Beter Benutten

Slim en vlot van deur tot deur



Evaluatie Beter Benutten Vervolg Brabant

Samenvatting

Augustus 2018

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
Beter Benutten Vervolg 3
De aanpak 3
Verkeerkundige opgave 4
Resultaten Beter Benutten Vervolg Brabant 25
Verankering werkwijze Beter benutten 25
Beter Benutten vervolg resultaten kwantitatief 29
Uitkomsten Mobiliteitsscan 29
Conclusie en aanbevelingen 32
Aanbevelingen 33

Het programma Beter Benutten Vervolg is een samenwerking tussen Rijk, regionale overheden en het bedrijfsleven in twaalf regio's met als hoofddoel de bereikbaarheidsproblemen op de grootste knelpunten in en om de steden te verbeteren. In de regio Brabant heeft het programma het doel om 7,5%[1] van de meest vertraagde ritten te reduceren ten opzichte van een situatie zonder het programma Beter Benutten Vervolg.

Beter Benutten Vervolg

De Beter Benutten regio Brabant bestaat uit de Provincie, Rijkswaterstaat en de zogenaamde B5 steden (Breda, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Helmond en Tilburg). Zij werken samen met het bedrijfsleven aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

De regio Brabant heeft een pakket met uiteenlopende maatregelen. Dit pakket richt zich op het oplossen van de knelpunten in de stedelijke regio's en de verbindende wegen tussen deze regio's. Het verschil met eerdere uitvoeringsprogramma's zit in de samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen, in de grote stap voorwaarts op het gebied van ITS en bovenal in het anders denken over het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. Er is een tekort aan zowel fysieke ruimte, als budgetten voor capaciteitsuitbreiding van het wegennet. In het Brabantse programma is daarom gewerkt aan een mix van vervoersaanbod, zodat individuele reizigers ook echt iets te kiezen hebben: de mogelijkheid wordt aan reizigers geboden om iedere dag, op basis van wisselende motieven, de voor hem/haar beste manier van reizen te kiezen. Zo is het gedachtegoed om in te zetten op gedragsverandering van de reiziger verder ontwikkeld. Er zijn randvoorwaarden gecreëerd om de gedragsverandering bij reizigers in de toekomst verder te verzilveren. De eerste concrete resultaten op het gebied van gedragsverandering zijn hieruit ontstaan: brede uitrol van het Brabant mobiliteitsnetwerk in de regio en de initiatieven van bedrijven die hieruit ontstaan, een grote groep deelnemers aan B-Riders, Spitsmijden A2 en Singelmijden Breda en de verschillende gedragscampagnes die in gemeenten worden gehouden zijn hier mooie voorbeelden van.

De regio Brabant kent de volgende speerpunten:

- Multimodale stedelijke bereikbaarheid. Versterking van de economische clusters door verbetering van de multimodale samenhang en bereikbaarheid in de B5 gemeenten en op de twee belangrijkste corridors (A2 en A58).
- Logistiek. Bijdragen aan de lange termijn ambitie 'Brabant logistieke topregio 2030': Brabant is een logistieke hotspot en wil die positie verder uitbouwen door kansen te benutten die voortkomen uit de specifieke ligging van Brabant tussen de Mainports Rotterdam en Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied.
- ITS. Intelligent Transport Systemen en de ITS-corridor: Brabant is al jaren koploper op het gebied van ITS en wil die positie behouden en verder versterken.

Deze rapportage beschrijft alleen de resultaten van projecten onder Multimodale stedelijke bereikbaarheid en Logistiek. Voor het ITS programma wordt een landelijke rapportage opgemaakt, waar de regio Brabant deel van uitmaakt.

De aanpak

De aanpak van het programma Beter Benutten Vervolg richt zich primair op realisatie- en stimuleringsprojecten. Met deze projecten hebben de Brabantse overheden ervaringen op kunnen doen in een andere manier

[1] In de regio Brabant is het doel om 2,5% van de meest vertraagde ritten te reduceren met ITS-maatregelen.

van oplossen van de bereikbaarheidsproblemen. De projecten richten zich op:

- Versterken van de samenhang tussen netwerken voor fiets, auto, openbaar vervoer en goederen gericht op een betere bereikbaarheid van én tussen onze economische kerngebieden (de steden: Breda, 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Helmond en Tilburg);
- Het inzetten op werkgeversaanpak (Brabant mobiliteitsnetwerk (mobiliteitsmanagement)), ketenmobiliteit en knooppuntontwikkeling ofwel het stimuleren van andere vervoersopties dan alleen de auto/vrachtwagen binnen het bedrijfsleven en hun werknemers;
- De beschikbare capaciteit van de infrastructurele netwerken optimaliseren en deze netwerken slim(mer) met elkaar verbinden, o.a. met ITS-toepassingen, en maatschappelijke opgaven, zoals het voorkomen en verplaatsen van mobiliteit.

Verkeerskundige opgave

De opgave voor de regio Brabant is op basis van de Mobiliteitsscan vastgesteld op het reduceren van 7,5%[2] van de sterkst vertraagde ritten, zijnde 5.546 vertraagde ritten[3]. Dit betreft een inspanningsverplichting.

De verkeerskundige analyse heeft laten zien dat het overgrote deel van de vertraagde ritten begint binnen de gemeentegrenzen van de B5 of net daarbuiten. Voor ieder stedelijk gebied zijn de prioritaire corridors ten aanzien van de bereikbaarheid bepaald. Ook zijn de belangrijke herkomst-bestemmingsrelaties, alsmede de economische toplocaties in kaart gebracht. De problematiek in de avondspits is groter dan in de ochtendspits. Uit de regionale verdieping van de gebiedsfoto's is gebleken dat maatregelen moeten worden geconcentreerd op een aantal prioritaire corridors in de bestemmingsgebieden. Dit heeft de meeste kans van slagen om de beoogde reistijdverbetering te realiseren. Oplossingsrichtingen zijn daarom getoetst op hun relatie met deze corridors en gebieden.

[2] De totale opgave betreft het reduceren van 10% van de sterk vertraagde ritten. Vastgesteld is dat 2,5% daarvan wordt gerealiseerd met ITS-maatregelen, die geen onderdeel uitmaken van deze rapportage.

[3] Een sterk vertraagde autorit conform de definitie van Beter Benutten: als een rit van deur tot deur meer dan 14% langzamer is dan het "landelijk gemiddelde" rit in de spits van het betreffende jaar.



Ervaringen met Beter Benutten

De lessen van Beter Benutten

Beter Benutten Brabant is afgelopen. Uitgangspunten, ervaringen en verworvenheden uit het programma worden opgenomen in vervolgprogramma's als SmartwayZ.NL. In het vervolg staan aspecten als gedragsbeïnvloeding en innovatieve oplossingen centraal. Gertjan Koolen, programmamanager Beter Benutten en Smart Mobility van de provincie Noord-Brabant, gelooft daarbij eerder in stimuleren en motiveren dan in verplichten.



Figuur 1: Gert-Jan Koolen

De Beter Benutten-projecten hebben de mobiliteitsproblemen in de vijf grote Brabantse steden niet ineens opgelost, stelt Gertjan Koolen. Maar hij ziet wel andere resultaten. "Bijna elke gemeente heeft zich het gedachtegoed en de werkwijze uit Beter Benutten toegeëigend. Die elementen, gedragsbeïnvloeding en innovatieve toepassingen, zien we terug in hun visie en in nieuwe uitvoeringsplannen. De accenten liggen in elke gemeente anders, in lijn met het eigen profiel en karakter. 's-Hertogenbosch heeft de community-aanpak omhelsd en structureel onderdeel gemaakt van het beleid. Helmond richt zich met zijn automotive-partners veel meer op technologische innovatie. Tilburg heeft de hele mobiliteitsvisie omgegooid; deze is nu volledig geënt op de eindgebruiker. Eindhoven is meer een mix en Breda zet samen met de hogeschool heel erg in op het fietsen."

Mobiliteit is mensenwerk

Koolen benadrukt dat gedrag en innovatie niet alle problemen zullen oplossen; nieuwe infrastructuur blijft nodig. "Hoewel steden en regio's mobiliteit allemaal op hun eigen manier aanpakken, is het altijd een kwestie van mensenwerk. Dat is één van de grote lessen van Beter Benutten. Infrastructuur aanleggen is relatief eendimensionaal. Voor de nieuwe mobiliteitsoplossingen moeten we nog meer samenwerken: het systeem wijzigt. Daarvoor hebben we alle partners in de keten nodig. We moeten nadenken over de rol van de overheid, de marktpartijen en de eindgebruikers en hun belangen bij elkaar brengen. Een ander resultaat van Beter Benutten is de samenwerking tussen regio's. Zo werken wij en onze steden samen met Rotterdam, Maastricht en Noord-Holland. Op die manier kun je meer impact hebben."

Brabantse werkgevers

Samenwerkingspartners die zich dichter in de buurt ophouden zijn de Brabantse werkgevers, een belangrijke partij aan tafel en op de weg. "Voor werkgevers is het een langetermijnproces. Met het Brabant mobiliteitsnetwerk zijn we op sommige plekken al drie à vier jaar bezig om een bedrijven-community werkend te krijgen. Op andere plekken pas een jaar. Ik denk dat we deze tijd nodig hebben om elkaar te begrijpen en tot afspraken te komen. Elk bedrijf formuleert zijn eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid en duurzaamheidsdoelstelling en kijkt hoe het medewerkers kan bewegen tot ander werk- en reisgedrag. Dat zijn maatschappelijke processen die tijd nodig hebben, die tijd moet je elkaar gunnen. Ik geloof niet in verplichten, wel in positieve beïnvloeding en met elkaar in gesprek blijven. Als overheid kun je bedrijven met wet- en regelgeving tegemoetkomen: welke afspraken, fiscaal of anderszins, kunnen werkgevers en werknemers samen maken? De grote bedrijven op de Eindhovense High Tech Campus en in Veldhoven zie je vooroplopen als

het gaat om het stimuleren van gedragsverandering. Die transitie moeten we stimuleren en ook als voorbeeld elders gebruiken. Op hun beurt kunnen organisaties met hun gedrag weer andere bedrijven motiveren."

