Verantwoordingsrapport Beter Benutten

Midden-Nederland

(2012 - 2015)

Inhoud

1. Verantwoordingsrapport 3
1.1 Inleiding 3
1.2 Leeswijzer 3
2. Het programma Beter Benutten Midden-Nederland 4
2.1 Organisatie 4
2.2 Opzet en samenstelling programma 6
2.3 Verslaglegging en verantwoording (output) 7
3. Monitoring en Evaluatie 10
3.1 Organisatie M&E 10
3.2 Aanpak M&E 11
3.3 Verwachte effecten (exante) 15
4. Resultaten regiobreed 16
4.1 Overall effect in het verkeersnetwerk 16
4.2 Accommoderen groei op het spoor 21
4.3 Verklarende variabelen 22
5. Resultaten op maatregelniveau 25
5.1 Infrastructurele maatregelen 25
5.2 Niet-infrastructurele maatregelen 27
5.3 SEGMENT 30
6. Financiële verantwoording 32
6.1 Ontwikkeling van BO-MIRT tot huidig programmabudget 32
6.2 Eindafrekening 32
6.3 Resultaten per partner 33
6.4 Beschikbaarheid eindsaldo BBV 34

1. Verantwoordingsrapport

1.1 Inleiding

Voor u ligt de verantwoordingsrapportage van het programma Beter Benutten Midden-Nederland. In deze verantwoordingsrapportage gaan we in op de organisatie van het programma Beter Benutten, de Monitoring en Evaluatie (M&E) van het programma, de resultaten van het maatregelenpakket op regioniveau en op maatregelniveau en de financiële verantwoording (peildatum juni 2015).

Deze verantwoordingsrapportage dient als bijlage bij de eindrapportage van het programma Beter Benutten Midden-Nederland. In de eindrapportage wordt ingegaan op het gerealiseerde maatregelpakket en - meer in hoofdlijnen - op de effecten hiervan. Tevens staan in de eindrapportage de belangrijkste gebruikerservaring en onze eigen leerervaringen.

Onderdeel van de eindrapportage is een zogenoemde “interactieve” kaart. Op deze kaart staan alle 67 maatregelen uit het programma. Door op een maatregel te klikken verschijnt meer informatie over de inhoud en het resultaat ervan. Al deze documenten zijn te vinden op www.goedopweg.nl/evaluatieBB1.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 vindt u informatie over de programmaorganisatie en de opzet en samenstelling van het programma Beter Benutten Midden-Nederland. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de afronding van het programma. Hoofdstukken 3 t/m 5 gaan in op de monitoring en evaluatie van het programma waarbij respectievelijk de aanpak, de resultaten op netwerkniveau en de resultaten op maatregelniveau aan de orde komen. Hoofdstuk 6 gaat in op de financiële verantwoording.

2. Het programma Beter Benutten Midden-Nederland

Dit hoofdstuk gaat in op de programmaorganisatie en de opzet en samenstelling van het programma Beter Benutten Midden-Nederland.

2.1 Organisatie

Begin 2012 is het uitvoeringsplan Beter Benutten vastgesteld, waarin de werkwijze van de programmaorganisatie is uitgewerkt. De organisatie van het programma Beter Benutten Midden-Nederland bestaat uit de volgende gremia: Bestuurlijk trio, UVVB en MOVV en programmateam. Daarnaast was een operationeel kernteam Beter Benutten Midden-Nederland actief.

Bestuurlijk trio

Het Bestuurlijk trio is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma. Dit trio bestaat uit de minister van IenM (Melanie Schultz van Haegen), de voorzitter van het UVVB (Remco van Lunteren, later Jacqueline Verbeek-Nijhof), en een CEO (Henk Broeders (Capgemini) later vervangen door Ton de Jong (Grontmij)).

Het Bestuurlijk trio stuurt op het tijdig bereiken van de gestelde doelen van het programma Beter Benutten Midden-Nederland. Focus ligt daarbij op de outcome (de effecten), de samenhang binnen het totale programma, het versterken en verduurzamen van de samenwerking tussen de partners in de regio en het realiseren en structureel inbedden van de benuttingsdoelstellingen.

