

**Monitoring van mobiliteitsprojecten**  
*Regionale en nationale leerdoelen in één project*

Michael van Egeraat  
Provincie Noord-Brabant  
mvegeraat@brabant.nl

Pierre van Veggel  
APPM Management Consultants  
veggel@appm.nl

Rudie de Bruin  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
rudie.de.bruin@minienm.nl

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

## Samenvatting

### *Monitoring van mobiliteitsprojecten: Regionale en nationale leerdoelen in één project*

In dit paper geven we aandacht aan robuustheid van methoden en technieken voor monitoring en evaluatie (M&E). In hoeverre zijn deze methoden en technieken bekend, gestandaardiseerd, toekomstvast, uitontwikkeld? Welke lessen hebben we geleerd en waar liggen de kansen en mogelijkheden voor verbetering en samenwerking? Naar onze mening kan de kwaliteit van M&E, en daarmee de kwaliteit van het leren van projecten, verbeteren. Projectteams delen te weinig over methoden en technieken van M&E. Onder andere met dit paper geven we een aanzet ter verbetering.

Als verantwoordelijken voor de M&E van het project Spitsmijden in Brabant hebben we gezien, dat de samenwerking tussen de regio (in dit geval de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) en het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) aan het veranderen is. De regio is gewend om M&E op projectniveau te organiseren. M&E wordt voor elk project opnieuw opgezet, dus steeds maatwerk waarbij onvoldoende kennis van vorige projecten is gebruikt en ook samenwerking met anderen niet aan de orde is. Daarom is de kennis uit de projecten ook niet gedeeld.

Bij de mobiliteitsprojecten (waar Spitsmijden in Brabant er één van is) zien we al dat de regio's samenwerken. Een eerste vorm van gebruik van gestandaardiseerde formats, samenwerking met derden en het delen van kennis is gevonden. Hier is nog sprake van regionale projecten, die van elkaar leren, maar tegelijkertijd op zichzelf staan, met eigen, regionale doelen. De M&E-resultaten van de projecten worden door het ministerie van IenM verzameld en in samenhang geanalyseerd. Dit noemen we Monitoring 1.0.

De opvolger van de mobiliteitsprojecten is het programma Beter Benutten. Hier zien we dat de leerpunten uit de mobiliteitsprojecten, ook op het gebied van M&E, direct worden toegepast. Bij de Beter Benutten-projecten is er sprake van een landelijke M&E-leidraad van het ministerie van IenM, die door de regio's in gezamenlijkheid wordt uitgevoerd, met respect voor de regionale leerdoelen. Monitoring komt tot volle bloei in het programma M&E van Beter Benutten (o.a. centrale inkoop van NDW-analyses, database enquêtevragen). De borging in de organisatie vindt plaats door M&E te verbinden aan het Kennis en Onderzoek-programma binnen de provincie. Met recht kunnen we spreken van een Monitoring 2.0.

## 1. Mobiliteitsprojecten in perspectief

### 1.1 De regionale mobiliteitsprojecten

#### *De kilometerprijs*

In Nederland wordt al tientallen jaren gestudeerd op en gewerkt aan een vorm van beprijzen. Het kabinet Balkenende IV wilde een betekenisvolle stap zetten op weg naar de invoering van de kilometerprijs. Met de kilometerprijs moest niet méér betaald worden voor mobiliteit, maar moest men ánders betalen voor mobiliteit (ABvM). Wijs geworden van de eerdere reacties op voorstellen als rekeningrijden, tolpoorten en spitsvignet streefde het kabinet naar een breed maatschappelijk draagvlak voor de kilometerprijs. Dit streven naar draagvlak vertaalde zich in een communicatie waarin de nadruk lag op eerlijk betalen, minder milieubelasting en betere bereikbaarheid. Daarnaast werd gekozen voor een tweesporenbeleid: landelijk en regionaal.

#### *Regionale proeven*

Landelijk werd een spoor voorbereid waarin technische eisen en randvoorwaarden voor het nationale systeem werden geformuleerd. Daarnaast vonden vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs regionale mobiliteitsprojecten plaats. De projecten richtten zich op belangrijke knelpunten in de regio's Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, 's-Hertogenbosch-Den Haag, 's-Hertogenbosch-Eindhoven, Rotterdam en Utrecht. Provincies, gemeenten, ruim 150 grote werkgevers, vakbonden en werkgeversorganisaties werkten met elkaar samen om de projecten te realiseren. Het ministerie van I en M leverde een financiële bijdrage aan de projecten en ondersteunde de regio's bij de uitvoering. Ook zorgde het ministerie ervoor dat de resultaten werden gemeten en geëvalueerd. De projecten waren daarnaast bedoeld om weggebruikers en werkgevers vertrouwd te maken met de keuzes die zij hadden (thuiswerken, vroeger of later beginnen en openbaar vervoer). Ook bieden de projecten inzicht in het gedrag van de automobilisten bij prijsprikkels. Die bewustwording en extra kennis helpen bij een effectieve invoering van de kilometerprijs. Tot slot bieden de projecten het bedrijfsleven de kans om praktijkervaring met de nieuwe technologie en aanvullende diensten op te doen.

