

Spitsmijden in Brabant
Wegwerkzaamheden: een voorwaarde voor spitsmijden?

Yvonne van Velthoven-Aarts
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven
y.vanvelthoven-aarts@sre.nl

Pierre van Veggel
APPM Management Consultants
veggel@appm.nl

Ingeborg van Egmond
Tappan Communicatie
ivegmond@brabant.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam

Samenvatting

Werkt spitsmijden alleen bij concrete verkeershinder? Of: spitsmijden als instrument bij werkzaamheden

Spitsmijden in Brabant is één van de landelijke mobiliteitsprojecten. In deze praktijkproef onderzoeken de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) op een innovatieve en praktijkgerichte manier of spitsrijders te verleiden zijn tot gedragsverandering. We leren over de invloed van een beloning en informatie op het reisgedrag van automobilisten. Met deze kennis bouwen we aan het oplossen van toekomstige bereikbaarheidsproblemen in de steden van Noord-Brabant en de rest van Nederland. De praktijkproef loopt van oktober 2010 tot eind 2012. Spitsmijden in Brabant heeft rond de 2.000 deelnemers. De leerervaringen worden gebundeld in een eindrapport dat eind 2012 wordt gepresenteerd.

Langdurige wegwerkzaamheden tussen Veldhoven en Eindhoven boden de unieke kans om de invloed van wegwerkzaamheden op de deelname aan het lopende spitsmijden-project en op het aantal mijdingen te onderzoeken. De verwachting is, dat als automobilisten concrete hinder in het vooruitzicht hebben, zij eerder bereid zijn hun reisgedrag te veranderen. Daarom is voor de periode juni-december 2011 (de periode van extra hinder) het deelproject 'Hovenring' opgezet. Deelnemers konden in dit deelproject makkelijker instromen, hoefden geen On Board Unit (OBU) in te laten bouwen en hadden geen informatiediensten tot hun beschikking. Na afloop van deze proef konden deelnemers doorstromen naar de reguliere proef.

In de paper schetsen wij de verschillen tussen het reguliere project en het tijdelijke project tijdens de wegwerkzaamheden. Daarbij gaan we in op de invloed van de werkzaamheden en het inbouwen van de OBU.

Spitsmijden in Brabant is een initiatief van de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), in samenwerking met de gemeenten 's-Hertogenbosch en Eindhoven, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de leden van het Platform Mobiliteitsmanagement.

1. Spitsmijden in Brabant tijdens wegwerkzaamheden

Spitsmijden in Brabant is één van de landelijke mobiliteitsprojecten. In deze praktijkproef onderzoeken de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) op een innovatieve en praktijkgerichte manier of spitsrijders te verleiden zijn tot gedragsverandering. We leren over de invloed van een beloning en informatie op het reisgedrag van automobilisten. Met deze kennis bouwen we aan het oplossen van toekomstige bereikbaarheidsproblemen in de steden van Noord-Brabant en Nederland. De praktijkproef loopt van oktober 2010 tot eind 2012. Spitsmijden in Brabant heeft rond de 2.000 deelnemers. De leerervaringen worden gebundeld in een eindrapport dat eind 2012 wordt gepresenteerd.

In de loop van de praktijkproef, vanaf medio juni 2011, werd de Hovenring, een nieuw en bijzonder kruispunt tussen Eindhoven en Veldhoven, grootschalig verbouwd. Om de overlast tijdens deze werkzaamheden te beperken, konden automobilisten vanaf 14 juni tot 31 december 2011 deelnemen aan Spitsmijden in Brabant 'Hovenring'. Spitsmijden in Brabant was onderdeel van een grootschalige communicatiecampagne van de gemeenten Eindhoven en Veldhoven over de werkzaamheden. Ook zijn rondom de bouw van de Hovenring diverse initiatieven genomen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Denk aan gratis busabonnementen en de mogelijkheid tot aanschaf van een e-bike tegen gereduceerd tarief.

Voor Spitsmijden in Brabant boden de langdurige wegwerkzaamheden tussen Veldhoven en Eindhoven een unieke kans om de invloed van wegwerkzaamheden op de deelname aan Spitsmijden in Brabant en op het aantal mijdingen te onderzoeken. De verwachting is, dat als automobilisten concrete hinder in het vooruitzicht hebben, zij eerder bereid zijn hun reisgedrag te veranderen. Daarom is voor de periode juni-december 2011 (de periode van extra hinder) het deelproject 'Hovenring' opgezet.