Leren van fouten

In Beter Benutten zijn vele projecten uitgevoerd. Het ene project was succesvol, het andere minder. "Waarin we zijn doorgeslagen is het afrekenen van alle individuele projecten op doelstellingen: hoeveel spitsmijdingen achter de komma draagt elk los project nou precies bij? Laten we liever kijken wat we op programmaniveau en in het systeem hebben bereikt! Verder zijn we er inmiddels van doordrongen dat we ook als overheid gezamenlijk moeten optrekken om de mobiliteitsopgave op te lossen. Dat we niet meer in kokertjes opereren: een kokertje fiets, een kokertje openbaar vervoer of een kokertje goederenvervoer. Sommige campagnes zijn tegengevallen. Daar moeten we harde lessen uit trekken, over de rol van de overheid bijvoorbeeld. Ik vind het helemaal niet erg als iets niet goed is gegaan. De functie van Beter Benutten was ook om van mogelijke fouten te leren en te ontdekken dat bepaalde initiatieven niet werken."

SmartwayZ.NL

Beter Benutten is gestopt, maar de uitgangspunten en doelstellingen zijn terug te vinden in een programma als SmartwayZ.NL. Dit programma heeft een looptijd van tien jaar. "Zo'n termijn geeft ons de mogelijkheid het goed aan te pakken en marktpartijen de kans om langjariger te committeren. Wat Beter Benutten heeft aangejaagd, moet gaandeweg dagelijks werk worden voor bijvoorbeeld gemeenten. Verder zijn er nieuwe onderwerpen genoeg, zoals verduurzaming en het terugbrengen van CO_2-uitstoot, gekoppeld aan mobiliteit. Denk verder aan de MaaS-pilots en het inrichten van marktplaatsen voor diensten voor personen en goederen. Ik zie de overheid als *launching customer* van al die diensten, om zo een markt te helpen opzetten. Als die markt er is, stappen wij eruit."

Fietsstad Breda richt zich op vernieuwing en innovatie

Het programma Beter Benutten heeft de gemeente Breda de ruimte gegeven plannen te verwezenlijken die anders misschien niet waren doorgegaan. Het is niet zo dat door Beter Benutten het hele gedachtegoed op de schop ging: Breda had een wezenlijk element als gedragsverandering al eerder in de Mobiliteitsaanpak Breda opgenomen. Uitvloeisel van een andere kijk op mobiliteit in de gemeente, die het sectorale denken heeft ingeruild voor een integrale visie. Dit heeft er mede toe bijgedragen dat mobiliteit niet alleen vanuit verkeer is opgepakt, maar ook vanuit economie, klimaat en maatschappij.



Figuur 2: Tom Rozendal en Rob Temme

"We hebben niet zozeer het gedachtegoed van Beter Benutten verankerd in onze plannen, het is meer andersom", zeggen Verkeersplanoloog Rob Temme en projectmanager Mobiliteit Tom Rozendal van Breda. "Veel gemeentes hebben een sectoraal verkeersplan of een mobiliteitsplan, wij hebben dat afgeschaft. Wij hebben mobiliteit opgenomen in onze algehele 'Structuurvisie 2030' en niet in een los plan of deelplan. Mobiliteit bepaalt het ontwikkeltempo van een stad, maar natuurlijk ook omgekeerd. In de Structuurvisie hadden we al vastgelegd dat we niet alleen zouden kijken naar infrastructuur, maar ook naar gedrag en gedragsverandering. Verankering van het gedachtegoed in onze organisatie hebben we zelf gedaan. Het programma Beter Benutten heeft dat versterkt." De gemeente Breda heeft de afgelopen periode vanuit Beter Benutten Vervolg een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen uitgevoerd, gericht op het minimaliseren van het aantal voertuigverliesuren richting Bredase binnenstad. Dit bestond uit een combinatie van mindware (gedrag), software (ICT-techniek), orgware (samenwerken) en hardware (infra). Breda heeft met name geëxperimenteerd met de softwarecomponent, door de inzet van gamefication en tracking & tracing voor mobiliteitsbeleid.

Spitsmijden wordt Singelmijden

In Breda is en blijft gedragsbeïnvloeding bij mobiliteitsvraagstukken een belangrijk instrument. "Spitsmijden uit de eerste fase van Beter Benutten hebben we in Breda vertaald in 'Singelmijden': de Bredanaars overhalen een andere route te kiezen dan de Ring om de binnenstad heen. Maar ook: mensen verleiden om op een ander tijdstip te reizen of om een andere vervoerswijze te gebruiken. Dat was in eerste instantie een controversieel idee, waarvoor we echt hebben moeten knokken. Nu kijkt niemand er meer van op. We hebben in projecten geëxperimenteerd met verschillende beloningsscenario's en doelgerichte marketing ingezet om automobilisten op basis van leefstijlen te verleiden. Dat heeft gewerkt: we hebben de spits met circa 8% weten te dempen. Als gevolg op Singelmijden gaan we in de wijk Belcrum, waar we een grootschalige gebiedsontwikkeling uitvoeren, 'Belcrum-mijden' invoeren. Ook hier kunnen we de mobiliteitsproblemen niet oplossen met infrastructurele maatregelen. Het makkelijkst is om een snelweg aan te leggen naar Belcrum, maar dat is zeker niet de oplossing. Voor Belcrum-mijden hebben we nu veel meer draagvlak, bestuurlijk én ambtelijk. Zo zie je dat een transitie met een lange adem en kleine succesjes op gang komt. Sturen op gedrag is in Breda nu veel meer verankerd."

Multimodale sporen

Om mobiliteitsgedrag te kunnen veranderen, moet je eerst weten hoe het precies werkt. Singelmijden werkt met de app Positive Drive. “De trackingdata kunnen we goed gebruiken om het verkeerssysteem in de stad te doorgronden. Via periodieke Meetweken verzamelen we data in de stad. Inmiddels hebben we een panel van 1.000 Bredanaars gevonden die zich laten volgen op hun smartphone. Feitelijk laten zij hun multimodale sporen voor ons achter. Aan alleen ruwe data heb je niks, dus we hebben samen met de NHTV de tool MobilityPrint ontwikkeld. Hiermee kunnen we relevante informatie uit de multimodale data halen. Heel concreet zien we nu bijvoorbeeld wat het snelheidseffect is van het asfalteren van onze fietspaden. We zien ook dat er bij regen gemiddeld één kilometer korter wordt gefietst en dat er duidelijk andere snellere routes worden gebruikt dan op een zonnige dag. En dat de pas ingestelde groene golven voor auto en fiets een duidelijk bundelend en snelheidsverhogend effect hebben. Het is nu zaak om deze data te koppelen met andere databronnen. Om vervolgens te onderzoeken of we tot nieuwe conclusies komen voor ons beleid.” Inzicht in het huidige gebruik kan ook iets zeggen over het toekomstig gebruik. “Met de data uit de Meetweken hebben we een herkomst-bestemmingsmatrix opgebouwd van onze hoofdwegen; deze kan worden verankerd in ons verkeersmodel. Hierdoor word het mogelijk om te voorspellen op basis van werkelijk gereden routes in plaats van aangenomen mogelijke routes. Het doorgronden biedt ons aanknopingspunten om naar de toekomst toe nog meer uit het concept spitsmijdingen te halen.”

Experimenteerruimte is belangrijk

Dat 's-Hertogenbosch goede resultaten boekt op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit staat buiten kijf. Dat het Beter Benutten-programma daarbij een rol heeft gespeeld, ook. Maar het voert te ver om de opbrengsten volledig toe te schrijven aan het Rijksprogramma, stelt teamleider Verkeersplanologie Annelies de Ridder. "Beter Benutten heeft zeker geholpen om dingen voor elkaar te krijgen. Maar de daadwerkelijke invulling van het mobiliteitsbeleid is toch echt een zaak van ons als stad."



Figuur 3: Annelies de Ridder

In de mobiliteitsaanpak van de gemeente 's-Hertogenbosch hebben infrastructuur, gedrag, ICT en samenwerking een plek gekregen. Daarmee lijkt het Beter Benutten-gedachtegoed verankerd in het mobiliteitsbeleid. Annelies de Ridder erkent dat veel elementen uit Beter Benutten terugkomen, maar vraagt zich af of dit heel bewust is gebeurd. "De totstandkoming van het mobiliteitsbeleid is een organisch proces van problemen signaleren, oplossingen bedenken en dingen uitproberen. Beter Benutten heeft zeker geholpen om dingen voor elkaar te krijgen. Enerzijds vanwege de financiële middelen die het met zich meebrengt, anderzijds zorgt zo'n programma voor focus. Tegelijkertijd blijft het een landelijk programma dat je regionaal, met regionale partners en binnen een politiek-bestuurlijk krachtenveld, moet invullen."

Intrinsieke motivatie

"Wat dat betreft tel ik in 's-Hertogenbosch mijn zegeningen", vervolgt De Ridder. "De gemeente is intrinsiek gemotiveerd om mobiliteit anders aan te pakken. We zijn ver met Talking Traffic, een thema als gedragsbeïnvloeding wordt hier voortvarend en met enthousiasme opgepakt. We hebben de wethouder en de raad mee, het bedrijfsleven toont zich betrokken. De community-aanpak is echt succesvol. Nu zijn het nog vooral losse projecten die we samen oppakken, maar we willen mobiliteit nadrukkelijk breder insteken en intrinsieke motivatie creëren om mobiliteit anders in te richten. Dat zijn voorwaarden voor verankering. Daarbij hoort ook een grotere verantwoordelijkheid voor bedrijven. Kijk naar duurzaamheid, wat mij betreft hét mobiliteitsthema voor de komende jaren. Wij als gemeente gaan niet over het wagenpark of over arbeidsvoorwaarden; die bal ligt echt bij de bedrijven."

Duurzame gedragsverandering

Net als andere gemeenten loopt ook 's-Hertogenbosch ertegenaan dat gedrag zich lastig laat sturen en een gedragsverandering bijna niet te meten is; de analyse achter een gedragsverandering laat zich niet achterhalen. "Een project *an-sich* kan geen duurzame gedragsverandering realiseren, dat moet echt uit mensen zelf komen. In hoeverre we dat al bereikt hebben, hebben we nog niet scherp. Een positieve ontwikkeling vind ik wel dat er steeds meer mogelijk is op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Marktpartijen ontwikkelen innovatieve instrumenten en campagnes om de bewustwording van reizigers te vergroten en hen enthousiast te maken voor alternatieven. Welke dingen wel en welke niet werken, kun je alleen achterhalen door ze uit te proberen. Experimenteerruimte is belangrijk."