#### *Couleur locale*

Kern van de regionale projecten is dat gewerkt wordt met beloningen in plaats van betalingen. Door het ontbreken van een wettelijk kader moet gewerkt worden met vrijwilligers. Om toch zoveel mogelijk in de sfeer van Anders Betalen voor Mobiliteit te zitten, wordt gewerkt met een mobiliteitsbudget. Er wordt met kentekenregistraties een referentiemeting gehouden op basis waarvan wordt vastgesteld hoe vaak een deelnemer gemiddeld in de spits rijdt. Dat bepaalt de hoogte van diens mobiliteitsbudget. Iedere keer dat een deelnemer in de spits gesignaleerd wordt, wordt het mobiliteitsbudget afgewaardeerd. In principe kan een deelnemer niet onder de nul komen (behalve in Amsterdam). De afwaardering per rit/beloning per mijding en voorwaarden voor deelname verschillen per regio. De zes regio's hadden ieder hun eigen accent. Dit brede pallet aan projecten komt voort uit de regionale (historische) context en leidt tot uiteenlopende inzichten. Een korte kenschets:

- Amsterdam een systeem dat zoveel mogelijk aansluit op het landelijke systeem, waarbij deelnemers wel het risico hadden om onder nul te komen.

- A15 Rotterdam kenmerkt zich door koppeling van de verbreding A15 aan werkzaamheden aan de Maasvlakte. Bijzonder is dat deelnemers van tevoren een mijdingsintentie moeten aangeven die vervolgens wordt gecontroleerd door o.a. een smartphone.
- Den Haag koos voor eens systeem waarbij werving via grote werkgevers in de regio gebeurde. Er werd gebruik gemaakt van een On Board Unit (OBU).
- Arnhem-Nijmegen koos vanwege de vele werkzaamheden in de regio een systeem waarbij een raamcontract werd gesloten om meerdere spitsmijdprojecten te realiseren. De belangrijkste zijn SLIM Prijzen Waalbrug, Regioring en recentelijk Regio Zuid.
- Utrecht had meerdere projecten, gekoppeld aan werkzaamheden: Filemijden Utrecht, Spitsvrij en Spitsmijden A12.
- Brabant koos voor een insteek waarbij met name het leren voorop stond. De werkzaamheden aan de A2 waren immers net voorbij. Bijzonder was verder de nadruk op VAS-diensten ('Value Added Services') en (later toegevoegd) de gedragsverandering. Ook is Brabant naast Den Haag en Spitsvrij het enige project waarbij OBU's werden gebruikt.

## 1.2 *Spitsmijden in Brabant*

Aan de praktijkproef Spitsmijden in Brabant doen 2.000 deelnemers mee. Met deze proef onderzoeken de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) hoe financiële prikkels, innovatieve informatiediensten en overtuigingsstrategieën kunnen leiden tot het veranderen van reisgedrag. De nadruk van het Brabantse mobiliteitsproject ligt op het leren. Onderstaand wordt kort de proefopzet beschreven.

## 1.3 *Spitsmijden in Brabant in een notendop*

### *Prijsprikkel*

De praktijkproef Spitsmijden in Brabant is één van de regionale mobiliteitsprojecten. We onderzoeken gedurende een periode van anderhalf jaar of spitsrijders te verleiden zijn tot gedragsverandering. Op dit moment heeft Spitsmijden in Brabant ongeveer 2.000 deelnemers. Deelnemers ontvangen een beloning als zij buiten de spits reizen (maximaal € 2,50 per gemedene spits). Spitsstijden zijn op werkdagen van 7.30 tot 9.30 uur en van 15.30 tot 18.30 uur. Doel is de centra van 's-Hertogenbosch en Eindhoven te ontlasten. De praktijkproef Spitsmijden in Brabant loopt van oktober 2010 tot en met april 2012.

