

## **Beter Benutten: de resultaten voor en door burgers**

Henk Taale – Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, TU Delft –  
henk.taale@rws.nl

Bouke Wiersma – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –  
bouke.wiersma@minienw.nl

Rudie de Bruin – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –  
rudie.de.bruin@minienw.nl

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven**

#### **Samenvatting**

Eind 2018 werd het programma Beter Benutten Vervolg definitief afgerond met de publicatie van het evaluatierapport. Van 2015 tot 2017 zijn in 12 regio's allerlei maatregelen geïmplementeerd, variërend van het verbeteren van bestaande fietsroutes tot optimalisatie van logistieke processen, en van het aanpassen van collegetijden van hogescholen tot het nog intelligenter maken van verkeersregelininstallaties. Heel veel verschillende soorten maatregelen dus, ingedeeld op de thema's werkgeversaanpak, fiets, spitsmijden, smart mobility, openbaar vervoer en logistiek.

En wat is nu het effect van al deze maatregelen? Hoe hebben ze bijdragen aan het doel om te komen minder vertraging? Om deze vragen te beantwoorden, is vanaf het begin monitoring en evaluatie een belangrijk onderdeel van het programma geweest, zowel vooraf bij de beoordeling en prioritering van de maatregelen, als achteraf bij het bepalen van de uiteindelijke effecten. Vooraf werden de maatregelen beoordeeld op hun kosteneffectiviteit en op hun potentie om bij te dragen aan het beleidsdoel.

De evaluatieaanpak achteraf was gericht op het individueel evalueren van de afzonderlijke maatregelen en het effect daarvan als basis te gebruiken om uitspraken te doen voor het regionale en landelijke niveau. Dat is gebeurd met de Mobiliteitsscan, een online tool die gebruikt kan worden voor de visualisatie van mobiliteitsdata en voor quick scan analyses ('what-if' berekeningen). Daarnaast is een gedragsmeting gehouden om het waargenomen effect te verklaren en zijn er berekeningen uitgevoerd om de effecten op emissies te bepalen.

Uiteindelijk heeft het Beter Benutten Vervolgprogramma een positief resultaat opgeleverd. Door alle inzet op het veranderen van gedrag en het stimuleren van andere vervoerwijzen, andere tijden en anders werken, zijn er 80.000 auto's minder in de spits gaan rijden. Deze vermindering is voor een groot deel toe te schrijven aan de overstap naar de fiets en aan het meer flexibel werken. Berekeningen met de Mobiliteitsscan en aanvullende schattingen lieten zien dat de gerealiseerde spitsmijdingen hebben geleid tot een vermindering van 13% van de reistijd in de drukste gebieden en dat een jaarlijkse reductie in emissies van 61.000 ton CO<sub>2</sub> is bereikt.

Het Beter Benutten is succesvol afgerond en voor de ontwikkelde werkwijze is al ruimte gemaakt in de nieuwe spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Ook in veel regio's wordt de publiek-private samenwerking bij veel initiatieven op het gebied van werkgeversaanpak, fietsstimulering en smart mobility voortgezet.

## **1. Inleiding**

Het eerste Beter Benutten programma was een succes. Door de samenwerking tussen regionale overheden, bedrijfsleven en het rijk zijn in de periode 2011-2014 ruim 350 gebiedsgerichte maatregelen in 12 regio's uitgevoerd en is gewerkt aan een drietal landelijke projecten op het gebied van ITS, spoor en logistiek. Voor alle twaalf regio's is bij de start van het programma een probleemanalyse uitgevoerd en is op basis daarvan een pakket maatregelen samengesteld dat gericht was op het verminderen van de grootste regionale knelpunten. Daarbij waren de maatregelen redelijk evenwichtig verdeeld over vraagmaatregelen, zoals spitsmijden, e-fietsstimulering en werkgeversaanpak, aanbodmaatregelen, zoals bijvoorbeeld de aanpassing aansluiting A6 Lelystad, de aanleg van P&R plekken in Groningen en een fietssnelweg in Twente, en verkeersmanagementmaatregelen, zoals de aanpassing van verkeersregelinstallatie (VRI's) en incident management.

