere vervoerswijze gaan gebruiken. Ook een verhuizing of een verplaatsing van de werklocatie kan meespelen in het rijgedrag.



Figuur 3. Verandering reisgedrag tijdens spitsuren

Literatuurlijst

- Bestuurlijk trio Rotterdam (2012), *Bereikbaarheidsverklaring "Beter Benutten Rotterdam"*
- I&O Research (2013a), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- I&O Research (2013b), *Gebruikersonderzoek Beter Benutten*
- Rapportage monitoring & evaluatie, najaar 2013, regio Rotterdam (peildatum 15-08-2013)
- Rijkswaterstaat Verkeer & Water Management; Grontmij (mei 2013) *Praktijkproef doserende VRI A20re aansluiting Giessenplein*
- 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