### *Informatieprikkel*

Spitsmijden in Brabant heeft naast de financiële prikkel veel aandacht voor innovatieve informatiediensten. De basis voor de informatiediensten wordt gevormd door de TravelStar, een handcomputer die alle deelnemers in bruikleen hebben gekregen en waarop een speciaal voor dit project ontwikkelde navigatiemodule zit. Bijzonder is dat er sprake is van lokale informatie, dat er een multimodaal reisadvies wordt gegeven – dus niet alleen voor de auto, maar ook voor alternatieve vervoerwijzen – en dat al deze informatie vanaf de keukentafel in-car meegenomen kan worden. De navigatie is uitgebreid en verrijkt met informatie over de gewenste snelheid in de omgeving van scholen, parkeerinformatie, wegwerkzaamheden, verwacht brandstofgebruik en CO<sub>2</sub>.

uitstoot. Daarmee biedt Spitsmijden in Brabant meer informatie aan dan traditionele informatie- en navigatiesystemen.

### *Overtuigingsstrategieën*

Nieuw binnen regionale mobiliteitsprojecten is de inzet van overtuigingsstrategieën. Gebaseerd op psychologische inzichten en marketingkennis zijn gerichte interventies ontwikkeld met als doel de spitsmijders meer en langer te laten mijden. Daarmee wordt een meer structurele gedragsverandering beoogd doordat de doelstelling van het project (het mijden van de spits) door deelnemers meer verinnerlijkt wordt.

### *Monitoring en evaluatie*

Om goed te kunnen leren van de deelnemers, wordt op diverse manieren informatie verzameld. Allereerst hebben de deelnemers een On Board Unit (OBU) in de auto waarmee de individuele ritgegevens worden geregistreerd. Verder staan rondom de centra van 's-Hertogenbosch en Eindhoven kentekencamera's die het verkeersbeeld registreren. Ook wordt het gebruik van de informatiediensten op de TravelStar en de website gelogd. Deelnemers wordt daarnaast gevraagd om ieder half jaar een deelnemersenquête in te vullen. Ook worden regelmatig telefonische interviews afgenomen voor specifieke vragen. Tot slot vindt periodiek een klankbordbijeenkomst plaats voor deelnemers en is er een testpanel waar deelnemers naar hun specifieke ervaringen wordt gevraagd.

## **2. Leren als regionaal doel**

### *2.1 Regionale noodzaak*

Spitsmijden in Brabant is als enige regionaal mobiliteitsproject enkel en alleen opgezet als een leerproject. Reden daarvoor is dat de provincie Noord-Brabant veel inspanningen verricht op het gebied van regionale monitoring. De noodzaak om veel aandacht te besteden aan het volgen van de ontwikkelingen en het doen van evaluaties wordt geëist vanuit een bestuurlijke invalshoek. In de provinciewet staat opgenomen: "Gedeputeerde Staten verrichten periodiek onderzoek naar de doelmatigheid en de doeltreffendheid van het door hen gevoerde bestuur. Provinciale Staten stellen bij verordening regels hierover". Dit manifesteert zich sinds 2010 onder andere in een up-to-date website met gegevens op het gebied van mobiliteit en economie ter vervanging van het traditionele cijferboekje (<http://brabant.databank.nl>). Spitsmijden in Brabant is dan ook onderdeel van een groter regionaal monitoring- en evaluatieprogramma. Het programma kent een opbouw in drie niveaus: monitoring op projectniveau, op programmaniveau en op netwerkniveau.

### *2.2 Projectevaluaties*

De afgelopen jaren zijn enkele grote projectevaluaties uitgevoerd. Dat heeft veel ervaring opgeleverd met het voorbereiden, opzetten en uitvoeren van projectevaluaties. Onderstaand overzicht schetst de (chronologische) ontwikkeling van de regionale monitoring en evaluatie.

### *Monitoring van wegwerkzaamheden ombouw A2 (2007-2009)*

Ten tijde van de wegwerkzaamheden rond rondwegen in 's-Hertogenbosch en Eindhoven (scheiding hoofd- en parallelbanen) is er voor het eerst langdurig gemonitord wat het effect was van de werkzaamheden op de doorstroming en verkeersveiligheid. Maandelijks zijn de cijfers verzameld en gerapporteerd om hiermee snel in te spelen op de werkzaamheden 'in-het-veld'. Door middel van een uitgebreid meetsysteem op zowel rijkswegen als provinciale wegen zijn de gegevens over trajectsnelheden, intensiteiten, files, ongevallen en incidenten ingewonnen, bij elkaar gebracht en geanalyseerd zowel voor ochtend- als avondspits. Deze uitgebreide periodieke monitoring heeft geleid tot een goed inzicht van de effecten van de wegwerkzaamheden op de doorstroming en verkeersveiligheid.