Al deze maatregelen hebben ertoe geleid dat uiteindelijk er 47.000 spitsmijdingen per dag waren, terwijl het doel 25.000 spitsmijdingen was. Het effect van de spitsmijdingen op de vertraging is berekend aan de hand van een waargenomen factor tussen het aantal spitsmijdingen en voertuigverliesuren (MinIenM, 2016a). Op die manier is berekend dat de vertraging op specifieke trajecten in de spits is verminderd met 19%. Door de aanname met betrekking tot de factor ligt de bandbreedte van dit resultaat tussen de 14% en 24%, terwijl 20% het doel was. Dus alleszins een goed resultaat, zeker ook omdat er positieve effecten op de emissie van CO<sub>2</sub> (70.000 ton/jaar), NO<sub>x</sub> (150 ton/jaar) en PM<sub>10</sub> (15 ton/jaar) zijn gemeten.

Door het succes van het Beter Benutten programma heeft het ministerie dezelfde werkwijze voortgezet in een vervolgprogramma (Beter Benutten Vervolg, BBV). Daarbij was de samenwerking in de regio nog steeds het belangrijkste uitgangspunt. De gedachte hierbij was dat voor het oplossen van mobiliteitsproblemen de overheid het bedrijfsleven hard nodig heeft. Gezamenlijk zijn daarom de knelpunten in elke regio in kaart gebracht en zijn er maatregelpakketten samengesteld en uitgevoerd. Hierbij lag de focus op maatregelen die het reisgedrag proberen te beïnvloeden of te sturen. Daarnaast is ingezet op het verminderen van vracht- en bestelverkeer in de spitsen en de ontwikkeling en uitrol van smart mobility toepassingen, zoals 'slimme' verkeerslichten (iVRI's).

Natuurlijk speelde in BBV ook weer monitoring en evaluatie (M&E) een belangrijke rol en dat is dan ook het onderwerp van dit paper. Maar eerst wordt nader ingegaan op de maatregelen. Vervolgens komen dan de M&E-aanpak, de tool die daarvoor gebruikt is en de resultaten aan bod. Als laatste worden de conclusies getrokken en de geleerde lessen besproken.

## **2. Beter Benutten Vervolg**

### *2.1 Regionale samenwerking*

Zoals hierboven al vermeld is samenwerking een belangrijk uitgangspunt van Beter Benutten. Ook in het vervolgprogramma werkten overheden weer samen met het

bedrijfsleven. De werkgevers zijn onmisbaar in het faciliteren van hun werknemers om flexibeler om te gaan met werktijd en modaliteit. Ook het succes van logistieke veranderingen hangt voor een groot deel van de samenwerking tussen verladers, vervoerders en logistiek dienstverleners, evenals dat fabrikanten, ICT-bedrijven en service providers onmisbaar zijn om de potentie van smart mobility te ontsluiten.

Het samenwerken gebeurde in 12 regio's. Deze regio's legden verschillende accenten om te werken aan de bereikbaarheidsdoelstelling. In sommige regio's werd de nadruk gelegd op innovatie, terwijl andere regio's zich juist richten op het in goede banen leiden van bezoekers. Soms was het verbeteren van de logistiek leidend en soms het aanpakken van de hinder tijdens werkzaamheden. Maar er waren ook overkoepelende thema's, zoals de samenwerking met werkgevers en stimuleren van fietsgebruik. Ook de organisatie van de uitvoering van de maatregelen kon per regio anders zijn, soms was er een aparte projectorganisatie en in andere regio's werd weer gebruik gemaakt van bestaande vormen. De 12 regio's waarin Beter Benutten werd uitgevoerd, zijn weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: De 12 regio's van Beter Benutten (bron: MinIenW, 2018)

## 2.2 Thematische aanpak

Hoewel er per regio verschillen konden zijn in accent, waren er op landelijk niveau toch wel een zestal thema's aan te wijzen die in veel regio's terugkwamen. Dit zijn:

- Werkgeversaanpak,
- Fiets,
- Spitsmijden,
- Smart mobility,

- Openbaar vervoer,
- Logistiek.

De werkgeversaanpak is erop gericht een deel van de forenzen minder of niet in de spits met de auto te laten reizen. De werkgevers werden gestimuleerd om maatregelen te nemen om dat te bewerkstelligen. Denk bijvoorbeeld aan het bevorderen van het fiets- en OV-gebruik, het invoeren van flexibel werken en het aanscherpen van parkeerbeleid bij het bedrijf zelf. Bijkomend effect van de aanpak is dat in elke regio is een netwerk van werkgevers ontstaan. In dit netwerk kunnen aangesloten werkgevers van elkaar leren en samenwerken.

