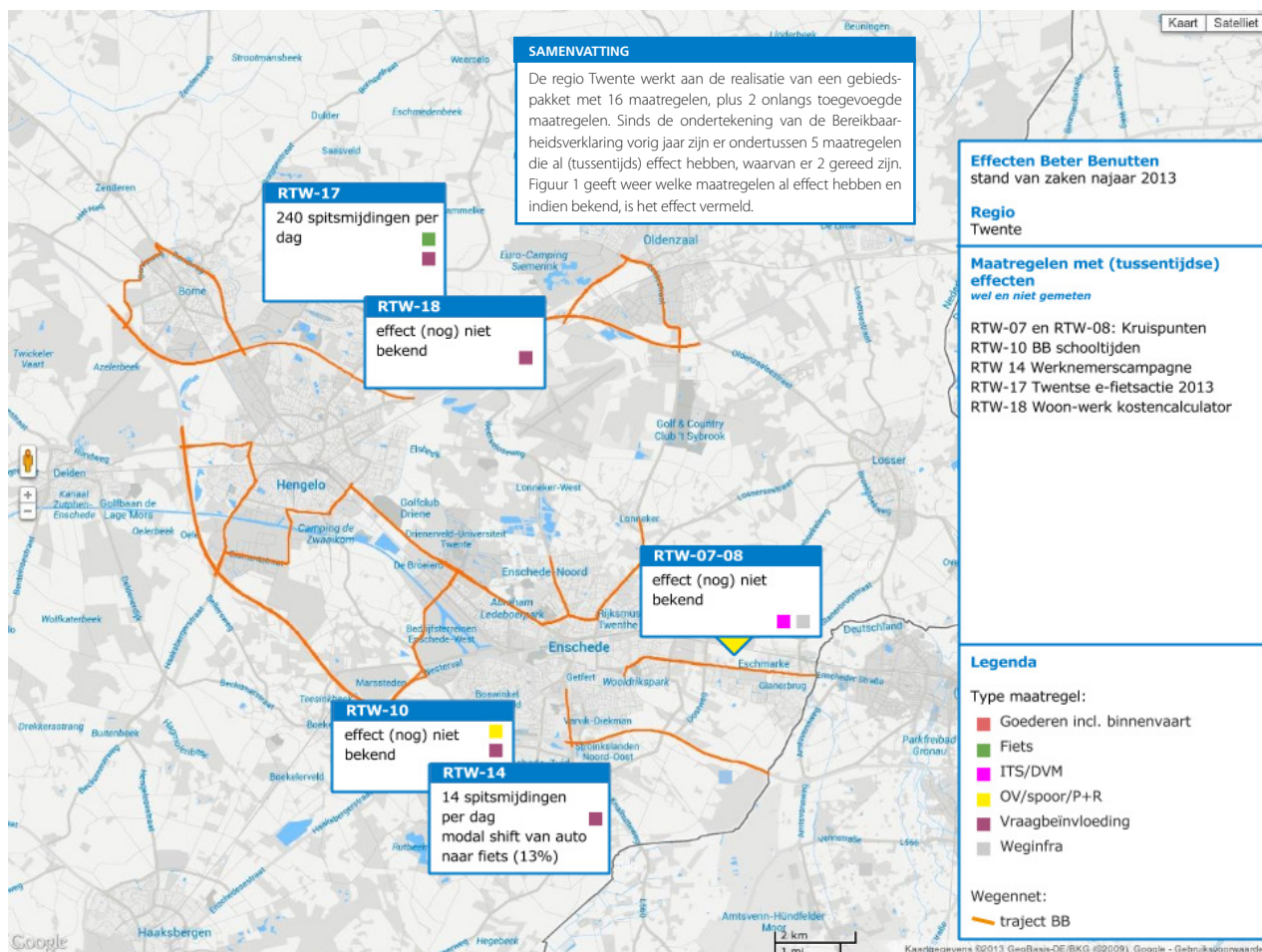


# Factsheet eerste effecten Beter Benutten regio Twente

## 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 Twente. 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 (tussentijdse) effect

## Regionale doorvertaling doelstelling Beter Benutten Twente

Regio Twente heeft geen bereikbaarheidsverklaring gesloten. Op de website van regio Twente is de doelstelling als volgt verwoord:

“Bij Beter Benutten Twente gaat het om versterking en versnelling van lopende projecten en geheel nieuwe projecten rond wegen, openbaar vervoer en het stimuleren van alternatieven voor de auto in het woon-werk- en zakelijk verkeer zoals het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en thuis werken.”