### *Informatieve weg ( 2008)*

In de periode 2005-2007 is op de provinciale weg N629 (Oosterhout-Dongen) op 17 signaalgevers informatie getoond die tot doel had om de weggebruikers te informeren en een gedragsverandering te realiseren. Het betreft hier informatie over het al dan niet in werking zijn van de verkeerslichten, de rijnsnelheid en volgtijd, waarschuwingen voor overstekende fietsers en hulpvoertuigen met noodsignalen en informatie over groenverlenging voor (vracht)verkeer en voertuigzwaarte.

Het doel van de evaluatie was om vast te stellen:

- hoe de weggebruiker de informatievoorziening ervaart;
- welke effecten de informatievoorziening heeft op het individuele verkeersgedrag;
- welke effecten de informatievoorziening meer in het algemeen heeft op het betreffende wegvak.

Deze onderzoeksdoelen zijn beantwoord aan de hand van een evaluatie bij de weggebruiker (beleving en gedrag op basis van vragenlijsten) en een verkeerskundige evaluatie (meetsystemen in de weg). De informatie uit de enquête en de meetsystemen was voldoende om de twintig (van tevoren) opgestelde vragen te kunnen beantwoorden. Als les voor M&E is het vooral van belang dat de technische werking van de systemen moet zijn gewaarborgd en dat in de specificatiefase van de aanbesteding de evaluatie zodanig is uitgewerkt dat de gegevensverzameling optimaal is afgestemd op de evaluatie. Bijzonder aan deze evaluatie is dat het onderzoek getoetst is door de Zuidelijke Rekenkamer. Bij de provincie Noord-Brabant wordt daarvoor o.a. gebruik gemaakt van een checklist.

### *Effecten Goedkoop en gratis openbaar vervoer (2009)*

Bijzonder aan deze M&E is dat er aan de voorkant 'eisen' gesteld zijn door bestuur. Voor de uitvoering van deze proef is een toetsingskader opgesteld, dat is gekoppeld aan de drie pijlers van Telos, de zogeheten duurzaamheidsdriehoek. Vooraf is duidelijk gesteld dat de proef een bijdrage zou moeten leveren aan het terugdringen van congestie (economische pijler), verbetering van de luchtkwaliteit (ecologische pijler), het bevorderen van maatschappelijke participatie (sociaal-culturele pijler) en toenemend gebruik van het openbaar vervoer (economische pijler).

Op basis van bestaand datamateriaal, waarnemingen in het veld, (model-)berekeningen en enquêtes zijn de effecten van goedkoop en gratis openbaar vervoer zowel ex-post als ex-ante geëvalueerd.

### *Reisinformatie langs de weg in Noord-Brabant/Effecten DRIPS (2011)*

Om weggebruikers te informeren over reistijden en stremmingen zijn op een drietal locaties dynamische route-informatiepanelen (DRIPs) en één grafisch route-informatiepaneel geplaatst waarop reistijdinformatie wordt getoond. Onder de weggebruikers die de panelen passeren is (via kentekenherkenning en enquêtevragen) hoe zij de informatie waarderen, voor wie de informatie relevant is en welk deel van het verkeer de informatie gebruikt om een routekeuze te maken. In welke mate de GRIP daadwerkelijk van invloed is geweest op de routekeuze, is onderzocht in de verkeerskundige analyse.

Uit de enquêteresultaten is gebleken dat dit soort wegkantsystemen een duidelijke toegevoegde waarde heeft voor de reiziger en de informatie leesbaar, begrijpbaar en zinvol is. Wel is duidelijk de behoefte aanwezig te weten wat de oorzaak is van een stremming. Ook moet de informatie betrouwbaar zijn en overeenkomen met andere informatiebronnen (zoals in-car systemen). De resultaten van het onderzoek zijn ook (achteraf) weergegeven met behulp van de SUMO-methodiek. Uitgangspunt van deze methodiek is dat het gedragsveranderingproces in een aantal stadia wordt doorlopen om uiteindelijk op een gedragsverandering uit te komen. De SUMO methode zou nog effectiever kunnen zijn als hieraan gewerkt zou zijn voorafgaand aan de opzet van het onderzoek.