De fiets is een kansrijk alternatief voor autogebruik in de spits. Als een deel van de automobilisten overstapt op de fiets of de e-bike dan worden knelpunten op stedelijke wegen en snelwegen ontlast. In Beter Benutten werd het fietsgebruik gestimuleerd door het verbeteren van de fietsinfrastructuur (bestaande routes verbeteren, nieuwe fietsroutes aanleggen, betere voorzieningen voor voor- en natransport) en het stimuleren van het gebruik van de fiets (informereren over fietsroutes, belonen van overstap en campagnes).

Spitsmijden was al een beproefde maatregel uit het verleden en is in BBV opnieuw ingezet om de doorstroming bij werkzaamheden te bevorderen. De tien projecten vonden plaats op een specifieke corridor en/of in een stedelijk gebied en waren er ook op gericht om een blijvende verandering in reisgedrag te bewerkstelligen. De beloning, financieel of met bijvoorbeeld spaarpunten voor een webshop, was daarom een tijdelijke externe prikkel om deelnemers een nieuwe routine te laten ontdekken.

Alle smart mobility toepassingen in Beter Benutten Vervolg vielen onder 'Talking Traffic'. Dit samenwerkingsverband van zo'n 60 steden, de 12 regio's, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat hield zich, samen met het bedrijfsleven, bezig met het ontsluiten van de benodigde data (data top 8; Talking Traffic, 2016) en de ontwikkeling van applicaties om deze data te gebruiken ten behoeve van een betere doorstroming en comfort van weggebruikers en meer mogelijkheden om het verkeer te managen door wegbeheerders.

Spitsmijden was erop gericht om weggebruikers uit de auto te krijgen en een andere modaliteit te laten gebruiken, maar in veel gebieden is het openbaar vervoer ook heel druk. Beter Benutten richtte zich daarom ook op het verminderen van overbezetting in spitsstreinen op drukke regionale spoorlijnen. En er werd ingezet op het stimuleren van het gebruik van het OV via tijdelijke probeerpassen en het aanbrenge van voorzieningen (bijvoorbeeld stallingen) en het verbeteren van het OV door het aanbod te intensiveren op drukke lijnen en de infrastructuur uit te breiden (busbanen, bus op vluchtstrook).

Alle 12 regio's ontwikkelden maatregelen om het goederenvervoer uit de spitsen te halen. Daarbij werd ingezet op een betere planning, het bundelen van lading, het verhogen van de beladingsgraad en de overstap naar binnenvaart of spoor. Ook werden bedrijven gestimuleerd om meer efficiënte logistieke oplossingen te gebruiken en kregen ze soms een beloning voor het realiseren van spitsmijdingen.

### 2.3 Doelstelling BBV

In totaal zijn er in het Beter Benutten Vervolgprogramma 461 maatregelen gerealiseerd, die allemaal hebben bijgedragen aan het bereiken van de doelstelling van het programma. Deze doelstelling is vooraf vastgesteld en was om tenminste 10% reistijdverbetering te realiseren bij de meest vertraagde ritten in het netwerk. Om vast te stellen of deze doelstelling gehaald is, is een omvangrijk monitoring en evaluatie traject opgezet en uitgevoerd. Daarover gaat de volgende paragraaf.

## 3. Monitoring & evaluatie

### 3.1 Uitgangspunten

Het eerste uitgangspunt was dat de monitoring en evaluatie (M&E) als samenwerking tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en de regio's georganiseerd zou moeten worden. Alle partijen waren nodig om de M&E op te zetten en uit te voeren. Het tweede uitgangspunt was dat zoveel mogelijk werd doorgeborduurd op de meetinstrumenten en van het eerste Beter Benutten programma. Wel was nodig om te kijken of deze instrumenten nog ingezet konden worden als gevolg van de wijziging van de belangrijkste indicator van *congestiereductie* naar *sterkst vertraagde ritten*. Om uniformiteit te waarborgen is daarom gekozen voor de Mobiliteitsscan als centraal instrument. Deze tool wordt in een volgende paragraaf besproken

### 3.2 Werkwijze

Monitoring en evaluatie is in verschillende fasen van het programma toegepast (Ecorys, 2018). Vooraf zijn de plannen van aanpak voor elke maatregel getoetst op hun bijdrage aan de doelstelling van het programma door middel van een kosteneffectiviteitsanalyse. De in de plannen genoemde effecten werden daarbij via een zogeheten waterval schema vertaald naar het aantal spitsmijdingen. Een voorbeeld van een dergelijk schema is: aantal fietsparkeerplaatsen -> bezetting fietsparkeerplaatsen -> extra dagelijkse fietsers -> aantal fietsers uit de auto -> aantal auto's uit de spits -> aantal spitsmijdingen (Ecorys, 2018).