Opstap richting nieuwe concepten

De komende tijd staat onder meer in het teken van het verder versterken en uitbouwen van de Bossche communities. Het netwerk van bedrijven is erg waardevol gebleken. De Ridder: “Bij de MaaS pilot Paleiskwartier bijvoorbeeld, maken we dankbaar gebruik van onze regionale partners. Wat dat betreft vormt Beter Benutten een opstapje richting Mobility as a Service. In MaaS zullen we losse initiatieven moeten bundelen en meer samenhang aanbrengen. MaaS betekent ook een nieuwe rolverdeling tussen publieke en private spelers. We moeten als gemeente goed nadenken over onze rol: zijn we vooral regisseur, inkoper of ketenpartner? We zijn hier al een tijdje mee bezig, onder meer gevoed door de community-aanpak. Hoe we het ook inrichten: slimme en duurzame mobiliteit vind en ontwikkel je met elkaar. Wij kunnen dit niet alleen, de markt ook niet. We hebben elkaar nodig. Voor programmadirectie en provincie zie ik vooral een aanjagende rol. Zij stellen doelen, wij in de regio beslissen hoe we deze bereiken. Naast experimenteerruimte hebben we ook flexibiliteit nodig. Ook financieel. Als we inzien dat een project niet succesvol gaat zijn, moeten we het kunnen stopzetten en het nog beschikbare budget kunnen aanwenden voor een initiatief dat wel veelbelovend is. Dat is niet meer dan logisch, maar in de praktijk aan de voorkant niet altijd goed geregeld.”

Eigen opgave, eigen oplossing

Voor Helmond is Beter Benutten vooral een subsidieprogramma geweest. De gemeente had graag meer ingezet op verankering van het gedachtegoed, maar dit is om allerlei redenen vooralsnog niet gelukt. Gelukkig zijn er op het gebied van mobiliteit wel degelijk successen geboekt, bijvoorbeeld als het gaat om fietsstimulering. Bovendien is de gemeente zich zeer wel bewust van de transitie die op dit moment gaande is in de wereld van de mobiliteit. Helmond wil hierbij aanhaken, maar dan wel op een manier die past bij de stad en zijn omgeving.



Figuur 4: Tineke Posno

"Helmond is geen Amsterdam en ook geen Den Haag", stelt beleidsadviseur mobiliteit Tineke Posno. "In de Randstad sta je als automobilist of vervoerder regelmatig vast. Hier in de stad kan het ook wel eens druk zijn, maar het merendeel van de tijd heb je als weggebruiker ruim baan. De urgentie om met een ander vervoersmiddel of op een ander tijdstip te reizen is hier veel minder groot. Daar komt bij dat er veel minder alternatieven zijn voor de auto. Het ov is lang niet altijd een optie, zeker niet als je in een van de kleine kernen buiten de stad woont. Ik wil maar zeggen: Helmond heeft een eigen mobiliteitsopgave, die je niet over één kam kunt scheren met die van Den Haag of 's-Hertogenbosch. Het klakkeloos overnemen van oplossingen die elders werken, heeft weinig zin. Uiteraard kunnen we wel leren van elkaar."

Infrastructuur op orde

Mede als gevolg van de specifieke omstandigheden heeft de gemeente Helmond de afgelopen jaren vooral ingezet op de aanleg en onderhoud van het wegennet. Ook het fietspadennetwerk kreeg een flinke *boost*. Want waar de bus vaak geen alternatief is voor de mensen in de omliggende dorpen, kan de fiets dat wél zijn. Cijfers wijzen uit dat de Helmonders de afgelopen jaren flink meer zijn gaan fietsen. "Een mooi resultaat, maar we hebben vooralsnog niet scherp waarom mensen vaker de fiets pakken. Ligt het uitsluitend aan de mooie fietspaden of speelt er nog iets anders? En hoe kunnen we het fietsgebruik verder stimuleren? Die 'human factor' zouden we graag achterhalen. Dit vraagt om kennis van en ervaring met mobiliteitsmarketing. Maar de afdeling Verkeer en Mobiliteit is van oudsher gericht op het op orde brengen en houden van het netwerk."

Lastig in beweging te krijgen

"Ook externe partijen blijken behoorlijk lastig in beweging te krijgen", vervolgt Posno. "Neem Helmond 't Hout. Een prachtig station op een strategische plek, maar het fietspad vanaf het station naar de Automotive Campus wordt door fietsers nauwelijks gebruikt. Op dit moment zijn het vooral voetgangers die vanaf het station richting de Campus lopen. Dat komt ook omdat er veel te weinig ov-fietsen staan. We krijgen het niet voor elkaar om meer deelfietsen los te weken bij de OV-Fiets-organisatie. Ook het bedrijfsleven toont zich niet erg bereidwillig. De Automotive Campus trekt veel werknemers en bezoekers, maar is nogal 'auto minded'. Het doorbreken daarvan kost veel tijd en energie, zo merkten we in de bmn-community."

Zaak van publiek en privaat

Het is duidelijk: de gemeente Helmond is zich bewust van de transitie die gaande is in de wereld van mobiliteit en probeert daarbinnen een weg te vinden die aansluit bij de ambities van de gemeente. “We willen dat de stad schoner en beter bereikbaar wordt. Via ons klimaatadaptatiebeleid willen we projecten toetsen op duurzaamheid. Dit is nieuw voor onze organisatie en dat maakt het lastig om de handen op elkaar te krijgen. Daarom doen we het stap voor stap. We zijn ook nog zoekende als het gaat om onze rol als gemeente. Mobiliteit is meer en meer een zaak van publieke én private spelers, dat is een feit. Dat de rol van de overheid meer regisserend wordt, ook. Maar ook hier geldt dat je als middelgrote Brabantse stad te maken hebt met een ander *umfeld* dan de Randstad. Neem het concept Greenwheels. Deze marktoplossing werkt perfect in de grote steden. Maar in Helmond zit niemand op die rode autootjes te wachten. In de omliggende kleine kernen is wél behoefte aan een deelauto, maar dit is voor de grote commerciële partijen niet interessant. Dit soort voorzieningen blijft op het bordje van de lokale overheid liggen. Voor ons is het belangrijk dat inwoners voldoende toegang hebben tot mobiliteit. In algemene zin geldt dat je rol als lokale overheid verschilt per project. In sommige gevallen zal je erboven op moeten zitten, andere initiatieven kun je aan de markt overlaten. Wanneer welke rol passend is, zal de tijd uitwijzen.”

De reiziger centraal

De bus zou voor een bepaalde groep reizigers een goed alternatief kunnen zijn voor de auto. Verschillende Brabantse gemeenten en de provincie hebben daarom binnen het Beter Benutten-programma gewerkt aan ov-stimuleringsacties. De inzichten die hiermee zijn opgedaan, worden meegenomen in het ov-beleid van de provincie.



Figuur 5: Arwina de Boer

Arwina de Boer is programmaleider Vernieuwing Openbaar Vervoer bij de provincie Noord-Brabant. Binnen enkele jaren lopen de concessies voor het busvervoer af en de provincie wil de nieuwe concessies anders inrichten. De Boer: “De provincie geeft elk jaar bijna 100 miljoen euro uit aan het busvervoer. In aanloop naar de nieuwe concessies onderzoeken we hoe we dat geld zó kunnen inzetten, dat de reiziger optimaal in de breedte kan worden bediend met allerlei mobiliteitsdiensten. We kijken daarbij met veel belangstelling naar de ov-projecten die binnen Beter Benutten zijn uitgevoerd. Naar de resultaten van specifieke ov-acties, maar ook naar ontwikkelingen als de inrichting en publicatie van multimodale reisinformatie (MMRI) en de werkgeversaanpak.”

Persoonlijke motieven

Kijkend naar de opbrengsten van de ov-stimuleringsprojecten is de conclusie dat de resultaten achterblijven bij de verwachtingen. Hoewel er wel degelijk mensen gebruik hebben gemaakt van de goedkope of gratis buskaartjes, hebben de acties niet geleid tot een substantieel aantal spitsmijdingen. Wél hebben projecten als ‘We Bussen’ duidelijk gemaakt hoe promotieprojecten voor openbaar vervoer beter kunnen worden ingericht. De Boer: “Het programma Beter Benutten richt zich op de automobilist die uit de spits en het liefst ook nog uit de auto moet. Maar je kunt spitsrijders niet over één kam scheren. De keuze voor een vervoersmodaliteit wordt gemaakt vanuit persoonlijke motieven. De bus kan in theorie een alternatief zijn, maar als je ’s ochtends eerst je kind naar het kinderdagverblijf aan de andere kant van de stad moet brengen, is dat niet zo. Datzelfde geldt als je meerdere afspraken op één dag hebt of ergens op een afgelegen industrieterrein moet zijn. Daar komt bij dat de bussen en treinen in de spits al propvol zitten.”

Maximale keuzevrijheid

Nieuwe mobiliteit heeft volgens De Boer niet zozeer te maken met meer of minder spitsrijders, maar met maximale keuzevrijheid en goede alternatieven. De insteek van Beter Benutten is wat dat betreft te beperkt geweest, al heeft het programma zeker bruikbare inzichten opgeleverd. Bij de vernieuwing van het openbaar vervoer kijkt de provincie nadrukkelijk ook naar de toekomst, naar Mobility as a Service. “Je zou MaaS kunnen zien als een soort mediator van mobiliteit, ook inclusief openbaar vervoer. Alle beschikbare diensten op één overzichtelijke, toegankelijke plek. Denk aan deelauto’s, meerijdsystemen, busjes-op-afroep, doelgroepenvervoer. Het MaaS-concept wordt door veel partijen gezien als een uitkomst voor reizigers in het buitengebied dat door het reguliere openbaar vervoer niet goed ontsloten is. De vraag is alleen of dat voor commerciële partijen rendabel is. Vooralsnog richten marktpartijen zich op de grotere steden. Als provincie moeten we bepalen welke rol wij hierbij als overheid kunnen spelen. Dat is zeker iets wat we meenemen in de uitwerking van het ov-beleid. Ook onze rol als kwaliteitsbewaker zullen we nader moeten invullen.”

Meer dan een economische factor

In het proces richting een nieuw ov werkt de provincie nauw samen met marktpartijen. Daarnaast is het belangrijk om een goed beeld te krijgen van de behoeften van reizigers en deze te koppelen aan passende mobiliteitsoplossingen. Uiteindelijk doel is om reizigers in staat te stellen om op een prettige en efficiënte manier van en naar hun bestemming te komen. Uitgangspunt daarbij is volgens De Boer de klanttevredenheid. “De huidige concessiesystematiek is te veel gericht op de provincie als opdrachtgever. Maar het is de reiziger die centraal moet staan. De reiziger moet op basis van goede informatie een gerichte keuze kunnen maken voor de oplossing die op dat moment het beste past bij reisdoel en persoonlijke omstandigheden. Daarbij moeten we niet vergeten dat mobiliteit veel méér is dan een economische factor. Mobiliteit stelt mensen in staat om dingen te ondernemen, hun blik te verruimen, in contact te komen met anderen. Natuurlijk is bereikbaarheid belangrijk, maar leefbaarheid, verbondenheid en participatie zijn dat evenzeer.”