### *2.3 Monitoring op programmaniveau*

Hoewel de monitoring per project duidelijk in een behoefte voorzag en nuttige informatie opleverde, was er behoefte om parallel aan de projectevaluaties meer inzicht in de effecten van programma's te hebben. Daarom zijn enkele programma-monitors opgezet. De belangrijkste op een rij:

#### *Prestatie- en effectmonitor Dynamisch Verkeersmanagement (2009)*

In de visie Dynamisch Verkeersmanagement 'Van Toergroen tot Intermodaal reisadvies' uit 2006 zijn drie ontwikkelpaden gedefinieerd die er uiteindelijk toe moeten leiden dat reizigers continue de beschikking hebben over (intermodaal) reisadvies en het verkeer door de gezamenlijke wegbeheerders kan worden gestuurd.

Per ontwikkelpad zijn meerdere maatregelen geformuleerd. In de prestatie-monitor DVM is via een doelenboom op programma- en projectniveau een beoordeling gegeven van de prestaties. De informatie is op basis van een groot aantal auditgesprekken verzameld en geanalyseerd en in kaartbeelden zichtbaar gemaakt. Daarbij is (door zogeheten smileys) aangegeven of de prestatie volgens planning verloopt, planning uitloopt of prestatie niet in zicht is. Naast de prestatie-monitor toont de effectmonitor de ontwikkelingen in de tijd op het gebied van bereikbaarheid (reistijden op trajecten) en verkeersveiligheid.

#### *PVVP- Dynamische beleidsagenda (2012)*

In 2006 is het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006-2020) door Provinciale Staten vastgesteld. Hiermee is op strategisch niveau het mobiliteitsbeleid vastgelegd. De Dynamische beleidsagenda (DBA) vervult als tactische uitvoeringsagenda van het PVVP een verbindende rol op tactisch niveau om de maatschappelijke doelen te realiseren. De

DBA werkt door naar operationeel niveau, waar de uitvoering door provincie en partners op provinciaal en regionaal niveau plaatsvindt.

In het PVVP is vastgelegd dat 'de beleidsagenda elke twee jaar wordt geactualiseerd op basis van de monitoring van de mobiliteit in Brabant en nieuwe politieke inzichten' om de beleidscyclus te sluiten. De Dynamische Beleidsagenda (DBA) bevat achttien tactische doelen. Bij de herijking van de DBA is voor de eerste keer een soort foto gemaakt van de effecten in 2011 gekoppeld aan die doelen. De effecten zijn samengesteld uit eigen metingen van provincie of CBS. Door periodiek de effecten en prestaties bij te houden (monitoring) kan het verloop worden gevolgd en waar nodig bijgestuurd. Met de DBA kan dus vanuit het tactische niveau gestuurd worden op te maken keuzes op operationeel niveau.

#### *2.4 Monitoring op netwerkniveau*

Op een nog hoger abstractieniveau ontstond eveneens behoefte aan inzicht van effecten. Daarom is ook op netwerkniveau monitoring en evaluatie opgezet. Hier is Spitsmijden een voorbeeld van.

##### *Spitsmijden in Brabant (2010-2012)*

Zie paragraaf 1.3 voor een beschrijving van deze praktijkproef.

##### *M&E Beter Benutten (2012-2015)*

Het actieprogramma Beter Benutten heeft tot doel om in de periode tot 2015 gebiedspakketten te ontwikkelen die een extra bijdrage moeten leveren aan het verminderen of oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. Hierbij wordt sterk gelet op het samenspel van modaliteiten en de samenwerking in de regio's. Het in juni vastgestelde plan van aanpak voor M&E richt zich vooral op de outcome. Hierbij wordt grofweg de volgende indeling aangehouden:

1. Meting van de verkeerskundige effecten;
2. Meting van de gedragsverandering (alleen bij vraagbeïnvloedingsmaatregelen);
3. Meting van de gebruikerstevredenheid;
4. Meting van het gebruik;
5. Verklarende variabelen: inventarisatie van zaken, op of in de nabijheid van het relevante netwerk, die van invloed kunnen zijn op de metingen.