Automobilisten die veelvuldig op de wegen in de centra van Eindhoven en/of 's-Hertogenbosch en ook op de wegen tussen Eindhoven en Veldhoven reden, kwamen in aanmerking voor deelname. Deelnemers moesten de spits mijden in de centra van Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Camera's in de betreffende gebieden registreerden hoe vaak zij de spits hadden gemeden. Op basis van deze registraties werd hun maandelijkse beloning bepaald.

Deelnemers konden makkelijker instromen in het deelproject en hoefden geen On Board Unit in te laten bouwen om alle ritten te registreren. Na afloop van deze proef konden deelnemers doorstromen naar de reguliere proef. Na het stoppen van deelproject 'Hovenring' bleven de werkzaamheden veroorzaken.

De lessen die we hebben geleerd van Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' worden nu gebruikt bij de opzet van nieuwe Brabantse spitsmijdenprojecten die in het kader van Beter Benutten worden uitgevoerd, met én zonder wegwerkzaamheden.

Spitsmijden in Brabant is een initiatief van de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), in samenwerking met de gemeenten 's-Hertogenbosch en Eindhoven, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de leden van het Platform Mobiliteitsmanagement.

2. Opzet Spitsmijden in Brabant 'Hovenring'

Deelnemers aan de reguliere praktijkproef Spitsmijden in Brabant krijgen zowel een beloning als informatie om hiermee hun reisgedrag te kunnen optimaliseren. De spitsstijden zijn van maandag tot en met vrijdag van 07.30 uur tot 09.30 uur (ochtendspits) en van 15.30 tot 18.30 uur (avondspits). Deelnemers krijgen een vast bedrag per maand dat kan oplopen tot €100,-. Voor iedere keer dat de deelnemer in de spits in het centrumgebied van 's-Hertogenbosch of Eindhoven rijdt, wordt €2,50 of €1,25 (voor deelnemers die dichtbij het doelgebied wonen) van dit bedrag afgetrokken. Het gaat er om dat degene die zijn gedrag verandert, daarvoor beloond wordt. Verandert een deelnemer zijn reisgedrag niet, dan komt hij of zij op €0,- uit.

Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' is grotendeels hetzelfde uitgevoerd als de reguliere praktijkproef Spitsmijden in Brabant. De Hovenring-variant kende slechts een paar verschillen ten opzichte van de reguliere variant. Ten eerste zijn de deelnemers geselecteerd op basis van kentekenregistratie. In het voorjaar van 2011 hebben camera's in de centrumgebieden van Eindhoven en 's-Hertogenbosch kentekens geregistreerd. Het gaat hier om automobilisten die minimaal 4x per week in de spits zijn gesignaleerd. Daarnaast is gewerkt met een screenline: auto's die daarnaast ook op de wegen tussen Eindhoven en Veldhoven reden kwamen in aanmerking voor deelname. Zij zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de Hovenring-variant. Waar in de reguliere proef alleen de deelnemersselectie met kentekencamera's is gedaan, vond in de Hovenring-variant ook de registratie van het aantal mijdingen doorlopend plaats via kentekencamera's.

Ook wat betreft de inzet van technische applicaties verschilden de varianten. Deelnemers aan Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' kregen geen On Board Unit (OBU) in de auto ingebouwd. Deelnemers aan de Hovenring-variant wel. Deelnemers aan de reguliere praktijkproef ontvingen bovendien een handcomputer, de TravelStar, met daarop actuele informatie zoals lokale wegwerkzaamheden, een melding bij scholen, parkeerlocaties en -beschikbaarheid. Deelnemers aan Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' hebben geen TravelStar ontvangen.

Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' is uitgevoerd rondom grootschalige wegwerkzaamheden, die voor veel verkeershinder zouden zorgen. Dit is een groot verschil met de reguliere proef, die in normale verkeersomstandigheden plaatsvond. De Hovenring-variant duurde tot 31 december 2011. Daarna werd aan deelnemers de mogelijkheid geboden door te stromen in de reguliere praktijkproef. Bij doorstromers is alsnog een OBU ingebouwd en zij hebben eveneens de beschikking over een TravelStar gekregen.

3. Spitsmijden in Brabant 'Hovenring': wat zijn de verschillen?

3.1 Werving

Aangezien Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' onderdeel uitmaakte van een grootschalige communicatiecampagne over de bouw van de Hovenring, met veel aandacht voor de verwachte verkeershinder, verwachtten we dat de uitnodiging tot relatief meer deelnemers zou leiden dan in de reguliere opzet. Ook het feit dat geen OBU werd ingebouwd, kon de instapdrempel verlagen.