Slimme mobiliteit realiseer je samen

Innovatiestad Eindhoven wil ook op het gebied van slimme mobiliteit vooroplopen. De stad denkt al lang niet meer alleen in termen van asfalt en zet stevig in op mobiliteitsmanagement. Dat gebeurt in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven. "Het besef dat iedereen in de stad een rol heeft bij het bevorderen van nieuwe mobiliteit is inmiddels wijdverbreid."



Figuur 6: Robert Teunissen

Programmaleider Verkeer Robert Teunissen geeft het ruiterlijk toe: Eindhoven was vroeger een typische autostad. Maar de laatste jaren is sprake van een kentering, mede dankzij gerichte investeringen in openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Er ligt in en rond de stad inmiddels een uitgebreid netwerk van fietspaden waarvan veel gebruik wordt gemaakt. "Dat heeft enerzijds te maken met de goede fietsvoorzieningen, maar er is ook iets aan het veranderen in de mindset van Eindhovenaren", stelt Teunisssen. "Steeds meer mensen zien in dat een andere manier van reizen voordelen heeft voor de stad, voor de leefomgeving en met name voor henzelf. Dat bewustzijn proberen we met allerlei ov- en fietsacties te triggeren. Het programma Beter Benutten is daarvoor een belangrijk aanknopingspunt geweest."

Anders denken, anders handelen

Voor Teunissen schuilt de kracht van het Beter Benutten-programma in de sterke focus op gedragsverandering. Hij noemt het dan ook jammer dat de component 'gedrag' in de uitvoering is ondergesneeuwd door de infrastructuurprojecten en de focus op outcome 'spitsmijdingen'. "Slimme mobiliteit vraagt vooral om een andere manier van denken en handelen. Dat geldt voor ons als gemeente, voor onze inwoners én voor ondernemers." Eindhoven heeft stevig ingezet op de samenwerking met het bedrijfsleven. Er zijn drie communities in het kader van Brabant mobiliteitsnetwerk (bmn) gestart, elk met eigen specifieke mobiliteitsvraagstukken: Eindhoven Centrum Noord-Oost, High Tech Campus en Flight Forum. Een paar jaar geleden waren bedrijven vooral bezig met het regelen van voldoende parkeerplaatsen bij het pand. Nu richten ze zich nadrukkelijk op andere oplossingen, zoals deelauto's en fietsen."

Een leefbare stad

"Bedrijven zien steeds beter in dat ook zij een verantwoordelijkheid hebben bij slimme mobiliteit", vervolgt Teunissen. "Heel lang werd er voor dit onderwerp naar de overheid gekeken: jullie regelen het maar. Maar zo werkt het niet. De overheid kan dit niet alleen. We hebben werkgevers nodig die meedenken over manieren om hun medewerkers uit de spits of zelfs uit de auto te krijgen en dit ook willen faciliteren.

Met transportbedrijven en binnenstadondernemers willen we goede afspraken maken over stedelijke distributie, met bouwbedrijven zoeken we naar oplossingen voor hun logistieke opgave om materialen op de bouwplaats te krijgen. Het programma Beter Benutten heeft ons geholpen om het gesprek aan te gaan. En hoewel de meeste projecten een lange aanloop kennen, werpt de aanpak uiteindelijke vruchten af. Die gedragsverandering gaat er komen, daarvan ben ik overtuigd. We moeten ook wel, willen we Eindhoven leefbaar, vitaal en bereikbaar houden."

Mobility as a Service (MaaS)

Het Beter Benutten-programma loopt af, maar gemeente Eindhoven gaat door met nieuwe mobiliteit. “We gaan zeker verder met de bmn-communities; die willen we voortzetten én uitbreiden. Het netwerk van bedrijven blijkt van grote waarde als het gaat om het verbinden van partijen en om concreet mobiliteitsmaatregelen in gang te zetten. Het is een goede opstap richting Mobility as a Service, waarin alles draait om het samenbrengen van losse veelbelovende initiatieven. Beter Benutten heeft een belangrijke basis gelegd voor nieuwe ontwikkelingen, maar het is niet zo dat het één als vanzelf doorloopt in het ander. MaaS wordt in principe opgepakt door de markt, onze rol als overheid wordt meer ondersteunend, regisserend. Om die rol goed in te vullen en uit te voeren, hebben we binnen de gemeente hier ook op ingezet met ons personeelsbeleid. Voor Eindhoven geldt dat we de nieuwe wijze van denken en werken hebben verankerd in onze mobiliteitsaanpak. We willen blijven vooroplopen als het gaat om nieuwe, slimme en duurzame mobiliteitstoepassingen. Dat zijn we trouwens ook aan onze status van ‘innovatiestad’ verplicht.”

De focus ligt op mensen en hun gedrag

De stad kreeg in het Beter Benutten-programma het predicaat 'knelpunt'. Maar in de praktijk kun je in en rond Tilburg vrijwel altijd doorrijden. Dat laat onverlet dat de gemeente bewust kiest voor duurzame mobiliteit. In het nieuwe mobiliteitsplan gaat het niet zozeer om infrastructurele ingrepen, maar vooral om maatregelen die mensen in staat stellen én stimuleren om afgewogen mobiliteitskeuzes te maken. Een optimale balans tussen verkeerskunde, ICT en samenwerking. De doorvertaling naar de praktijk is de volgende uitdaging.



Figuur 7: Hans van Mook

In Tilburg zijn ze de fase van wegaanleg en -aanpassing wel zo'n beetje voorbij. "We hebben onze infrastructuur op orde", stelt Koen van Waes, beleidsmedewerker Duurzame Mobiliteit. "De focus ligt dan ook niet meer op rotondes, maar op de mens en zijn beweegredenen. Waarom kiest iemand een bepaalde route, waarom vertrekt hij op een bepaald tijdstip? Heeft hij een alternatief en wat is dat dan? En hoe krijgen we iemand zover dat hij zijn gedrag verandert? Dit is een ander soort discussie, die we in Tilburg sinds een aantal jaar voeren. Binnen de afdeling Verkeer, maar bijvoorbeeld ook met de wethouder en de gemeenteraad. Zij zitten heel erg op resultaat. Een nieuwe weg of fietspad is wat dat betreft makkelijk 'scoren'; die zijn zichtbaar. Opbrengsten in de sfeer van gedragsverandering laten zich veel lastiger meten. Toch hebben we, met instemming van de raad en de wethouder, gedrag een prominente plek gegevens in onze nieuwe mobiliteitsaanpak."

Bereikbaarheid en tevredenheid

In het nieuwe mobiliteitsbeleid maakt Tilburg een duidelijk onderscheid tussen infrastructuur, technologie, samenwerking en gedrag. Het Beter Benutten-gedachtegoed is duidelijk herkenbaar. Beleidsmedewerker Verkeer Hans van Mook: "We hebben in Tilburg een beperkt aantal BB-projecten uitgevoerd, ook al omdat we in de stad geen enorme knelpunten ervaren. Elders in Brabant zijn meer projecten opgepakt. De nadruk in het Beter Benutten-programma lag heel erg op output. Het programma is vooral gericht op aantal spitsmijdingen, de verankering van het gedachtegoed als opgave kwam onvoldoende uit de verf. De mindshift bij weggebruikers, werkgevers en vervoerders zou een integraal onderdeel moeten zijn van de aanpak. Hier in Tilburg hebben projecten als bmn-communities en 'Logistiek in Brabant 'ervoor gezorgd dat we anders zijn gaan kijken naar mobiliteit. De bereikbaarheid van de stad en de tevredenheid van inwoners, werknemers en bezoekers tellen nu zwaarder dan het aantal kilometers asfalt dat we vervangen of aanleggen."

Volgende stap: doorvertaling

Tilburg heeft dan wel de handen op elkaar voor een nieuwe mobiliteitsaanpak, de doorvertaling in concrete maatregelen is nog behoorlijk lastig. Van Mook: "Een gedragsverandering is a) lastig te realiseren en b) moeilijk concreet te maken. Daarbij speelt ook dat het goed opzetten van een project gericht op het bereiken van een gedragsverandering echt om specialistische kennis op dit gebied vraagt. Voor de gemeente is dit relatief nieuw, en het vraagt voor ons bijvoorbeeld op het gebied van communicatie nog leergeld." Van Mook verwijst naar het thema verkeersveiligheid, waar het aspect gedrag al wel deel uitmaakt van de aanpak. "We kunnen hier voor mobiliteit absoluut bij aanhaken. Verschil is wel dat je bij de keuze voor vervoersmiddel en

verplaatsingsmoment nadrukkelijk raakt aan de vrijheid van mensen. Uiteindelijk mag iemand natuurlijk zelf bepalen hoe en wanneer hij reist. De gemeente kan mensen alleen stimuleren om andere keuzes te maken."

Flexibel en adaptief

De positieve uitwerking van Beter Benutten staat voor Van Waes en Van Mook buiten kijf. Tegelijkertijd is het overduidelijk dat voor slimme en duurzame mobiliteit méér nodig is. Tijd bijvoorbeeld. Het opbouwen en inrichten van een community vraagt om flinke investeringen. Waarbij het van tevoren lastig is in te schatten wat precies wanneer nodig is. "Een langetermijnplanning is niet meer van deze tijd", vindt Van Waes. "Tilburg maakt dan ook geen beleidsplan meer voor vier jaar. In plaats daarvan zetten we in op een exploitatie gedreven ontwikkeling en maken we jaarlijks een resultaatsgerichte uitvoeringsagenda. Hierin gaan we op alle fronten – dus ook financieel – flexibel en adaptief te werk." Van Mook pleit daarnaast voor meer vrijheid voor gemeenten bij de inrichting van een vervolgprogramma: "Beter Benutten focust heel erg op projecten, terwijl het soms efficiënter en effectiever is om dingen vanuit de samenwerking op te pakken. Ik zou daarom tegen het ministerie willen zeggen: gun ons de ruimte om mobiliteit breder in te steken."