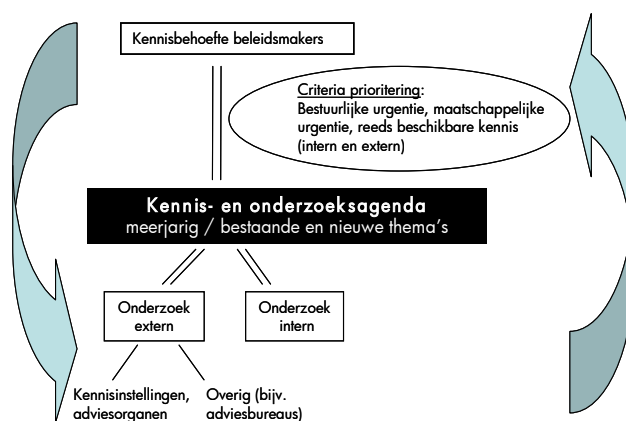
Belangrijkste bron (90%) voor de meting van de verkeerskundige effecten wordt de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement worden metingen verricht conform de (landelijke) enquêtes Slim Werken Slim Reizen (SUMO-systematiek) die voor dit programma worden verrijkt met vragen over benutten. Ook wordt de doelgroep uitgebreid (naast medewerkers ook gericht op mobilisten). In samenspraak tussen regio en het ministerie van IenM wordt bekeken hoe de vragenlijsten kunnen worden gestandaardiseerd (databank) en voldoende regiospecifiek gemaakt kunnen worden, om ook betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van de regionale maatregelen. Ook de mogelijkheden voor het inzetten van een (klanten-) panel worden in het kader van M&E benutten nader onderzocht. Regio en rijk werken nauw samen in dit project. Tijdens het CVS-congres wordt hierop uitgebreid in gegaan.



## 2.5 Borging van M&E in de regionale organisatie

M&E is onlosmakelijk verbonden met de Kennis- en Onderzoeksagenda die momenteel binnen de provincie Noord-Brabant wordt opgesteld. De Kennis- en Onderzoeksagenda is de verbindende schakel tussen beleid en onderzoek (zie figuur 1) en zal dus ook in de verbinding tussen beleid en onderzoek tot stand komen. De agenda zal kennisvragen per thema gaan bevatten die van belang zijn voor alle fasen van de beleidscyclus: dus zowel agenderend onderzoek, monitoring als beleidsevaluaties.

Figuur 1: Kennis- en Onderzoeksagenda - de verbindende schakel tussen beleid en onderzoek



Eind november stellen Gedeputeerde Staten van provincie Noord-Brabant de Kennis- en Onderzoeksagenda 2013 vastgesteld.

## 3. Doelen van de landelijke monitoring

### 3.1 Aanleiding

Zoals eerder aangegeven, was de landelijke doelstelling van de mobiliteitsprojecten om nog voor de introductie van de kilometerprijs ervaringen op te doen met prijsprikkels en VAS om gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren. Voor deze projecten is in totaal €100 miljoen ter beschikking gesteld. Om verantwoording te kunnen afleggen aan de Tweede Kamer is zorgvuldige monitoring en evaluatie van de mobiliteitsprojecten noodzakelijk. Inhoudelijk heeft de monitoring en evaluatie ten doel om te meten in hoeverre gedragsverandering gerealiseerd wordt bij een nader te bepalen percentage van de *frequent users* in de spitsen voor een corridor of een netwerk. M&E is gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk of op één of meerdere corridors. Om de doelen te bereiken, is een aanpak gekozen waarbij in elk geval de volgende zaken worden gemonitord:

- Gedragseffecten bij de deelnemers;
- Technisch functioneren van het systeem;

- Het gebruik van Value Added Services (VAS) (indien onderdeel van het mobiliteitsproject);
- Voortgang en proces (planning, kosten, kwaliteit etc.) als beheersmaatregelen.

Voor een uitwerking hiervan wordt verwezen naar tabel 1.

Om er zeker van te zijn dat de data van de verschillende mobiliteitsprojecten bruikbaar en onderling vergelijkbaar zijn, heeft ABvM een standaard-format voor de monitoring en evaluatie van gedrag, techniek en gebruik van VAS opgesteld. Vanzelfsprekend kan de regio aan deze format nog elementen toevoegen (voor zaken die de regio aanvullend wil monitoren). In principe kunnen er echter geen gegevens worden weggelaten (tenzij ze voor het specifieke project niet van toepassing zijn).

#### *Centrale database voor mobiliteitsprojecten ABvM*

Zoals eerder aangegeven moeten de Minister en de Tweede Kamer optimaal worden geïnformeerd over de leereffecten van de verschillende mobiliteitsprojecten en de interregionale overeenkomsten en verschillen. Om die reden gaat ABvM een centrale database opzetten, waarin de regionale data van alle mobiliteitsprojecten op eenduidige en gestandaardiseerde wijze kunnen worden opgeslagen, verwerkt en gebruikt door Verkeer en Waterstaat voor analyses en rapportages aan de Tweede Kamer. De door de regio's aangeleverde data zijn strikt vertrouwelijk. De analyses en rapportages zijn wel openbaar maar bevatten geen commerciële en/of privacygevoelige informatie.