De verantwoordelijkheid voor het schrijven van een M&E-meetplan per maatregel lag bij de regio en de vaststelling gebeurde, soms na toetsing, door het M&E-team dat bij het ministerie verantwoordelijk was voor de opzet en voortgang van het M&E-traject. Tijdens de uitvoering zijn de voortgang van de plannen en de gerealiseerde effecten gemonitord. Zodoende kon eventueel nog worden bijgestuurd. Op basis van de meetplannen zijn per maatregel na de implementatie de effecten gemeten en deze zijn met behulp van de Mobiliteitsscan opgeschaald naar regionaal en landelijk niveau.

De kosteneffectiviteitsanalyse speelde een belangrijk rol bij het vooraf beoordelen van de door de regio voorgestelde maatregelen. Het maakte inzichtelijk hoeveel spitsmijdingen gerealiseerd zouden worden en hoeveel dat ging kosten. Dit was van belang om de subsidie vanuit Rijksgelden te verantwoorden prioriteiten te stellen. Daarnaast kon de analyse ook gebruikt worden de plannen inhoudelijk te beoordelen en overlap vast te stellen. Waar nodig konden dan de maatregelen aangepast worden door bijvoorbeeld onderdelen te laten vallen of een combinatie met andere maatregelen te zoeken.

Maatregelen moeten ook uitgevoerd kunnen worden. Daarom werd er vooraf ook op technische haalbaarheid en planning getoetst.

### 3.3 Gedragmeting

Veel van de Beter Benutten maatregelen zijn gericht op het veranderen van het gedrag van de reiziger. Om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het reisgedrag, welke motieven daarbij een rol spelen en de eventuele belemmeringen die het veranderen van reisgedrag bemoeilijken, is in de 12 regio's in de periode 2012-2017 jaarlijks een onderzoek onder reizigers uitgevoerd (MinIenW, 2017). Naast het reisgedrag lag vanaf 2015 meer de nadruk op het vinden van aanknopingspunten voor het beleid, zodat maatregelen meer gericht konden worden uitgevoerd. De onderzoeksvraag hierbij was: "Hoe kan er met de maatregelen in het programma Beter Benutten beter worden aangesloten bij de mogelijkheden, motivaties en beperkingen die het dagelijks reisgedrag van mobilisten bepalen?" (i&o research, 2016). In de enquête wordt ingegaan op het gedrag inzake vervoermiddelkeuze, tijdstip van reizen, flexibel werken en parkeren, de motivaties voor dit gedrag en de (on)mogelijkheden om dit aan te passen.

### 3.4 Duurzaamheid

Voor het bepalen van de effecten op duurzaamheid is een rekentool gebruikt. Deze tool houdt rekening met het directe effect op de emissies van minder verkeer door spitsmijdingen. Door spitsmijdingen zijn er minder auto's en minder vrachtwagens op de weg. Ook wordt in de tool het effect van een betere doorstroming van het overblijvende verkeer meegenomen in het bepalen van de emissies.