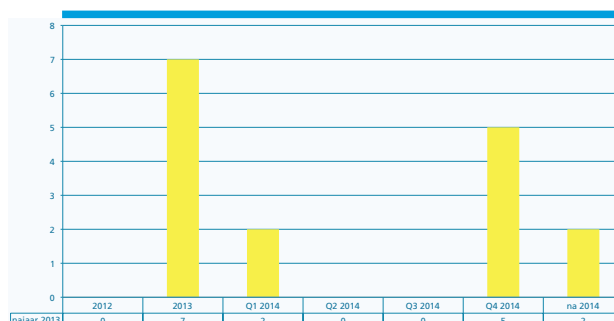
<http://www.regiotwente.nl/in-twente/wegen/299-beter-benutten-twente>

Op basis van een inventarisatie van de Plannen van Aanpak van de individuele maatregelen (Regio Twente, 2012 en 2013) kan de volgende overkoepelende doelstelling voor Twente worden geformuleerd: Infrastructurale maatregelen richten zich op het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren en congestievermindering op knelpunten. In de spitsperiodes moeten in 2015 de voertuigverliesuren op specifieke knelpunten met 20% afnemen ten opzichte van 2010.

Vraagbeïnvloedende maatregelen richten zich op het stimuleren van de reiziger om op een ander tijdstip of om met een ander vervoermiddel te reizen. De regio Twente zet daarvoor (vooral via werkgeverscampagners) in op het stimuleren van reizen buiten de spits (spitsmijden), een fietsnelweg, e-fietsen en kostenberekeningen voor woon-werkverkeer.

### Stand van zaken

Het gebiedspakket regio Twente bestond in beginsel uit 16 (deel)maatregelen (onlangs zijn 2 maatregelen toegevoegd en nu in voorbereiding; deze zijn in de statjes van deze factsheet niet meegenomen). Eind 2013 zijn er naar verwachting 7 (deel)maatregelen gereed. In 2014 zullen naar verwachting 7 maatregelen gereed komen en na 2014 nog 2 maatregelen.



Figuur 2. Planning maatregelen gereed regio Twente (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 3 maatregelen in uitvoering die een tussentijds effect kennen, waarvan er 1 met gemeten effecten en de andere 2 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	1
In uitvoering - met effect tijdens uitvoering	1	2
In uitvoering - zonder effect tijdens uitvoering	n.v.t.	7
In voorbereiding	n.v.t.	4

Tabel 1. Overzicht van status maatregelen en in hoeverre effecten gemeten zijn (exclusief de 2 onlangs toegevoegde maatregelen)

Regio Twente 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:

- RTW 17: Twentse e-fietsactie 2013
- RTW 14: Werknemerscampagne gedragsbeïnvloeding.

## Effect RTW 17: Twentse e-fietsactie 2013 (GEREED)

Deelnemers ontvingen een financiële bijdrage voor de aanschaf van een e-fiets en een aanvullende financiële bijdrage afhankelijk van het fietsgebruik tijdens de looptijd van de maatregel.



**input**

Doelen:

- modal-shift van auto naar e-fiets
- model-shift van gewone fiets naar e-fiets



**output**

- 461 deelnemers schaften een e-fiets aan
- 2,4% van potentiële deelnemers doen mee



**outcome**

- gemiddeld 2,8 spitsmijdingen in zowel ochtend als avondspits per week per deelnemer
- 240 spitsmijdingen per dag (uitgaande van 44 werkweken per deelnemer, 2 spitzen per dag en 55% voormalig automobilisten)
- reductie autokilometers: 700.000 km/jaar



**succes- en faalfactoren**

- S deelnemers kregen beloning naar gebruik; des te meer ze fietsen, des te groter de aanschafvergoeding voor de e-fiets werd



Het effect is bepaald aan de hand van een enquête (TwenteMobiël, 2013a) onder de deelnemers en de antwoorden die daarin zijn gegeven. 55% van de respondenten ging eerst met

de auto naar het werk. Verder is rekening gehouden met woon-werkafstand, aantal dagen per week op de e-fiets en aantal werkweken per jaar.