De leden van het Bestuurlijk trio zijn daarnaast verantwoordelijk voor de bewaking van de uitvoering van de aan hen toegewezen maatregelen. Dit betekent concreet dat de CEO verantwoordelijk is om de U15 gestalte te geven en de maatregelen van de U15 tot uitvoer te brengen, de minister verantwoordelijk is voor de bewaking van de uitvoering van de Rijksmaatregelen en de voorzitter van het UVVB (namens dit UVVB) verantwoordelijk is voor de bewaking van de uitvoering van de regionale maatregelen.

MOVV en UVVB

Besluitvorming over plannen van aanpak en de uitvoeringsvoorstellen van de regionale maatregelen vindt plaats via MOVV en UVVB. Om er zorg voor te dragen dat het trio in beide gremia vertegenwoordigd is, schuiven zowel het bedrijfsleven als het ministerie als agenda-lid aan in zowel MOVV als UVVB. Het UVVB is daarmee bij besluitvorming over de plannen van aanpak en de uitvoeringsvoorstellen het voorportaal voor het trio. Het trio geeft uiteindelijk voor zowel de regionale als de Rijksmaatregelen de uiteindelijke goedkeuring.

Programmateam

Het programmateam Beter Benutten stuurt op de voortgang van het totale programma. Iedere verantwoordelijke partij heeft 1 vertegenwoordiger in het programmateam die verantwoordelijk is voor de bewaking van de voortgang van de uitvoering van de maatregelen van haar organisatie en verantwoordelijk is voor de communicatie over de voortgang van die maatregelen aan het programmateam. De regionale programmamanager (Erik de Boer, later vervangen door Rob van Hout) is de voorzitter van het programmateam Beter Benutten en fungeert als eerste aanspreekpunt richting MOVV/UVVB. De programmanager zorgt voor de communicatie over het programma en voor commitment en betrokkenheid van de deelnemende partners bij het programma Beter Benutten. Hij zorgt voor transparantie over de voortgang van de uitvoering. Daarvoor organiseert hij de afstemming van de benodigde informatie over de voortgang op planning en middelen.

Kernteam Beter Benutten Midden-Nederland

Om de operationele uitvoering van het programma in goed banen te leiden en snel te kunnen reageren op ontwikkelingen in het programma is een kernteam geformeerd met de programmamanager, manager programmabeheersing en coördinator Monitoring en Evaluatie. De communicatie-adviseur maakt ook ad hoc deel uit van het kernteam. Hierin worden stukken voor programmateam en MOVV-UVVB-Trio voorbereid en vind afstemming plaats over de regionale inbreng in diverse landelijke overleggen.

Leerpunten

In het kader van landelijk onderzoek van Berenschot in opdracht van het Ministerie in 2012 en 2013 en bij de voorbereidingen van het nieuwe programma Beter Benutten Vervolg in 2014 is de organisatie geëvalueerd[1].

Het MOVV bleek niet het meest effectieve management overleg om te kunnen sturen op programmaniveau. Daarom is naar verloop van tijd het Operationeel MOVV ingesteld. Dit functioneert beter voor het programma.

De positie van de regionale programmamanager is regelmatig erg gecompliceerd geweest. Volgens het destijds gehanteerde functieprofiel is de regionale programmamanager verantwoordelijk voor het hele regionale pakket aan maatregelen, maar in de praktijk was het erg moeilijk om op regionaal niveau op het programma te kunnen sturen. We zagen dan ook dat in de loop van het programma steeds meer sprake was van defacto een coördinerende of faciliterende rol van de programmamanager.

Op het vlak van programmabeheersing is na een periode met aanloopperikelen gekozen voor een transparante rapportage opzet (dashboard) die periodiek is besproken met de partnerorganisaties. Hierbij is steeds aandacht besteed aan risico's en specifieke knelpunten in de uitvoering van maatregelen. Daarnaast is steeds besproken in hoeverre en op welke wijze deze onder de aandacht van de verschillende gremia moesten worden gebracht. Deze open en transparante werkwijze heeft er toe bijgedragen dat het ondanks beperkte middelen is gelukt om het overgrote deel van de maatregelen tijdig en binnen budget functioneel op te leveren

[1]Onderzoek kwartiermaker Beter Benutten Vervolg Midden-Nederland [*Sturing en organisatie van het vervolgprogramma Beter Benutten MiddenNederland, 30 sept 2014*]

Daarnaast kunnen er de volgende constateringen worden gedaan over het programma Beter Benutten:

- Er is lange tijd onduidelijkheid geweest over de BTW.
- Er was voor Beter Benutten erg weinig voorbereidingstijd. Dit heeft geleid tot minder stabiele scopes dan bij aanvang gedacht.
- Er zijn twee afzonderlijke rapportagelijnen gehanteerd: de regionale voortgangsrapportage richting MOVV, UVVB en Bestuurlijk Trio (per kwartaal) en de landelijke rapportage (halfjaarlijks). De afstemming tussen deze rapportage momenten is zo goed mogelijk gesynchroniseerd maar leidde regelmatig tot additionele vragen voortkomend uit verschillende (stuur) informatie behoeften.