De transitie bij Rijkswaterstaat

Het programma Beter Benutten is in het leven geroepen om andere manieren te zoeken om de vele mobiliteitsvraagstukken te helpen oplossen. In de eerste fase van het programma lag het accent op de aanleg van infrastructuur, Beter Benutten Vervolg richtte zich meer op gedragsverandering en in de opschaling van Smart Mobility-toepassingen. In hoeverre is het gedachtegoed van Beter Benutten verankerd in de organisaties die erbij betrokken zijn geweest? Bijvoorbeeld bij Rijkswaterstaat.



Figuur 8: Bart de Mooij en Paul Meijer

Gedragsverandering, een andere manier van denken: het is niet iets wat je van de ene op de andere dag binnen een organisatie als Rijkswaterstaat voor elkaar krijgt, maken Bart de Mooij, plaatsvervangend programmamanager Smart Mobility en programmamanager Beter Benutten RWS Paul Meijer duidelijk. Rijkswaterstaat is wegbeheerder en heeft al sinds mensenheugenis de taak om de Nederlandse infrastructuur op orde te houden. “Aanleg, beheer en onderhoud van wegen, dat is van oudsher ons normale werk”, zegt De Mooij. “Voor Rijkswaterstaat is het toch even wennen om de innovaties die het Beter Benutten-programma met zich meebrengt als regulier werk te gaan zien.”

Comfortzone

In de eerste fase van Beter Benutten waren er volop infrastructuurprojecten waarmee Rijkswaterstaat veel bemoeienis had. Meijer: “We zijn als Rijkswaterstaat gewend om bijna in ons eentje een snelweg aan te leggen of onderhoud uit te voeren aan een viaduct of brug. Voor de uitvoering van het Beter Benutten-programma heeft Rijkswaterstaat de samenwerking met andere partijen geïntensiveerd. We hebben landelijke en regionale programmaorganisaties ingericht, waarbij onze regionale diensten niet zozeer de eigen projecten promoten, maar juist inhaken op projecten van provincies of gemeenten. In Beter Benutten Vervolg hebben we die programmastructuur verder uitgebouwd. Dit vervolgprogramma kende weinig infrastructuur meer, maar des te meer maatregelen rondom Smart Mobility en gedragsverandering. Om buiten die comfortzone te kunnen stappen, zijn mensen nodig die gemotiveerd zijn, tegen de stroom in durven te roeien, zich ambassadeur of sponsor voelen en ook op landelijk niveau genoeg ondersteuning krijgen.”

Impuls

Volgens De Mooij biedt het Beter Benutten-programma door de urgentie, aandacht en middelen een dankbare impuls waarmee een meerjarige transitie op gang is gebracht. “Daarmee ontstaat ruimte om vernieuwend te werken. Doodeng en tegelijkertijd superleuk. Maar bij zo’n impuls zie je dat een organisatie als Rijkswaterstaat vaak minder aandacht heeft voor de verankering. Het heeft weinig zin dat we met een paar man kortstondig gaan rennen en vliegen. Het gaat er juist om dat we van de achterliggende ideeën onze natuurlijke houding maken.

Daarom moeten we het gedachtegoed van Beter Benutten blijven uitleggen en borgen in reguliere werkprocessen. We maken het programma zichtbaar, delen kennis, houden sessies en leggen uit waarom we wat doen. We willen het programma van bestuurstafel tot uitvoeringsprojecten in de regio laten leven en daarmee waardering

geven voor wat in de regio's gebeurt. Dat gaat niet zonder slag of stoot: soms is het één stap vooruit en twee stappen terug."

Balans vinden

Voor Rijkswaterstaat blijft het zaak een balans te vinden tussen vernieuwen, innoveren en de traditionele, infrastructurele taken uitvoeren. De Mooij: "Vernieuwen is prachtig, maar de snelweg moet er ook goed bij liggen. Overtuigingen concurreren met elkaar. Een paar jaar geleden riep bij wijze van spreken de ene helft: ruim al die systemen boven en langs de snelweg maar op, want binnen vijf jaar gaat alle informatie in-car, via het dashboard. De andere helft was daar sceptisch over. We moeten zorgen dat er geen stammenstrijd losbrandt, dat we niet doorschieten naar één kant: of heel conservatief of ons alleen maar overgeven aan wilde innovaties." "Ik denk dat we ons de komende dertig jaar in een voortdurende transitie bevinden", vult Meijer aan. "Neem alleen al dat mixed verkeer, met de gewone en de zelfrijdende auto. Daarin zullen we de balans tussen oude en nieuwe technologie moeten vinden, die er uiteindelijk toe dient om de weggebruiker veilig en vlot van A naar B te brengen. Belangrijk daarbij is om continu te monitoren hoe snel de ontwikkelingen op straat écht gaan en daar slim op in te spelen."

Nieuwe ontwikkelingen

De Mooij en Meijer zijn voorzichtig optimistisch over hoe Rijkswaterstaat met toekomstige ontwikkelingen zal omspringen. De Mooij: "Een positief voorbeeld is Talking Traffic. Twee jaar geleden werd daar binnen RWS nog raar tegen aangekeken, nu doen we dat gewoon." Meijer: "Beter Benutten is verankerd in Smart Mobility en dat hebben we weer een plaats gegeven in ons uitvoeringsplan verkeersmanagement. Daarmee brengen en vertalen we verre toekomstbeelden naar concrete vernieuwing van de verkeersmanagementoperatie. Net zoals we meer aandacht hebben voor de fiets, voorheen bij ons toch een vreemde eend in de bijt. Ik denk dat we ons op eenzelfde manier concepten als gedragsbeïnvloeding en Mobility as a Service eigen zullen maken." De Mooij: "Een meerwaarde van Beter Benutten is dat wij de taal hebben leren spreken van provincies, gemeenten en marktpartijen. En dat zij kennis hebben gemaakt met ons: hoe wij als wegbeheerder tegen al deze kwesties aankijken en de gebruiker of reiziger steeds meer centraal proberen te stellen. Deze gezamenlijke taal en samenwerking is de basis om Smart Mobility-innovaties verder te brengen."

Het belang van uniforme regels en duidelijke afspraken

Logistiek efficiënter inrichten was een van de speerpunten van het programma Beter Benutten in Brabant. Voor wie files tegen wil gaan en steden bereikbaar wil houden, is de logistieke branche een onmisbare partner. Hoewel de branche heeft deelgenomen aan Beter Benutten, ging dat niet altijd van harte.



Figuur 9: Jeroen Bol

Jeroen Bol, beleidsadviseur van evofenedex, onderschrijft de wenselijkheid van een initiatief als Beter Benutten. Toch is de deelname van de logistieke sector achtergebleven bij de verwachtingen. “Dat verbaast mij niet. De noodzaak om mee te doen ontbrak soms. Bij de intensiteiten van het vrachtverkeer zien we in de ochtendspits een kleine piek, maar veel minder dan bij de rest van het personenverkeer. Tegen twee vrachtwagenchauffeurs zeg je ook niet: gaan jullie maar met je lading bij elkaar in de auto zitten. Dat kan wel bij personenauto’s, want die voertuigen zitten gemiddeld nog steeds voor maar 20 of 25 procent vol. Een vrachtwagenchauffeur kan ook niet met de lading onder zijn arm in de trein. Uiteraard hebben we onze leden wel geadviseerd mee te doen aan Beter Benutten: we willen ons steentje bijdragen.”

Subsidies

Het vrachtvervoer is al heel efficiënt georganiseerd, anders verdienen verladers en vervoerders niets. Bol: “Grote bedrijven als supermarktketens hebben soms een ingenieursteam van tien of vijftien mensen die zich uitsluitend bezighouden met logistiek. Die bedrijven zitten niet te wachten op provinciale subsidie: het logistieke proces van dit soort organisaties is al optimaal ingericht. Subsidie is wel interessant voor kleinere bedrijven met een paar auto’s. Maar een klein bedrijf heeft vaak weer minder tijd om in zo’n project te steken. Het gaat niet zozeer om de subsidies; onze leden zijn meer gebaat bij een overheid die wet- en regelgeving mogelijk maakt, met uniformiteit en realisme als kernbegrippen. Dat onze leden weten wanneer zij waar mogen rijden en tegen welke condities.”

Milieuzones

Waar de bedrijven vooral tegenaan lopen is dat veel steden hun eigen aanpak hebben. “Een aantal bedrijven investeert daardoor niet. Want als ze nu investeren in een schoon voertuig, mogen ze bijvoorbeeld in gemeente X wel de binnenstad in, maar in gemeente Y niet. In de ene gemeente valt een bepaald thema onder de milieuwethouder, in de andere gemeente onder de verkeerswethouder. Daarmee spelen er afwijkende belangen. Dat schiet niet op.”

Bewust over de problematiek nadenken helpt, achter elke maatregel moet een idee zitten, meent Bol. “Een tijd lang heerste de gedachte dat het instellen van een milieuzone het aantal vrachtwagens in de stad zou terugdringen. Maar dat is niet waar. De vrachtwagens werden alleen vervangen door schonere vrachtauto’s, die minder uitstootten maar net zo groot waren. Als je doelstelling is om 10 procent van de vrachtauto’s uit je stad te weren, moet je een goed plan hebben. Want wat de mensen in de bruisende binnenstad eten, drinken en kopen, moet eerst die stad in.”

Stip op de horizon

Hoe het volgens Bol wél kan, toont de *green deal* ZES (zero emissie stadslogistiek) uit het Energieakkoord rond stadsdistributie aan. “Met z’n allen, overheden, organisaties en bedrijven, hebben we afgesproken dat we in 2025 de benodigde bestelbussen, zero-emissie, elektrisch of anderszins, leverbaar willen hebben tegen een normale prijs. In steden worden milieueisen dan uniform aangescherpt. We kiezen ervoor om die stip op de horizon te zetten, zodat bedrijven weten dat als ze nu investeren, ze straks alle steden in mogen. Dat betekent niet alleen verduurzaming, we hebben zo ook de tijd om na te gaan wat er wanneer en waarom allemaal rondrijdt in een gemeente. Zodat we dat beter kunnen reguleren.”