## 4. Mobiliteitsscan

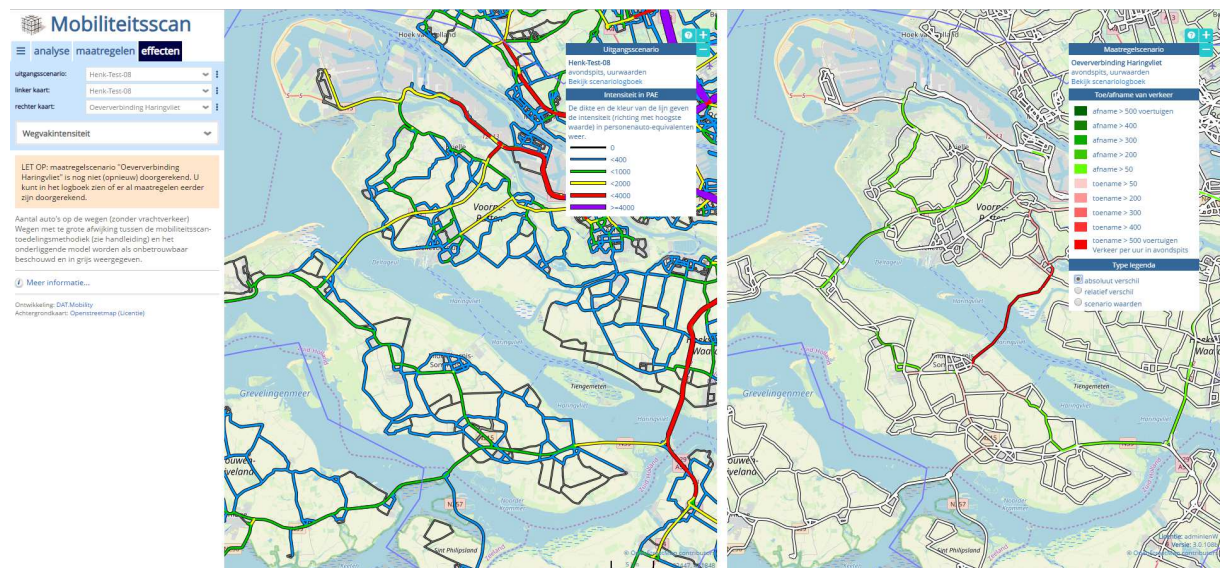
### 4.1 Beschrijving

Om de effecten van het Beter Benutten programma op regionaal en landelijk niveau te bepalen, is gebruik gemaakt van de Mobiliteitsscan. De Mobiliteitsscan is een online instrument waarmee gebruikers analyses kunnen doen ten aanzien van ruimtelijke planvorming, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement en de effecten daarvan op mobiliteit en duurzaamheid. De Mobiliteitsscan heeft twee belangrijke functionaliteiten, te weten:

- Het visualiseren en analyseren van bereikbaarheid en andere beleidsaspecten met ingelezen data van verkeersmodellen en metingen;
- Het globaal en snel verkennen van oplossingsrichtingen aan de hand van "wat-als" berekeningen.

De Mobiliteitsscan gebruikt gemeten data, zoals floating car data (FCD) en/of in- en uitvoer van strategische modellen, zoals het Landelijk Modelsysteem (LMS), Nederlands Regionaal Model (NRM) of andere regionale modellen. Met de tool kunnen indicatoren voor de beschrijving van de mobiliteit gevisualiseerd worden. Het gaat daarbij in de eerste plaats om intensiteiten en snelheden, maar ook andere mobiliteitsindicatoren, zoals reistijd-isochronen en de bereikbaarheidsindicator (BBI) kunnen bepaald worden. Voor BBV is het verkennen van 1e orde (directe) effecten van benuttingsmaatregelen op regionaal en lokaal niveau de belangrijkste functionaliteit van de Mobiliteitsscan. Voor

deze analyses zijn de rekenregels ten aanzien van het aggregeren van zones, modal split en toedeling het belangrijkste. Deze worden hieronder besproken.



Figuur 2: Mobiliteitsscan

#### 4.2 Rekenregels

De Mobiliteitsscan is geen verkeersmodel. Het is een tool voor de visualisatie van data en om snel iets te kunnen zeggen over de effecten van veranderingen zijn rekenregels toegevoegd. Deze rekenregels werken op de brondata die in de tool ingelezen wordt, hetzij gemeten data (FCD), hetzij modeldata. Hieronder worden een aantal rekenregels kort beschreven. Meer detail en ook meer rekenregels zijn te vinden in de documentatie van de Mobiliteitsscan (Taale *et al.*, 2017).

In de Mobiliteitsscan wordt voor berekeningen gebruik gemaakt van een studiegebied en een omliggend gebied. Om onnodig lange rekentijden te voorkomen, worden zones uit het bronbestand geaggregeerd en samengevoegd tot een vooraf aangegeven totaal aantal zones. Binnen dat totaal is een relatief groot aandeel beschikbaar voor zones binnen het studiegebied, omdat daar meer detail gewenst is. Het samenvoegen gebeurt op basis van de som van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. De zone met de kleinste som wordt samengevoegd met de dichtstbijzijnde zone, waarbij het middelpunt van de nieuwe zone het gemiddelde van de middelpunten van de bronzones is. Gebruikelijk is dat er ongeveer 250 zones overblijven.