Na het vaststellen van de bereikbaarheidsverklaring Beter Benutten Vervolg (maart 2014) is gekozen voor een nieuwe invulling van een 'dedicated' organisatie. Er is een gezamenlijke programma-organisatie opgezet en aansturing vindt plaats door een eigen Regionale Stuurgroep en het Bestuurlijk Trio (dus niet meer via MOVV en UVVB).

2.2 Opzet en samenstelling programma

Mijlpalen proces van 2011 – 2015

- samenstellling pakket + modelberekeningen (2e helft 2011),
- vaststelling BO-Mirt (nov 2011)
- bereikbaarheidsverklaring (maart 2012)
- plannen van aanpak startbeslissing (juni 2012)
- gefaseerde vaststelling Uitvoeringsvoorstellen (2012-2013)
- uitvoering en scopewijzigingen 2013-2014
- afronding programma (1e helft 2015)
- doorloop maatregelen (2e helft 2015-2018).

Vervallen maatregelen

Ten opzichte van de afspraken in de bereikbaarheidsverklaring zijn de volgende maatregelen vervallen:

- MNBB24 Verbeteren fietsbereikbaarheid de Uithof (Lifescience)
- MNBB29 Boog Lunetten A27-A12
- MNBB33 Robuust wegennet Zeist-Amersfoort
- MNBB43 P+R Hooggelegen
- MNBB54 Aanpassing aansluiting / aanrijroute N229
- MNBB36 Aanleg Ro-Ro kade
- MNBB37 Binnenhaven Nieuwegein (Het Klooster)

Redenen hiervoor zijn het uitlopen van planologische procedures zodat maatregelen veel later dan oorspronkelijk gepland zouden worden opgeleverd, effectiviteit onvoldoende aangetoond, beleidswijzigingen en het niet rond krijgen van business cases. Wijzigingen zijn gemeld in de reguliere voortgangsrapportages.

Vervangende maatregelen

Voor de vervallen maatregelen en de vrijgekomen budgetten zijn ter compensatie de volgende maatregelen toegevoegd aan het programma Beter Benutten Midden-Nederland.

MNBB57	Monitoring en communicatie programma BB
MNBB60	N237/A28 Quick Win MNBB33 robuust wegennet Zeist-A'frt:
MNBB63	Smart mobility
MNBB66	Optimaliseren VRI 140 op- afrit N230 Maarssen
MNBB68	Supervisor RVM
MNBB69	Fietsparkeerverwijzingssysteem Stationsgebied (FRIS Utrecht)
MNBB70	Tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld
MNBB71	Fietsverbinding Papendorp-Leidscherijn
MNBB72	Tijdelijke bereikbaarheid westzijde Stationsgebied Utrecht CS
MNBB73	*Woerden fietst natuurlijk*
MNBB74	Busstation Schothorst
MNBB75	HOV Valeriusbaan
MNBB76	*CO2 Footprint*
MNBB77	Busdoorsteek knooppunt Eemnes

Begin 2015 is ook besloten de effecten van het maatregel Spitsmijden A12 Galecopperbrug; fase 1 aug.-dec. 2014- (MNBB78) mee te nemen in het programma.

2.3 Verslaglegging en verantwoording (output)

Wijzigingsproces

Gedurende de uitwerkingsfase van het programma hebben zich verschillende wijzigingen voorgedaan. Verschillende maatregelen zijn vervallen of stopgezet, nieuwe maatregelvoorstellen zijn ingebracht en op maatregelniveau hebben zich verschillende scopewijzigingen voorgedaan. Alle relevante wijzigingen zijn in de verschillende gremia besproken en uiteindelijk vastgesteld.