Nationaal loket

Beter Benutten is afgelopen, maar Bol heeft wel ideeën voor een mogelijk vervolg. ”Ik denk dat Beter Benutten en Smart Mobility worden verankerd in de nieuwe MIRT-aanpak, hier in het zuiden wordt dat in SmartwayZ al getest. Om concurrentievervalsing tegen te gaan, kun je denken aan het verplicht stellen van het delen van bepaalde data, al dan niet geanonimiseerd. Ook is invoering van een nationaal loket noodzakelijk, waar vervoerders in één keer een ontheffing aanvragen als ze nog niet voldoen aan alle voorwaarden. In plaats van bij elke gemeente die ze aandoen. En pak nou eens die automobilist aan! Maar dat vinden lokale overheden lastig. Er bestaat een enorme infrastructuur: fiets, bus, trein, tram, metro, P&R. Maar we zijn niet bereid de mensen uit de auto te jagen.”



Resultaten Beter Benutten

Resultaten Beter Benutten Vervolg Brabant

Beter Benutten Brabant heeft de afgelopen jaren ingezet op een transitie van werkwijze: van traditionele realisatie van infrastructuurprojecten naar een integrale aanpak om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden, zodat bestaande wegcapaciteit beter wordt benut. De opgave van de afgelopen jaren richtte zich op een verdere optimalisatie van de bestaande infrastructuur. Ingezette middelen hadden als doel het motiveren van reizigers om met andere modaliteiten te reizen, op andere tijden te reizen en/of op andere routes te reizen.

Een nevendoel van Beter Benutten Vervolg is om te leren van deze nieuwe werkwijze en te ontdekken wat de effectiviteit kan zijn van gedragsbeïnvloeding. Dat is gelukt. Het programma heeft geleid tot projectresultaten, maar vooral tot ontwikkeling van nieuwe mobiliteitsvisies, personeelsbeleid bij overheden en bedrijven op het gebied van mobiliteit en het ontstaan van een samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven voor het oplossen van mobiliteitsvraagstukken in de regio Brabant.

Infrastructuurprojecten die in het programma zijn opgenomen, zijn randvoorwaardelijk om het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Immers moet het netwerk op orde zijn: ontbrekende schakels zijn gerealiseerd. Gedragsverandering wordt door de overheid gestimuleerd in algemene zin. Het bedrijfsleven gebruikt deze stimulering door hun werknemers met maatregelen bewust te maken van duurzaam mobiliteitsgedrag. Dienstverleners in de mobiliteit gebruiken deze stimulering in hun producten en diensten richting individuele afnemers.

Het gedachtengoed van Beter Benutten is verankerd in het programma SmartwayZ.NL. In een kompas, dat de koers voor dat programma uitzet zijn - naast doelen - ook kernwaarden geformuleerd. Voorbeelden daarvan zijn learning by doing, adaptief programmeren en smart mobility / gedragsverandering waar mogelijk en aanpassen infrastructuur waar nodig. Deze kernwaarden komen ook voort uit de ervaringen met Beter Benutten. Ook MIRT A2 Deil-Vught bouwt met een brede programma aanpak - waar op korte termijn gewerkt wordt aan OV, fiets en werkgeversbenadering - voort op de Beter Benutten aanpak.

De aanpak en transities kunnen op lange termijn ook worden gezien als een voorwaarde om bijvoorbeeld MaaS-ontwikkelingen van de grond te krijgen. Die MaaS-ontwikkelingen zijn een voorbeeld van een marktontwikkeling op basis van de verdienmodellen richting bedrijfsleven en consument. De transitie gaat daarmee verder: de overheid werkt aan gedragsverandering in een omgeving van publiek private samenwerking. De overheid zorgt als marktmeester / regisseur voor de randvoorwaarden om MAAS-initiatieven mogelijk te maken: infrastructuur op orde, inspelen op gedragsverandering door marktinitiatieven mogelijk te maken en het sturen op een “level-playing-field”.

Verankering werkwijze Beter benutten

De regio Brabant heeft aan de hand van het programma Beter Benutten een transitie ondergaan. Vele projecten zijn uitgevoerd en hebben daarmee bijgedragen aan een veranderende werkwijze. Deelnemende overheden en bedrijven hebben verschillende ervaringen opgedaan. De opbrengsten van de verankering van de werkwijze in Beter Benutten zijn verkregen aan de hand van interviews met verschillende betrokkenen, veelal projectleiders. De algemene uitkomsten van deze interviews worden in deze paragraaf beschreven.

Primair wordt Beter Benutten Vervolg gezien als een programma dat financiële ruimte biedt voor het uitvoeren van projecten. Het programma werkt als een katalysator. Het verschilt per overheidsorganisatie hoe hiermee om wordt gesprongen. Een aantal gemeenten gebruikt de financiering om bijvoorbeeld versneld infrastructuur aan te leggen zoals het uitvoeren van fietstrajecten, om daarmee het fietsnetwerk op orde te brengen. Andere gemeenten gebruiken het als innovatiebudget voor nieuwe technische ontwikkelingen en nieuwe gedragsprojecten, zoals Singelmijden in Breda en de provinciale projecten B-Riders en We Bussen. Er zijn ook organisaties die het programma aangrijpen om hun mobiliteitsvisie opnieuw in te richten, zoals de gemeente Tilburg die haar beleid en werkwijze op een andere wijze heeft ingericht. De steden hebben tevens door de geboden financiële ruimte de mogelijkheid aangegrepen om ook het bedrijfsleven te stimuleren om hun werknemers te prikkelen tot een ander reisgedrag: subsidies voor initiatieven zijn mogelijk gemaakt door het programma. Deze ontwikkeling is op basis van Brabant mobiliteitsnetwerk mogelijk gemaakt.

Beter Benutten Vervolg heeft het bewustzijn van een veranderende bereikbaarheidsopgave in kaart gebracht. Gemeenten zoeken naar kansen om het gebruik van de huidige infrastructuur te optimaliseren. Verschillende gemeenten hebben een mobiliteitsvisie opgesteld, waarin zij inzetten op samenwerking met bedrijfsleven, kansen aanpakken rondom technische ontwikkelingen en investeren in stimuleringsprojecten en campagnes om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden. Door in de programmasturing selectief te zijn met uitvoeren van projecten is deze bewustwording verduidelijkt. Organisaties veranderen hierdoor: een bijvangst van Beter Benutten is dat overheden zich bewust zijn van het werkprofiel van medewerkers. De huidige verkeerskundige heeft niet alleen verstand van asfalt en lantaarnpalen, maar ook van data en gedragsbeïnvloeding. In het personeelbestand zijn verschillen te zien: in verschillende gemeenten zijn nog veel traditioneel verkeerskundigen waar in andere overheden weer veel meer gedragsspecialisten actief en traditioneel verkeerskundigen tekort zijn. Dit schetst mogelijkheden om, met betrekking tot inzet van personeel, regionaal samen te werken. Om tot transitie van werkwijze te komen hebben organisaties ambassadeurs nodig: personen die durven van de vaste paden af te wijken. Daarmee worden de eerste stappen richting de transitie ingezet. De eerste stappen zijn gezet, maar voor een transitie is vooral veel tijd nodig en dient het Beter Benutten gedachtegoed bij een veel groter deel van de betrokken organisaties geïmplementeerd én geïncorporeerd te worden. Organisaties en individuen moeten buiten de bekende kaders durven te werken. Projecten kunnen slagen, maar kunnen ook mislukken. Hiermee worden stappen richting de toekomst gezet en worden ontwikkelingen in het kader van bijvoorbeeld Smart Mobility steeds meer gemeengoed.

Profilering van gemeenten

In het Beter Benutten programma hebben de publieke partners zich naast elkaar geprofileerd met een eigen focus:

- 's-Hertogenbosch zet in op een breed gedragen mobiliteitsprogramma. Doel in dit programma is breed leren van een nieuwe werkwijze met projecten. 's-Hertogenbosch maakt zich hard op samenwerking met grote werkgevers (community aanpak), fietsstimulering, parkeren, OV-gebruik én stadsdistributie.
- Breda focust zich op fietsinnovaties en op spitsmijden in een complexe stedelijke omgeving (het eerste binnenstedelijke spitsmijden-project).

- Helmond: Focust op ITS-diensten (connected en coöperatief rijden) en promotie van fiets (verbeteren fietsnetwerk en samenwerking zoeken met het bedrijfsleven).
- Tilburg: de gemeente heeft de focus gelegd op de ontwikkeling van de mobiliteitsvisie. Hierbij richt zij zich sterk op de samenwerking / participatie met bewoners en bedrijven. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in een transitie van aanleg infrastructuur naar een integrale aanpak van aanleg van infrastructuur, gedragsbeïnvloeding, omarmen technische ontwikkelingen en het bevorderen van samenwerking in de mobiliteitsopgave. Naast deze beleidsontwikkeling werkt Tilburg concreet met de werkgeverscommunities aan concrete mobiliteitsprojecten.
  Daarnaast heeft Tilburg de taak op zich genomen om de regionale projectuitvoering op te pakken voor Logistiek in Brabant.
- De gemeente Eindhoven zet sterk in op samenwerking met grote werkgevers (Community aanpak). Er zijn grote bedrijven en onderwijsinstellingen actief in Eindhoven. Deze organisaties hebben een grote groep werknemers in dienst, waar vele kansen liggen voor stimulering van ander mobiliteitsgedrag. Daarnaast focust de gemeente zich op het fietsnetwerk zo optimaal mogelijk in te richten.
- De Provincie Noord-Brabant pakt een rol als facilitator en het breed stimuleren in het gebruik van verschillende gewenste modaliteiten (OV- en fietsstimulering) via onder andere het bedrijfsleven.
- Rijkswaterstaat wil op een andere wijze dan aanbodgericht - met gedragsverandering - de rijkswegen verbeteren.

Bijvangsten: leerervaringen

Projecten hebben gedurende de doorlooptijd veel leerervaringen opgeleverd. Het uitvoeren van gedragsprojecten is nog altijd nieuw voor overheden, wanneer het gaat om modaliteitskeuzes te stimuleren. De belangrijkste les is het integraal oppakken van projecten. De focus moet liggen op de reiziger: welke mogelijkheden en verplaatsingswensen heeft zij? Projecten als 'We Bussen', Brabant mobiliteitsnetwerk en B-Riders geven veel inzichten in deze behoeften. De publieke partners in Brabant krijgen steeds meer inzicht in de wijze waarop gedragsverandering kan worden bewerkstelligd. Sommige projecten zijn hiermee succesvol gebleken zoals bmn, Logistiek in Brabant en B-Riders, waar in andere projecten tegenvallende resultaten naar voren komen zoals bij We Bussen. Juist hierdoor leren de publieke partners wat voor type maatregelen ze dienen te continueren (en onder welke voorwaarden) en wat ze niet meer moeten doen.