#### *Gestandaardiseerde formats (tabellen gedragseffecten en techniek)*

Om er zeker van te zijn dat de data van de verschillende mobiliteitsprojecten bruikbaar en onderling vergelijkbaar zijn, heeft ABvM een standaard-format voor de monitoring en evaluatie van gedrag, techniek en gebruik van VAS opgesteld. Vanzelfsprekend kan de regio aan deze format nog elementen toevoegen (voor zaken die de regio aanvullend wil monitoren). In principe kunnen er echter geen gegevens worden weggelaten (tenzij ze voor het specifieke project niet van toepassing zijn).

### *3.2 Afspraken over Monitoring & Evaluatie tussen ABvM en de regio*

De regio zal per kwartaal rapporteren over de voortgang van het mobiliteitsproject. Rapportage van de voortgang van de beheersaspecten (proces) maakt onderdeel uit van de voortgangsrapportage. Voor wat betreft de monitoring en evaluatie van gedragseffecten, techniek en (indien van toepassing) VAS wordt verwezen naar de tabellen 1, 2 en 3. In deze tabellen is vastgelegd:

- Welke data aan ABvM geleverd worden en in welke grootheden;
- Frequentie en wijze van rapporteren c.q. opleveren aan ABvM.

### *3.3 Afspraken tussen de regio en het uitvoerend consortium en/of intermediair*

Vanzelfsprekend is het van groot belang dat ook met het uitvoerend consortium en/of een intermediair (afhankelijk van de proef, bijvoorbeeld een mobiliteitsmakelaar) heldere afspraken worden gemaakt. In deze proef is dit als volgt geregeld:

- Wat betreft de monitoring van de voortgang van beheersaspecten: medewerking eisen aan de evaluatie van het uitvoeringsproces (bijwonen periodieke gesprekken, eventueel verslaglegging daarvan);
- Wat betreft de monitoring van gedragseffecten, techniek en (indien van toepassing) VAS: eisen en afspraken vastleggen over:
  - op te leveren data (aard data en grootheden): verwijzen naar tabellen 2 en 3 over gedragseffecten en techniek;
  - format van op te leveren data: format dat bruikbaar is voor gangbare databases, bijvoorbeeld MS Access of SPSS;
  - frequentie van oplevering data: minimaal de frequentie zoals is afgesproken tussen ABvM en regio;
  - frequentie van meten: zie tabel 1;
  - reserveren van tijd (ongeveer drie dagen) bij de uitvoerende partij voor 'technische' afstemming van de matching van regionale en landelijke databases;
  - er is een vragenlijst beschikbaar die kan worden gebruikt om de juiste gedragsgegevens te verzamelen (niet verplicht).

#### **4. Samenwerking en dilemma's**

We bevinden ons in de overgang van Monitoring 1.0 (op zichzelf staand) naar Monitoring 2.0 (verbindingen leggen). In de overgang naar een ander systeem is het logisch om dilemma's tegen te komen. Hieronder staan de wat ons betreft belangrijkste op een rij. Deze dilemma's zijn het uitgangspunt voor een goede discussie, die wij graag met vakgenoten aangaan.

We maken daarbij een onderscheid naar dilemma's rond de data-inwinning en dilemma's rond de organisatie van de monitoring en evaluatie.

Data-inwinning is een gezamenlijk doel, maar...

- a. Is sterk afhankelijk van uitvoerende partij. Is daarmee ook de kwaliteit voldoende gewaarborgd?
- b. Hoe is eigendom geregeld? Ieder een eigen kopie of één gezamenlijke database?
- c. Data op welk niveau? Zo laag mogelijk niveau, maar wat is dat?
- d. Liefst ruwe data, maar hoe ga je dan om met verrijkte data? Die wil je eigenlijk ook omdat anders dubbel werk wordt gedaan.
- e. Hoe zorg je dat in grote nationale database voldoende zicht is op project-specifieke kenmerken die overall-analyse kunnen verstoren?
- f. Continu discussie over privacy van data. Wie mag wat wanneer gebruiken?
- g. Hoe ga je om met derden die ook gebruik willen maken van deze data?
- h. Hoe deel je de enorme schat aan informatie die in deze data zit? Hoe maak je van monitoring een nuttige evaluatie?

Monitoring en evaluatie is snel genoemd maar ...

- a. Op welke wijze en op welk moment wordt de politiek en het bestuur bij de M&E betrokken?