De keuze tussen de vervoerwijzen wordt bepaald via de zogeheten modal split berekening, waarmee de verhouding tussen het gebruik van de verschillende vervoerwijzen bedoeld wordt. De modal split wordt berekend door de tijd en kosten van de verschillende modaliteiten (auto, OV en fiets) met elkaar te vergelijken. De berekening van de kosten gebeurt per modaliteit apart en is gebaseerd op data uit de MON/OViN onderzoeken van 2005 tot 2010. De kosten worden vervolgens gebruikt om het aandeel van alle modaliteiten te bepalen met elasticiteiten, die ook weer gebaseerd zijn op gecombineerde MON/OViN onderzoeken van 2005 tot 2010.

De verkeersvraag die in de HB-matrix (verkeer dat gaat van herkomst H naar bestemming B) is gespecificeerd, wordt aan het netwerk toegedeeld om reistijden te bepalen. Voor deze toedeling heeft elk HB-paar 2 routes: de ene route is gebaseerd op de free-flow snelheden en de andere op de snelheden in de spits. Deze komen uit de floating car data die in de Mobiliteitsscan zijn ingelezen. Het berekenen van de route gebeurt in beide situaties met het Dijkstra algoritme, waarbij het kortste pad in tijd wordt bepaald op basis van de reistijden voor elke link. Aangenomen wordt dat deze beide routes elk de helft van de verkeersvraag krijgen.

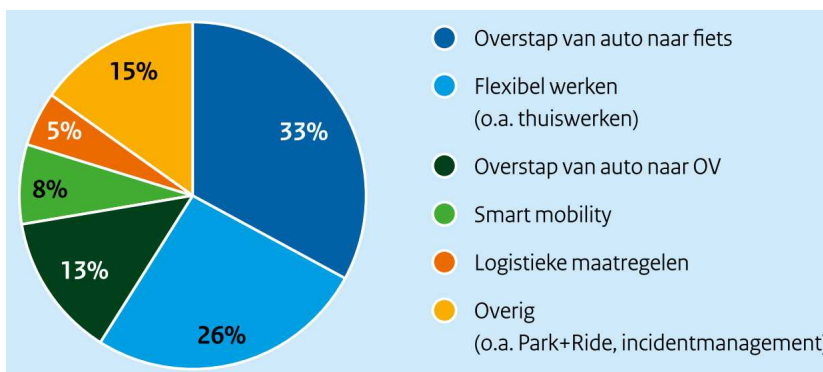
#### 4.3 Toepassing voor BBV

De Mobiliteitsscan heeft een centrale rol gespeeld in het bepalen van de effecten van BBV gedurende het hele proces. De tool is gebruikt bij de verkeerskundige analyses, het bepalen van de maatregelen, de doorrekening van de maatregelen vooraf, de doorrekening van de maatregelen achteraf (twee keer) en het bepalen van het generieke effect van het totale pakket. Per fase was er een verschil in schaal (knelpunt, project, regio, landelijk) en een verschil in focus (individuele bijdrage project, generiek effect regio, totaal landelijk effect). De Mobiliteitsscan moest in al die fasen zijn werk doen. En dat was niet altijd makkelijk, bijvoorbeeld door verschillen in netwerken en door het op verschillende wijzen invoeren van maatregelen. Maar met name de overgang van HERE FCD naar INRIX FCD heeft voor veel problemen gezorgd door de verschillende definities van netwerken. Ondanks alle problemen heeft de tool zijn werk goed gedaan en het heeft dat geleid tot goede resultaten.

## 5. Resultaten

### 5.1 Gedrag

Uiteindelijk heeft het Beter Benutten Vervolgprogramma een heel goed resultaat opgeleverd. Door alle inzet op het veranderen van gedrag en het stimuleren van andere vervoerwijzen, andere tijden en anders werken, zijn er sinds 2015 80.000 auto's minder in de spits gaan rijden. Deze vermindering is voor een groot deel toe te schrijven aan de overstap naar de fiets (60.000 mensen fietsen vaker naar het werk) en aan het meer flexibel werken, zoals te zien is in figuur 3.