Voor Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' zijn 1493 automobilisten benaderd. Dit heeft geleid tot 353 deelnemers (24%). In het reguliere Spitsmijden in Brabant zijn 41799 automobilisten uitgenodigd en gingen 2833 deelnemers op de uitnodiging in (7%). Deelname aan spitsmijden op de Hovenring bleek dus – ten opzichte van de reguliere praktijkproef – erg populair. De impact van de werkzaamheden en het ontbreken van de OBU heeft dus tot een fors hogere respons geleid. Het is lastig te bepalen wat in welke mate heeft bijgedragen. Om hier enig gevoel voor te krijgen, boden we deelnemers aan Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' de mogelijkheid om over te stappen naar de reguliere praktijkproef. Circa 60 deelnemers hebben deze stap ook daadwerkelijk gezet (15%). Blijkbaar was het voor 85% van de deelnemers toch een drempel om een OBU in te laten bouwen.

De conclusie dat de inbouw van een OBU een hoge drempel is, wordt versterkt door de enquêteresultaten van de reguliere proef. Respondenten die niet hadden gereageerd op onze uitnodiging en respondenten die zich hadden aangemeld, maar uiteindelijk niet deelnamen, gaven desgevraagd beide aan het niet prettig te vinden dat een On Board Unit in de auto zou worden ingebouwd (ongeveer 7%). Hierbij was niet de privacy een probleem, maar meer de kans dat de auto zou beschadigen bij de inbouw. Ook de tijd die het kost om een OBU te laten inbouwen, was voor veel respondenten een nadeel. Ook bij enquêtes onder deelnemers (die wél een OBU hebben laten inbouwen) geeft een deel aan dat zij de kans op beschadiging door inbouw van de OBU een minder leuk aspect van het project vinden. Blijkbaar heeft het sleutelen aan een voertuig een behoorlijke impact.

Een ander opvallend aspect van de werving voor de Hovenring is het motief voor deelname. In beide gevallen werd door ruim 70% van de deelnemers het ontvangen van de beloning als belangrijkste drijfveer genoemd. De meer sociale motieven, zoals het bijdragen aan een betere bereikbaarheid en het bijdragen aan wetenschappelijk onderzoek komen bij de Hovenring veel minder terug. Deze motieven scoorden bij het reguliere project wel hoog. Blijkbaar zorgen de wegwerkzaamheden voor een eenzijdigere motivatie dan het grotere Spitsmijden in Brabant. Dit komt overeen met waarnemingen van de klankbordgroep. Deelnemers geven in persoonlijke gesprekken vaker aan dat ze mee doen uit interesse of omdat ze het een leuk persoonlijk experiment vinden.

3.2 Mijdingen

Door de verwachting van veel verkeershinder én de mogelijkheid om een gratis buskaart of korting op een e-bike te krijgen, verwachtten we dat het feitelijke mijdingspercentage hoger zou liggen dan in de reguliere praktijkproef. Het totaal aantal geregistreerde mijdingen tijdens de spits leverde echter een mijdingspercentage van 46.27% op ten opzichte van het referentieniveau. Dit is een iets lager mijdingspercentage dan bij het reguliere project. Hierin verschillen beide projecten dus niet veel. Blijkbaar leiden wegwerkzaamheden niet tot extra mijdingen en bepalen andere factoren of een deelnemer veel of weinig mijdt. Opvallend is dat dit niet zozeer de demografische

kenmerken van de deelnemerspopulatie zijn. Daarin verschilt de Hovenring niet bijzonder van het reguliere project.

3.3 Conclusie

Wegwerkzaamheden lijken weinig effect te hebben op het aantal mijdingen. Wel op het aantal deelnemers aan het project, maar dat wordt nog veel meer bepaald door het wel of niet laten inbouwen van een OBU.

4. Vervolg

De lessen die we hebben geleerd van Spitsmijden in Brabant 'Hovenring' worden nu gebruikt bij de opzet van nieuwe Brabantse spitsmijdenprojecten die in het kader van Beter Benutten worden uitgevoerd, met én zonder wegwerkzaamheden. Zo zal op de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, die wordt uitgebreid met een extra rijstrook in 2 richtingen, een variant op spitsmijden zonder beloning worden gestart, een zogenaamd Mobiliteitsspel. Ook op de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel wordt spitsmijden ingezet rondom ombouwwerkzaamheden. Daarnaast wordt gewerkt aan de voorbereiding van spitsmijden op de A58 tussen Tilburg en Eindhoven en op de N65 tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Beide trajecten hebben doorstromingsproblemen.

Tijdens het Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk is al gestart met het nieuwe Mobiliteitsspel A2. Het Mobiliteitsspel A2 wordt ingezet gedurende wegwerkzaamheden aan de A2 tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch. Kort samengevat is dit een spitsmijdenproject zonder financiële beloning en met spelelement.