- b. Hoe leren we van anderen en delen we de kennis van M&E-projecten? Is hier wellicht een rol voor het Kennisplatform Verkeer en Vervoer voor weggelegd? Wordt SUMO de standaard?
- c. Wanneer is een project succesvol als verschillende partijen daar verschillende normen voor hebben?
- d. Hoe zetten we als overheid een opdracht voor M&E in de markt? Maken we zelf de technische specificaties of gaan we in dialoog met marktpartijen?
- e. Hoe gaan we om met nieuwe technologieën die tijdens de looptijd van een project op de markt komen en veranderende omstandigheden? Blijven we vast houden aan wat we gevraagd hebben of gaan we de scope wijzigen ?

## 5. Conclusies

In dit paper hebben we gezien dat de samenwerking tussen de regio en het ministerie van I en M aan het veranderen is. De regio is gewend om de M&E op projectniveau te organiseren. M&E wordt voor elk project opnieuw opgezet, dus steeds maatwerk waarbij onvoldoende kennis van vorige projecten is gebruikt en ook samenwerking met anderen niet aan de orde is. Daarom is de kennis uit de projecten ook niet gedeeld.

Bij de mobiliteitsprojecten (waar Spitsmijden in Brabant er één van is) zien we al dat de regio's samenwerken. Een eerste vorm van gebruik van gestandaardiseerde formats en samenwerking met derden en delen van kennis is gevonden. Hier is nog sprake van regionale projecten, die van elkaar leren, maar op zichzelf staan, met eigen, regionale, doelen. De M&E-resultaten van de projecten worden door het ministerie verzameld en in samenhang geanalyseerd. Dit noemen we Monitoring 1.0.

De opvolger van de mobiliteitsprojecten is het programma Beter Benutten. Hier zien we dat de leerpunten uit de mobiliteitsprojecten, ook op het gebied van M&E, direct worden toegepast. Bij de Beter benutten-projecten is er sprake van een landelijke M&E-leidraad van het ministerie, die door de regio's in gezamenlijkheid wordt uitgevoerd, met respect voor de regionale leerdoelen. Monitoring komt tot volle bloei in het programma M&E van Beter Benutten (o.a. centrale inkoop van NDW-analyses, database enquêtevragen). De borging in de organisatie vindt plaats door M&E te verbinden aan het Kennis en Onderzoek-programma binnen de provincie. Met recht kunnen we spreken van een Monitoring 2.0.

De M&E, een onderwerp waar alle projecten mee te maken hebben, kan robuuster en kwalitatief beter als projectteams meer delen over methoden en technieken van M&E. Door het uiteenzetten van hoe de M&E bij de mobiliteitsprojecten en bij het Beter Benutten-programma is geregeld, geven we een aanzet ter verbetering.

Literatuur:

Evaluatie Informatieve weg, Arane /ITS, 25 febr 2008.

Telos, De duurzaamheidsbalans 2001, febr 2001.

Reisinformatie langs de weg in Noord-Brabant, Goudappel Coffeng, okt 2011.

Monitor Verkeersafwikkeling Ombouw Rondweg 's-Hertogenbosch en Randweg Eindhoven, Mu-consult.

Prestatiemonitor Dynamisch Verkeersmanagement 2008-2009, Witteveen+ Bos, 2009.

Monitoring Goedkoop openbaar vervoer, Mobycon, 2009.

## **Bijlage 1: Overzicht van gevraagde onderzoeksdata Spitsmijden in Brabant**

### **A. Gedragseffecten**

- Inzicht in persoonlijke situatie
- Inzicht in werksituatie en arbeidsvoorwaarden
- Inzicht in vervoerswijze woon-werk
- Inzicht in daadwerkelijk reisgedrag woon-werk
- Inzicht in acceptatie OBU
- Inzicht in vertrouwen en gebruik van betaalsysteem
- Inzicht in vertrouwen en gebruik van VAS-diensten

### **B. Technisch functioneren**

- Inzicht in functioneren van wireless Interface
- Inzicht in functioneren van Human Machine Interface
- Inzicht in inbouw en gebruik van OBU
- Inzicht in communicatie met gebruikers
- Inzicht in aanbod van VAS-diensten

### **C. Gebruik VAS-diensten**

- Inzicht in aanbod van VAS-diensten
- Inzicht in type VAS-diensten
- Inzicht in gebruik van VAS-diensten

### **D. Proces**

- Inzicht in logistiek rond inbouw en gebruik van OBU
- Inzicht in logistiek rond inbouw en gebruik van TravelStar
- Inzicht in de betrouwbaarheid van de apparatuur
- Inzicht in de onderhoudbaarheid van de apparatuur
- Inzicht in de communicatie met gebruikers
- Inzicht in de handhaving