De opgave om de logistieke bereikbaarheid efficiënter in te richten, blijkt een moeilijke. De logistiek is bovenal een commerciële activiteit en daarin zijn zoveel als mogelijk efficiency opgaven uitgevoerd, om vervoer zo slim mogelijk in te richten.

In Logistiek in Brabant zijn verschillende bedrijven actief geworden om hun steentje bij te dragen aan de bereikbaarheid van Brabant. Het is een intensief proces gebleken om bedrijven te enthousiasmeren om logistieke processen aan te passen. Hierin is veel effort gestoken door het projectteam. De winst in de projecten is het gezamenlijk belang: door de publieke wens om de spitstijden te mijden én daarbij een logistieke efficiency slag te maken in het private belang, zijn succesvolle projecten ontstaan. Hierbij is veel werk verzet door logistieke makelaars, die op zoek zijn gegaan naar dit draagvlak.

De logistiek ziet zelf kansen om verder te optimaliseren en dat zit vooral in stadsdistributie. In Beter Benutten worden hierin verschillende resultaten geboekt. Het bedrijfsleven doet een oproep aan de overheid om te komen tot het 'machine-readable' beschikbaar stellen van publieke data én uniformiteit in regelgeving (t.a.v. onder andere venstertijden én milieuzones). De logistieke sector ziet daarnaast veel kansen in het personenvervoer: individuele reizigers hebben meer keuzemogelijkheden in vervoer dan de logistieke sector, die toch vaak, zeker in een stedelijke omgeving, afhankelijk is van de vrachtwagen.

De logistieke bereikbaarheid is niet alleen een moeilijke opgave voor bedrijven, maar ook voor overheden. De logistiek is meer dan andere vormen van vervoer lastig alleen op regionaal schaalniveau te vatten. De logistieke sector oriënteert zich immers ook nationaal en internationaal. Dat betekent dat wanneer het bedrijfsleven wil bijdragen aan een efficiënter gebruik van het wegennet, de overheden over grenzen heen zullen moeten kijken.

Bijvangsten: ontwikkelingen

In Brabant is niet alleen gewerkt aan de bereikbaarheidsopgave en het opdoen van leerervaringen. Het programma heeft ook geleid tot verschillende ontwikkelingen, die niet in de projecten waren beoogd. Er zijn verschillende voorbeelden.

Voorbeelden van deze bijvangsten zijn:

- Een mobiele applicatie voor bustickets (betaalmiddel), die in WeBussen is ontstaan. Deze applicatie is uiteindelijk door vervoerder Arriva overgenomen om te gebruiken in hun eigen dienstverlening naar de consument.
- In Breda is geëxperimenteerd met de Positive Drive applicatie voor Singelmijden. Deze applicatie is daarna ook ingezet om andere trackingcampagnes te houden, in de zogenoemde 'meetweken'. Tijdens deze meetweken worden Bredanaars gevraagd om hun routekeuzes met verschillende modaliteiten te tracken.
- In Breda is de afgelopen jaren geëxperimenteerd met innovaties op het gebied van fiets. Dit heeft er toe geleid dat Breda (in samenwerking met gemeente Tilburg en onderwijsinstellingen) is begonnen met het initiatief om een zogenoemde Bike Campus te starten, waarin innovatieclusters op het gebied van fietstechniek kunnen plaatsvinden in de regio.
- Door de procesaanpak van bmn gaan bedrijven op eigen initiatief hun mobiliteitsbeleid aanpassen. Hierbij worden bijdragen van de overheden ingericht.
- Door bmn worden niet alleen mobiliteitsopgaven door bedrijven gezamenlijk opgepakt. Bedrijven komen door deze netwerken ook tot samenwerkingsverbanden.
- Bedrijven die subsidies aanvragen in Logistiek in Brabant leveren niet alleen een bijdrage in de bereikbaarheid. Door de subsidie kunnen bedrijven ook hun economische verdienmodel verder door ontwikkelen.
- Rittendeel systeem 'Beamrz' is ontwikkeld en kan verder worden uitgerold in de markt.
- De basis voor de Bossche gedragscampagne is een onderzoek dat voor de beleidsstrategie voor de komende jaren kan worden gebruikt.
- De samenwerkingen en initiatieven die zijn genomen in het kader van Beter Benutten zijn een fundament voor een samenwerking voor overheden en bedrijven in de programma-organisatie Smart Mobility onder SmartwayZ.NL.

Beter Benutten vervolg resultaten kwantitatief

Beter Benutten Vervolg is een uitvoeringsagenda voor verschillende projecten die bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Het programma is opgebouwd op basis van de initiatieven die de overheden zelf hebben voorgesteld.

Voorafgaand aan de projecten zijn er inschattingen gemaakt, welke bijdragen projecten opleveren in het kader van de bereikbaarheidsopgave. Dit is een moeilijke opgave geweest, omdat er voor deze nieuwe projecten weinig ervaringsgetallen beschikbaar waren.

Binnen de verschillende projecten is een doelstelling opgesteld met als output het aantal te realiseren spitsmijdingen per dag. Breda heeft haar output grotendeels uitgedrukt in het verbeteren van de reistijd. De opgestelde ex ante kwantitatieve doelen zijn bij aanvang van het programma doorgerekend in de Mobiliteitsscan. Het totale pakket aan maatregelen stond gelijk aan de centrale doelstelling 7,5% van de meest vertraagde ritten te reduceren.

Op basis van de kwantitatieve resultaten blijkt dat over het algemeen het ex ante berekende doelbereik in de projecten behoorlijk rooskleurig is. Opvallend is dat vooral de projecten die inspelen op de daadwerkelijke gedragsverandering betere resultaten realiseren dan fysieke maatregelen. Vaak zijn dit ook projecten waarbij de werkgever een rol speelt. Projecten die leiden tot fysieke infrastructuur leveren nauwelijks spitsmijdingen op: deze projecten moeten meer worden gekoppeld aan een traject waarin gedragsverandering wordt gepromoot.

Hierbij speelt als kanttekening dat het goed meten van gedragsverandering bij infrastructuurprojecten vaak lastig is. Bij het uitvoeren van steekproeven om de gedragsverandering vast te stellen, blijken deze vaak een te klein aantal respondenten te bevatten om daarmee representatieve conclusies te kunnen trekken voor de gehele populatie waarvoor een project speelt. Daarnaast is het lastig om zonder gebruikersapplicatie vast te stellen of een reiziger die voorheen in de spits reed zijn gedrag blijvend heeft aangepast.

<u>Kosteneffectiviteit</u>

Op basis van de kwantitatieve resultaten kan een aanname worden gedaan met betrekking tot de kosteneffectiviteit op korte termijn. Uit de resultaten (berekend in spitsmijdingen per dag) kan de conclusie worden getrokken dat gedragsmaatregelen veel effectiever zijn dan fysieke infrastructurele maatregelen. Bovendien zijn de investeringen die gemaakt worden voor de uitrol van het project veel kleiner.

Algemeen genomen geldt een kosteneffectiviteit van €1.000 á €1.500 per spitsmijding. Daarmee zijn de investeringen die zijn uitgegeven voor gedragsmaatregelen toereikender dan de investeringen op infrastructurele maatregelen op korte termijn.

Realisatie van infrastructurele maatregelen geldt veelal voor de lange termijn. Deze rapportage geeft geen inzicht in de kosteneffectiviteit op lange termijn. Het is wenselijk om infrastructurele maatregelen in het vervolg te evalueren op basis van andere indicatoren dan spitsmijdingen.

Uitkomsten Mobiliteitsscan

De definitieve resultaten van het programma zijn op het moment van schrijven nog niet bekend, omdat de gerealiseerde spitsmijdingen nog niet zijn ingevoerd in de Mobiliteitsscan. Met de scan kan worden

vastgesteld of de doelstelling van het programma is bereikt. Om die reden zijn de voorlopige resultaten van het programma weergegeven.

Eind 2017 is er een mobiliteitsscan uitgevoerd op basis waarvan is vastgesteld dat het programma 6% van de sterkst vertraagde ritten heeft gereduceerd. Het aantal spitsmijdingen die op dat moment waren gerealiseerd was op dat moment redelijk klein. Het programma Beter Benutten Brabant heeft anno juli 2018 in totaal 7.705 spitsmijdingen per dag gerealiseerd. Uit de gegevens die op dit moment beschikbaar zijn kunnen de volgende resultaten worden opgemaakt:

jaartal	2016	2018
Meest Vertraagde ritten (aantal)	41.000	57.000
Doelstelling reductie (7,5 %)	3.075	4.275
Effect pakket (in spitsmijdingen)	16.000	7.000
Effectberekening reductie op Meest Vertraagde Ritten (*)	3.200	3.650
Realisatie reductie	7,8 %	6 %
Realisatie t.o.v. doelstelling	104 %	85 %

*) met de Mobiliteitsscan

Het programma Beter Benutten heeft (vooralsnog) 6% van de meest vertraagde ritten in de regio in 2018 gereduceerd.



Conclusies en aanbevelingen

Conclusie en aanbevelingen

Beter Benutten Vervolg realiseert effecten op het wegennet door een integrale mobiliteitsaanpak. Dit programma bevat een uiteenlopend pakket van maatregelen gericht op het oplossen van de knelpunten in haar stedelijke regio's en de verbindende wegen tussen deze regio's. De winst van het programma in de periode 2015 - 2018 zit in de focus op de reiziger, de samenwerking met bedrijfsleven en kennisinstellingen en bovenal in het anders denken over het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De fysieke ruimte en budget voor capaciteitsverruiming wordt steeds minder, waardoor naar andere oplossingen moet worden gezocht. Zo is het gedachtegoed dat in moet worden gezet op gedragsverandering van de reiziger. Er zijn randvoorwaarden gecreëerd om deze gedragsverandering te verzilveren; eerst zaaien en dan oogsten. In het programma SmartwayZ.NL worden de aanbevelingen van dit rapport meegenomen.

Het programma Beter Benutten Vervolg heeft geleid tot:

- Een reductie van 6,1%[4] van de meest vertraagde ritten in de regio;
- Een hechtere samenwerking tussen de publieke overheden en werkgevers in de regio;
- Leerervaringen voor een vervolgaanpak;
- Bijvangsten met betrekking tot duurzaamheid en economische ontwikkelingen.