Verslaglegging

Verslaglegging van wijzigingen heeft plaatsgevonden middels individuele maatregelvoorstellen, scopewijzigingsformulieren, de driemaandelijkse regionale voortgangsrapportage en de halfjaarlijkse landelijke voortgangsrapportage.

<u>Voortgangsrapportages</u>
De programmacoördinator heeft 4 keer per jaar aan het ambtelijk en bestuurlijk trio, het (O)MOVV en het UVVB gerapporteerd over de voortgang van het programma.
De voortgangsrapportage bevatte in ieder geval de volgende aspecten:

- de actuele fase per maatregel
- de beschikbaarheid van middelen

- de bestedingen van middelen
- de behaalde (tussen)resultaten
- de behaalde effecten (na oplevering van de maatregel)

Daarnaast is elk half jaar gerapporteerd aan het Landelijk Team. De rapportages zijn zodanig op elkaar afgestemd dat hiermee een kwartaalcyclus ontstond.

Archief

De archiefstructuur binnen Beter Benutten bestaat uit twee onderdelen: het programma archief en de projectarchieven. Dit hoofdstuk richt zich op het programma archief. Dit archief bevat alle relevante stukken op programmaniveau en valt onder de verantwoordelijkheid van de Provincie Utrecht. De projectarchieven vallen onder verantwoordelijkheid van de betreffende partnerorganisaties.

Het leidende archiefsysteem binnen de Provincie is Documentum. Het programma archief is door de programma secretaris bijgehouden. Alle voor het programma gemaakte relevante keuzes zijn achtereenvolgens aan de orde geweest in de betreffende MOVV's, UVVB's en Bestuurlijke Trio's. De documentlocatie van het bestuurlijk Trio bevat onder andere alle vastgestelde voortgangsrapportages.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste programma documenten en hun locaties in Documentum.

Document	Locatie Documentum	Snelkoppeling[2]
Stukken Bestuurlijk Trio (o.a. vastgestelde voortgangsrapportages)	Kabinetten/Werkprocessen/Verkeer en vervoer/Regionale samenwerking/Regionale samenwerking, regievoering/Beter Benutten 2011-/Beter Benutten Instrumenten/Overleggen BB/Bestuurlijk Trio	http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b021748810a7bb1
Stukken UVVB	Kabinetten/Werkprocessen/Verkeer en vervoer/Regionale samenwerking/Regionaal bestuurlijk overleg (UVVB), leiden van Regionaal bestuurlijk overleg (UVVB), leiden van	http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b02174880897cf7
Stukken MOVV	Kabinetten/Werkprocessen/Verkeer en vervoer/Regionale samenwerking/Regionaal ambtelijk overleg (MOVV), leiden van Regionaal ambtelijk overleg (MOVV), leiden van	http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b02174880897cf6
Vastgestelde uitvoeringsvoorstellen	Kabinetten/Werkprocessen/Verkeer en vervoer/Regionale samenwerking/Regionale samenwerking, regievoering/Beter Benutten 2011-/Fase 2 - Beter Benutten tm vaststelling Uitvoeringsplannen/Uitvoeringsvoorstellen projecten	http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b02174880d6ff84
Eigen verklaringen functioneel gereed	Kabinetten/Werkprocessen/Verkeer en vervoer/Regionale samenwerking/Regionale samenwerking, regievoering/Beter Benutten 2011-/Fase 3 - Beter Benutten Uitvoering en Afronding/Functioneel gereed	http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b0217488108a7e9
Eindevaluaties	Kabinetten/Werkprocessen/Verkeer en vervoer/Regionale samenwerking, regiovoering/Beter Benutten 2011-/Fase 3 – Beter Benutten Uitvoering en Afronding/Monitoring en evaluatie	http://diva.provincie-utrecht.nl/webtop/drl/objectId/0b02174881524bf8

Hoofdlijnen gehanteerde kaders & financiële spelregels

[2] Voor toegang tot Documentum is autorisatie vereist.

Belangrijkste kaders is van toepassing zijn op dit programma zijn:

- Bereikbaarheidsverklaring,
- Uitvoeringsplan Beter Benutten Midden-Nederland,
- Algemene subsidie verordening Provincie Utrecht (PU).

In de loop van het programma zijn de financiële spelregels als volgt uitgewerkt:

- Verantwoording van Rijksbijdrage verloopt via de PU uitgezonderd Rijkswaterstaat en ProRail die een rechtstreekse relatie hebben met het Rijk. De basis van de verantwoording vormt een accountantsverklaring al dan niet als onderdeel van een SISA verklaring.