Figuur 3: Relatieve bijdrage van maatregelen (bron: MinIenW, 2018).



Deze uitkomst wordt deels onderschreven door het gedragsonderzoek. Zo zijn de mogelijkheden die de werkgever biedt om op flexibele tijden, thuis of op een andere locatie te werken, sinds 2012 consequent toegenomen. In 2012 kon ongeveer een kwart (25%) van de werkenden de werktijden flexibel indelen en/of thuiswerken. In 2017 is dit toegenomen tot circa 40%. Ook het aandeel werkenden dat op een andere locatie kan werken is toegenomen (van 11% in 2012 tot 20% in 2017). De mogelijkheden om thuis te werken worden ook beter benut door werknemers. In 2013 werkte slechts één op de acht werkenden (12%) minimaal één dag per week thuis; in 2017 is dit aandeel toegenomen tot één op de vijf (21%).

De overstap van fiets naar auto is minder duidelijk uit het gedragsonderzoek naar voren gekomen. Het is gebleken dat het aandeel werkenden dat vijf dagen per week de auto neemt tussen 2015 en 2017 is afgenomen van 31% naar 28%. Daar staat tegenover dat het aandeel reizigers dat minimaal 1 keer per week de fiets neemt (gewone fiets of e-bike) is toegenomen van 25% naar 27% (MinIenW, 2017).

## 5.2 Doorstroming

Berekeningen met de Mobiliteitsscan laten zien dat de gerealiseerde spitsmijdingen hebben geleid tot een vermindering van 12% van de reistijd in de drukste gebieden. De implementatie van ITS maatregelen loopt nog door tot 2020. Daarvan wordt nog eens 1% extra verbetering van de reistijd verwacht. In totaal komen we dus op 13% reistijdverbetering en daarmee is de doelstelling van 10% ruimschoots gehaald.

## 5.3 Duurzaamheid

De gebruikte rekentool gaf als uitkomst een jaarlijkse reductie van 61.000 ton CO<sub>2</sub>, 120 ton NO<sub>x</sub> en 7 ton PM<sub>10</sub>. Dat betreft ongeveer 0,7% van de totale uitstoot van het wegverkeer. Voor alle emissies zijn de grootste bijdragen behaald door de logistieke maatregelen en de werkgeversaanpak.

## 6. Conclusies, lessen en vervolg

Geconcludeerd kan worden dat er in het programma Beter Benutten Vervolg veel bereikt is. Er zijn in de 12 regio's heel veel nuttige initiatieven ontwikkeld en geïmplementeerd die het reisgedrag van veel burgers beïnvloed hebben. En er daarmee ook voor gezorgd hebben dat de geformuleerde beleidsdoelstelling is gehaald. Maar dat alles was niet mogelijk zonder de hulp van deze burgers. Beter Benutten heeft niet te lijden gehad van *boze burgers*, maar heeft veel profijt gehad van *bereidwillige burgers*. Door hun medewerking kon het beoogde resultaat behaald worden.

Ook kan geconcludeerd worden dat de Mobiliteitsscan zich als een nuttige tool in de gekozen M&E-aanpak bewezen heeft. Het is bijzonder lastig om de effecten van ongelijksoortige maatregelen met elkaar te vergelijken, zeker ook gezien de periode waarin het programma liep en de ruimtelijke schaal. Externe effecten spelen dan een grote en versturende rol. Echter, door de keuze van een indicator waarmee veel maatregelen konden werken (aantal spitsmijdingen) en het gebruik van de Mobiliteits-scan als tool om deze indicator te vertalen naar het beleidseffect (reistijdverbetering), konden er toch uitspraken worden gedaan op regionaal en landelijk niveau.

Wat zijn nu de lessen die uit het BBV-programma geleerd zijn? Voor elk van de 6 eerder genoemde thema's worden de lessen kort benoemd.