Het programma Beter Benutten heeft geleid tot het reduceren van 6,1% van de meest vertraagde ritten. Als doel had de regio gesteld om 7,5% van de meest vertraagde ritten te reduceren. Dus met dit resultaat is een aanzienlijke bijdrage (85% van de doelstelling) geleverd aan de bereikbaarheid van de Brabantse regio. De projecten die het meest aan dit effect hebben bijgedragen zijn projecten die sterk inspelen op gedrag en samenwerking met werkgevers. De projecten met de focus op fysieke infrastructuur hebben niet direct het beoogde resultaat opgeleverd, maar zijn wel een belangrijk fundament voor gedragsverandering. Om fietsen te promoten, moet er randvoorwaardelijk een kwalitatief goede fietsinfrastructuur aanwezig zijn.

Succesvolle projecten zijn onder andere de werkgeversaanpak Brabant mobiliteitsnetwerk, gedragsbeïnvloedingsprojecten zoals Spitsmijden, fietsstimulering en logistiek. Vooral de projecten die via of samen met werkgevers zijn uitgevoerd, blijken de meeste invloed te hebben op het veranderende reisgedrag.

Verschillende projecten hadden de karakteristiek van "Learning-by-doing". Dit betekent dat de inschatting van het doelbereik vooraf lastig was. Enkele van deze projecten hebben weliswaar niet het beoogde effect gesorteerd, maar er is wél veel kennis opgedaan over de wijze waarop dergelijke projecten in de toekomst kunnen worden ingericht. Een voorbeeld hier van is de promotie van het openbaar vervoer.

Het bemeten van het doelbereik bleek bij enkele projecten lastig te zijn. Hoe meet je dat iemand die gebruik maakt van het nieuwe fietspad, voorheen in de spits in de auto zat op een corridor met veel vertraagde ritten? Inschatting van effectiviteit is veelal gebaseerd op ervaringscijfers uit eerder uitgevoerde projecten. Ieder individueel project blijkt echter

[4] Dit betreft de uitslag van de mobiliteitscan van 1 september 2017. Een update van de resultaten uit de scan anno september 2018 volgen.

zijn eigen kenmerken te hebben, waarmee een inschatting moeilijk is te maken op basis van eerdere ervaringen.

Door het programma Beter Benutten Vervolg is er een hechtere samenwerking ontstaan tussen de publieke partners onderling. Een voorbeeld hiervan is het gezamenlijk optrekken in het benaderen van werkgevers. Bij aanvang van het programma waren de doelstellingen eenzijdig bepaald door de Rijksoverheid. Hierin gezamenlijk optrekken met de regionale partners leidt tot meer effectiviteit en draagvlak.

Tevens is er goede samenwerking ontstaan tussen publieke partners en werkgevers. Zij hebben de afgelopen periode geleerd elkaars taal te spreken. Daardoor zijn de partners in staat geweest om de ambities van werkgevers te koppelen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van het programma.

De samenwerking met werkgevers is relevant, omdat zij een belangrijke sleutel in handen hebben om de reiziger bewust te laten reizen. De werkgevers beschikken immers met de werkkostenregeling en het bieden van de mogelijkheid om flexibel te werken over belangrijke instrumenten.

Leerervaringen zijn de belangrijkste bijvangsten van het programma Beter Benutten Vervolg. Publieke partners hebben ervaringen kunnen opdoen met een nieuwe werkwijze in de aanpak van mobiliteitsproblemen. Kennis over het reizigersgedrag en samenwerking met de werkgevers zijn cruciaal gebleken. De projecten hebben de overheden meer inzicht gegeven hoe gedragsverandering kan worden bewerkstelligd. Gemeenten zijn begonnen om de focus te verschuiven van het optimaliseren van een deel van het netwerk naar het bedienen van reizigers van deur tot deur. De publieke organisaties zien een opgave om deze nieuwe werkwijze te verankeren in hun personeelsbeleid.

Naast de leerervaringen zijn er nog enige andere bijvangsten in het programma Beter Benutten Vervolg gerealiseerd. Voorbeelden hiervan zijn:

- een betaalsysteem voor het openbaar vervoer via een mobiele applicatie;
- door de elektrificatie van Loven Spoor is er een toename van im- en export van producten van en naar Azië;
- inzicht in reizigersprofielen en intrinsieke motivatie van het gedrag van reizigers (voorbeeld: waarom wel/niet kiezen voor een vervoermiddel en weerstanden tegen reizen buiten de spits).

Aanbevelingen

Met het uitvoeren van het programma zijn er verschillende aanbevelingen te geven richting toekomstige programma- en projectuitvoering. De belangrijkste aanbevelingen op programmaniveau zijn als volgt:

- Zorg voor voldragen en goed meetbare doelstellingen op programma- en projectniveau. De meeteenheid die wordt gehanteerd dient goed gedefinieerd te zijn en eenvoudig meetbaar. Tevens moet de inspanningsverplichting voor het meten in goede verhouding staan tot de inzichten die het oplevert;
- Zorg dat de totstandkoming van een nieuw programma een gezamenlijk product is van de betrokken partijen. Formuleer samen doelstellingen, spelregelkaders (monitoring en evaluatie, wijze van escalatie etc.) en richt een bijpassende uitvoeringsorganisatie in die samenwerkt op basis van gelijkwaardigheid;

- Het verplaatsingspatroon van de reiziger dient bepalend te zijn voor de schaalgrootte waarop een project wordt opgepakt (fiets is een lokale/regionale aanpak, logistiek is een bovenregionale/landelijke aanpak);
- Blijf inzetten op gedragsverandering en doe dit zoveel mogelijk in een social-design aanpak met reizigers en werkgevers. Blijf werkgevers een prominente rol geven in stimuleren van duurzaam reisgedrag;
- Zie fysieke uitvoeringsprojecten als fundering (infrastructuur op orde) en als basis voor het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen. Koppel hier geen kwantitatief doelbereik aan;
- Een beperkt aantal medewerkers (early adapters) binnen de verschillende overheden zijn zich door Beter Benutten bewust geworden dat ze meer instrumenten (gedragsmaatregelen en samenwerking werkgevers) in handen hebben om de mobiliteitsopgave aan te pakken. De komende periode moet worden aangegrepen om dit gedachtegoed verder te verspreiden binnen de verschillende publieke organisaties.

Doel:	7,5% reductie van meest vertraagde ritten
Resultaat: Effect duurzaamheid	6,1 % reductie van meest vertraagde ritten (7.705 spitsmijdingen per dag) Reductie 14.300 kg per dag CO_2, 16,46 kg NO_x, 1,82 kg PM_{10}

Een uitsnede van de belangrijkste resultaten:

Fiets

14 nieuwe fietsmaatregelen
2 fietstunnels
1 fietsbrug
8 Missing-links in het fietsnetwerk

B-Riders 2 + 3
8.348 deelnemers
3.092 spitsmijdingen per dag

Spitsmijden rijksweg

2.676 deelnemers

747 spitsmijdingen per ochtendspits

Spitsmijden stad

228 deelnemers

56 spitsmijdingen per dag

Werkgeversaanpak

Brabant mobiliteitsnetwerk (bmn)

13 communities
70.565 werknemers

Klein bedrijf (< 50 werknemers)	Middelgroot bedrijf (< 250 werknemers)	Groot bedrijf (> 250 werknemers)
19	31	44

Spitsmijdingen door proces aanpak

1.582 spitsmijdingen per dag

Invloed - op korte termijn - type maatregelen op gerealiseerde spitsmijdingen



Logistiek

931 per dag

Elektrificatie Spoor
263 spitsmijdingen per dag

Logistiek in Brabant
668 spitsmijdingen per dag

Openbaar Vervoer

Busverbindingen
3,5 km busbaan
1 nieuwe buslijn
2 nieuwe bushaltes

Bus promotie
We bussen (OV promotie)
718 deelnemers
3.671 verkochte tickets
10 Spitsmijdingen per dag



De deelnemende bedrijven in het programma Beter Benutten Vervolg Brabant:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Provincie Noord-Brabant

Gemeente Breda

Gemeente Eindhoven

Gemeente Helmond

Gemeente 's-Hertogenbosch

Gemeente Tilburg

Rijkswaterstaat

NXP

Versteijnen Groep

Brabant Water

Ricoh

Avans

HAS

Enexis

Arcadis

Jeroen Bosch Ziekenhuis

Van Lanschot

Van Lanschot Chabot

Essent

Malmberg

Brand Loyalty

Koning Willem 1 College

DAS Rechtsbijstand

Rabobank

ZLTO

Wijkbelangen/bewoners

Hevo

Helicon

VVV

Ondernemersvereniging Hartje

Kring Vrienden

Koninklijke Horeca Ned.

Hoteloverleg Den Bosch

TeCo CDC



Van der Velden Materieel | Degreef & Partners | SuperMicro | PostNL | Wurth | Jan Nieuwenhuis | Riemersma Leasing

TPI-Polytechniek | Troost Bouwtec | Combinatie De Vaart | Emgas | Bulter Architecten | Autogroep Jos van Boxtel | Van den Udenhout

Pronto Wonen | SAP | Quintiq | Meulenhoff Koeriers | Forseti | Media Markt | Mobycon

De Volksbank | Ctac NV | Epic | Intrasurance Group BV | BDO | ENCI Holding | Baker Tilly Berk

Movenpick Hotel 's Horge | Mebin BV | PinkRoccade Local Government | Euler Hermes | Waterschap Aa en Maas | XXImo | Canon

Dura Vermeer

AAFM Facility Management

Atos

Philips Lighting

Deloitte

Einhoven Airport

Viggo

Novotel

Tribes

Merin

OKEA Bedrijvenvereniging

Parkman. Flight Forum

Revant revalidatiecentrum

ASML

Royal Philips

NHTV

Shimano

HTCE Site Management

TU/e

Fontys

MMC

Amphia Ziekenhuis

Differ

GE Healthcare

Twice

Tass International

Gemeente Veldhoven

Projectbureau WeRun

NH Koningshof

Altran

Ministerie van Defensie

TNO

AW Projects BV – E Car Cell

Summa College

Driessen HRM



VDL-ETS

AutmotiveNL

Euroscoop

Onderwijsgroep Tilburg

Tilburg sportfaciliteiten

Consortium Stappegoor

Arriva

Ons Stappegoor

Coolblue

DB Schenker

Fujifilm

Destil

ID-logistics

XPO

IFF

Diamant groep

Capi-Europe

Pondres

Colofon:

Opdrachtgever:
Provincie Noord-Brabant
Chaggit Jansen – cmjansen@brabant.nl
Michael van Egeraat – mvegeraar@brabant.nl

Opdrachtnemer:
Keypoint Consultancy
Dennis Hijkoop – dennis.hijkoop@keypoint.eu