## Effect RTW 14: Werknemerscampagne gedragsbeïnvloeding (IN UITVOERING)

Een werknemerscampagne bij enkele werkgevers gericht op gedragsbeïnvloeding; tot op heden uitgevoerd bij de gemeente Rijssen-Holtten, andere werkgevers volgen.



**input**

Doel:

- model-shift van auto naar ander vervoermiddel



**output**

- 291 medewerkers bereikt
- 52 respondenten



**outcome**

- modal shift: 13%
- 7 personen van auto naar fiets per dag



**succes- en faalfactoren**

- S het verspreiden van rode fietsbellen op de werkplekken zorgde voor een grote bekendheid van de campagne



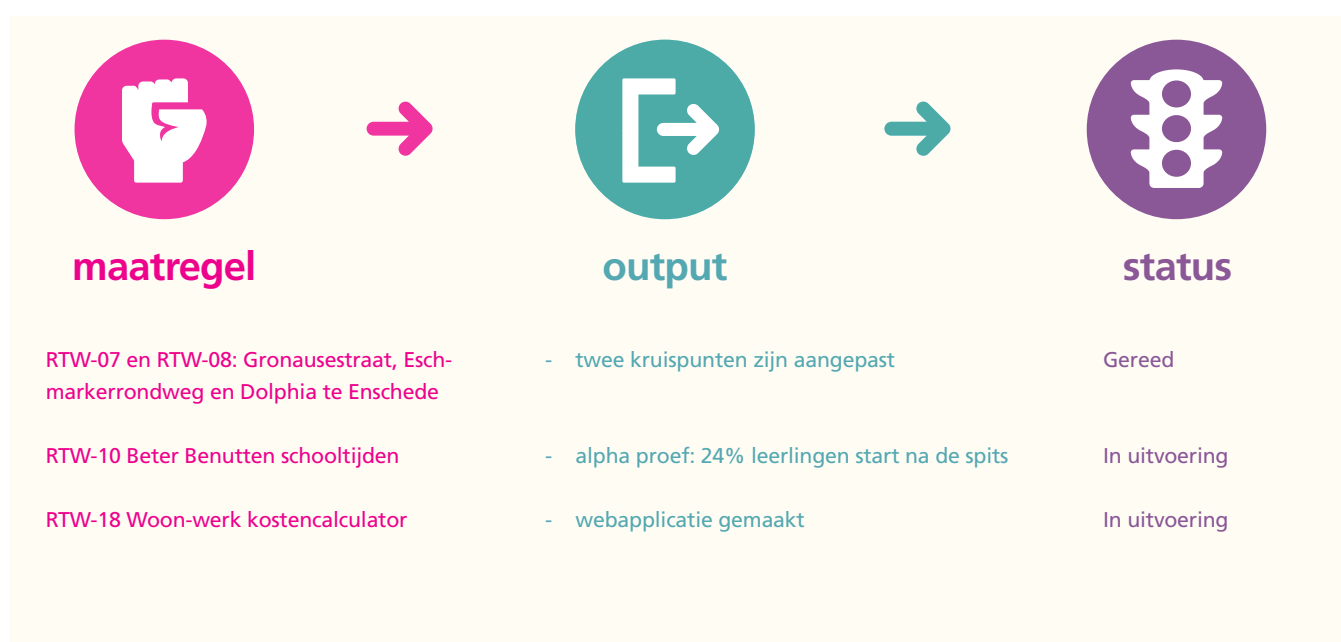
De effecten zijn bepaald aan de hand van een enquête (Regio Twente, 2013b) en fietsentellingen. De betrouwbaarheid van de effecten is niet optimaal, vanwege het lage aantal respondenten en de kans op sociaal wenselijke antwoorden. Het aantal gegevens van de fietstellingen is te klein om er conclusies aan te ver-

binden. Er zullen nog meer campagnes volgen bij andere organisaties met meer medewerkers, waardoor er grotere effecten van deze maatregel verwacht worden.

## Twente werkt verder om de doelstelling te halen

In de regio Twente wordt verder gewerkt om alle 16 maatregelen en de onlangs toegevoegde 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 maatregel die

gereed is, kent ook al effecten (ze zijn alleen nog niet bekend) en er zijn 2 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.





## 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 Twente ligt op dit moment rond de 118.000 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
RTW 17: Twentse e-fietsactie 2013	55.920	55.920		120	120	
RTW 14: Werknemerscampagne	3.262	3.262		7	7	
<b>Totaal</b>	<b>118.364</b>			<b>254</b>		

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 Twente hebben we in deze factsheet opgenomen.