- *Werkgeversaanpak*. Maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid kunnen heel goed samengaan met bedrijfsdoelen van werkgevers. Wel is het belangrijk dat maatregelen aansluiten hun specifieke doelstellingen. Verder is het opbouwen en onderhouden van een netwerk met werkgevers en samen tot maatregelen komen een intensief proces is, dat niet onderschat mag worden. Als het netwerk er eenmaal is, dan is het een solide basis om op te bouwen.
- *Fiets*. Beter Benutten heeft geleerd dat gezondheid en vitaliteit belangrijke motieven zijn voor mensen om te gaan fietsen. In de toekomst zou hier meer mee gedaan kunnen worden. Want het is ook gebleken dat een intrinsieke motivatie cruciaal voor een blijvende gedragsverandering. Een andere les is dat de overstap van auto naar fiets het beste werkt indien overheid, werkgevers en dienstaanbieders samenwerken, zodat alle randvoorwaarden om de overstap te vergemakkelijken geregeld zijn.
- *Spitsmijden*. Voor het aanpassen van gedrag moet er een goede reden zijn. Daarom was spitsmijden vooral effectief tijdens wegwerkzaamheden. Een blijvende gedragsverandering werd behaald door spitsmijden te combineren met het stimuleren van het gebruik van mobiliteitsdiensten, het inbouwen van een spelelement en de deelnemers een positieve feedback te geven.
- *Smart mobility*. Actuele, betrouwbare en complete data is heel belangrijk, evenals onderlinge afspraken over gebruik en doorgifte hiervan. Afspraken tussen wegbeheerders, deelnemende bedrijven en de weggebruikers moeten zekerheid bieden ten aanzien van techniek, organisatie, cybersecurity en privacy.
- *Openbaar vervoer*. Ook voor openbaar vervoer geldt dat mensen eerder geneigd zijn op een andere manier te reizen als er extra hinder verwacht wordt, bijvoorbeeld door werkzaamheden. Ook een verhuizing is vaak een moment waarop gewoontes doorbroken worden en mensen hun reisgedrag evalueren. Dat biedt dus kansen voor de overstap van auto naar OV. Het verminderen van drukte in het OV door het aanpassen van onderwijstijden blijkt best wel lastig te zijn. Binnen onderwijsinstellingen spelen daarbij veel praktische zaken een rol.
- *Logistiek*. Bedrijven doen graag mee met projecten om vrachtverkeer uit de spits te halen als het aanpassen van logistieke processen bijdraagt aan een betrouwbaar proces, flexibiliteit, lagere kosten, klanttevredenheid en duurzaamheid. Wel is het zo dat aanpassingen een lange doorlooptijd hebben, maar vaak structureel van aard zijn.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verwacht veel van het doorzetten van de Beter Benutten aanpak en de kansen die dat biedt. Zo is in de nieuwe spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) ruimte gemaakt om deze aanpak in te zetten (MinIenM, 2016b). Gesteld wordt dat door meer en andere partijen bij de opgaven te betrekken, er nieuwe oplossingen mogelijk zijn, en dat een gebiedsgerichte benadering daarbij belangrijk is. Bovendien is bij de omvorming van het Infrastructuurfonds naar een Mobiliteitsfonds expliciete aandacht voor onder meer de werkgeversaanpak, fietsstimulering en smart mobility. En uiteraard is de samenwerking tussen overheden en bedrijven na het einde van Beter Benutten niet zomaar verdwenen. Bij nieuwe initiatieven, die nu veelal gericht zijn op duurzaamheid, worden bestaande

samenwerkingsverbanden voortgezet en is de verwachting dat de behoeften en het gedrag van de reiziger en vervoerder centraal blijven staan.

## **Referenties**

Ecorys (2018). *Monitoring en Evaluatie Beter Benutten Vervolg - Toelichting op aanpak*, rapport voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, november 2018.

i&o research (2016). *Gedragsmeting Beter Benutten 2016*, rapport voor het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2016.

MinIenM (2016a). *Programma Beter Benutten*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag, mei 2016.

MinIenM (2016b). *Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag, november 2016.

MinIenW (2017). *Gedragsmeting Beter Benutten 2012-2017 - Aanknopingspunten voor beleid*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag, december 2017.

MinIenW (2018). *Programma Beter Benutten Vervolg - Eindrapportage*, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag, november 2018.

Taale, H., H. Tromp, D. Bussche en M. van Lieshout (2017). *Rekenregels in de Mobiliteitsscan*, technisch rapport, november 2017.

Talking Traffic (2016). *Call for Innovation Partnerships for Smarter Urban and Inter-Urban Mobility through Intelligent Services*, Request for Proposal, Ministry of Infrastructure and the Environment, July 2016.