### Gedragsmeting

De Gedragsmeting Beter Benutting - 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 Twente en de directe omgeving (20 kilometer buiten de regio). De respons lag in 2013 op 1.296, in 2012 was dat 1.589.

Uit het onderzoek blijkt dat in Twente het aantal spitsmomenten voor woon-werkverkeer in 2013 is afgenomen met 30.000 (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	3.5	3.4
Commerciële dienstverlening	3.7	3.9
Bouw en industrie	5.0	4.7
<b>Totaal</b>	<b>4.0</b>	<b>4.9</b>

Samenstelling beroepsbevolking	
Niet-commerciële dienstverlening	32%
Commerciële dienstverlening	41%
Bouw en industrie	27%

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

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

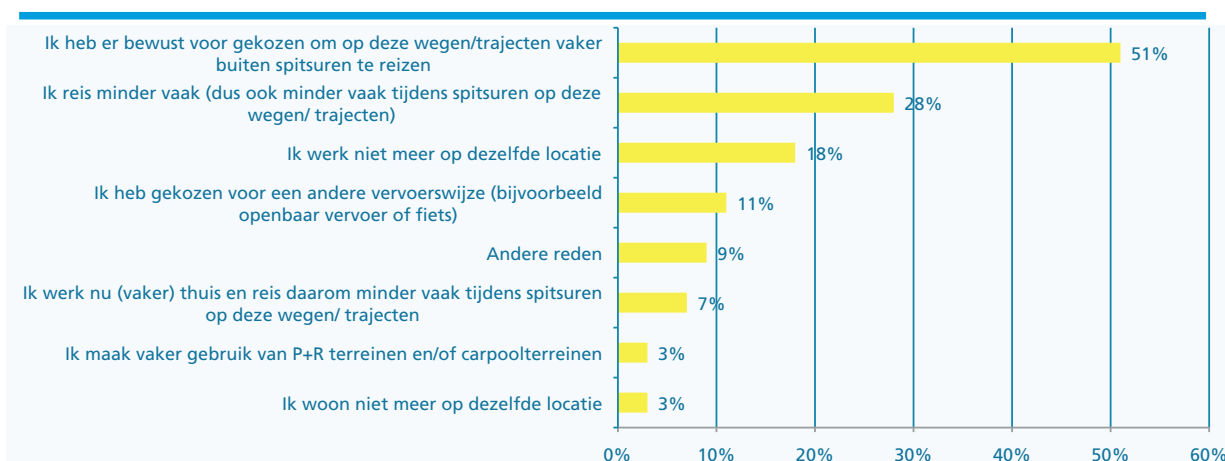
Voor zakelijk verkeer in Twente zijn de drie belangrijkste redenen om de spits te mijden:

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

### Gebruikersonderzoek

Het Gebruikersonderzoek Beter Benutten (I&O Research, september 2013) richt zich op de weggebruikers in de regio Twente. 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 Twente rijden. De respons was 819.

In het gebruikersonderzoek is gevraagd of respondenten minder in de spits hebben gereisd in 2013 ten opzichte van 2012 op 9 specifieke trajecten. 23% van de respondenten reist minder vaak in de spits. Van die respondenten zegt 51% er bewust voor gekozen te hebben om vaker buiten de spitsuren te reizen, 28% reist minder vaak en daarom minder in de spits en 18% geeft als oorzaak dat zij niet meer op dezelfde locatie werken.



Figuur 3. Redenen spitsmijdingen

## Literatuurlijst

- I&O Research (2013a), *Gedragsmeting Beter Benutten - 2e meting*
- I&O Research (2013b), *Gebruikersonderzoek Beter Benutten*
- *Rapportage monitoring & evaluatie, najaar 2013, regio Twente (peildatum 15-08-2013)*
- Regio Twente (2012 en 2013), *Diverse plannen van aanpak per maatregel*
- Regio Twente (2013), *Memo 1e Effectmeting BB-maatregel RTW-07/08*
- Rijkswaterstaat (2013), *Gebruikerstevredenheidsonderzoek automobilisten; Beter Benutten regio's 2013*
- Twente Mobiel (2013a), *Evaluatie Twentse e-fietsactie 2013*
- Twente Mobiel (2013b), *Evaluatie campagne 'De rode fietsbel' Werknemerscampagne gedragsbeïnvloeding Gemeente Rijssen-Holten*
- 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