Budgetoverschrijdingen zijn voor rekening van de partnerorganisaties. Het staat partnerorganisaties vrij om te schuiven met budgetten tussen maatregelen met een overschot naar maatregelen met een tekort zolang dit het totale

- budget / verhouding rijk regio per partner niet verandert.
- Maatregelen zijn functioneel gereed gemeld door de partnerorganisaties indien de maatregel zodanig ver is uitgewerkt dat hiermee de beoogde effecten kunnen worden gerealiseerd en daarmee "op straat functioneren". De functionele gereed melding geschiedt op basis van een eigen verklaring door de partners waarin tevens de relevante scope wijzigingen worden besproken.
- Voor zover van dit niet via een accountantsverklaring gebeurt, worden investeringen door private partijen (private bijdragen) verantwoord op basis van een door de maatregel managers geverifieerde specificaties / opgaven van de betrokken organisaties.

Subsidies

Verantwoording van Rijksbijdrage verloopt via de PU uitgezonderd RWS en Prorail die een rechtstreekse relatie hebben met het Rijk. Hierbij is gebruik gemaakt van beschikkingen aan de partnerorganisaties op basis van de ASV (Algemene Subsidie Verordening) van de PU. Per maatregel is op basis van het vastgestelde UV steeds de maximale Rijksbijdrage beschikt en heeft bevoorschotting plaatsgevonden op basis van de verwachte voortgang (kasritmes) tot een maximum van 80%. Het restant wordt middels een eindbeschikking verrekend.
Voor zover mogelijk wordt gebruik gemaakt van de SISA (singel information single audit) systematiek waarbij de accountantsverklaring van de partnerorganisatie gebruikt worden voor de eindbeschikking (op basis waarvan de afrekening plaatsvindt).

3. Monitoring en Evaluatie

Een belangrijk onderdeel van het programma Beter Benutten is de Monitoring en Evaluatie. Naast het realiseren van maatregelen die de bereikbaarheid in de regio moeten verbeteren is er binnen het programma ook veel aandacht besteed aan het in beeld krijgen van het bereikte effect van deze maatregelen. In dit hoofdstuk staat beschreven op welke manier de Monitoring en Evaluatie (M&E) van het programma Beter Benutten Midden-Nederland is georganiseerd, welke aanpak gebruikt is tijdens de uitvoering van het programma, op welke manier vooraf een inschatting is gemaakt van de te verwachten effecten van de diverse maatregelen uit het programma en welke overige factoren (naast de uitgevoerde maatregelen) van invloed kunnen zijn geweest op de resultaten zoals waargenomen op de weg. De resultaten van de M&E zijn beschreven in hoofdstuk 4 en 5.

3.1 Organisatie M&E

Binnen de regionale programmaorganisatie is een coördinator M&E aangesteld. Deze persoon had zitting in het programmateam in verzorgde de coördinatie van de M&E van het programma. Daarnaast had elke partnerorganisatie een M&E vertegenwoordiger die binnen de eigen organisatie het M&E aanspreekpunt was.

Voor de uitvoering van de M&E waren de volgende overlegstructuren (naast diverse bilaterale overleggen en gesprekken met uitvoerende bureaus) van belang:

<u>Kernteam M&E</u>
Intensief overleg coördinator M&E en specialist verkeersdata omtrent voortgang M&E, gebruik verkeersmonitor/benuttingsmeter, communicatie met landelijke effectmetingen, aanbesteding en aansturing onderzoeken door marktpartijen, samenwerking partnerorganisaties etc.

<u>Werkoverleg regionaal programmabureau BB</u>
Wekelijks overleg met programmamanager – manager programmabeheersing – kernteam M&E en ad hoc communicatiemanager omtrent voortgang programma, voortgangrapportages, raakvlakken, (landelijke) effectmetingen, regionale resultaten etc.

<u>Werkgroep M&E</u>
Tweemaandelijks overleg tussen kernteam M&E en M&E-vertegenwoordigers van de partnerorganisaties (gemeenten Utrecht-Amersfoort-Woerden/regio Utrecht/provincie/RWS/U15) omtrent uitvoering van M&E van hun maatregelen en afstemming regionale en specifieke aanpak en (tussentijdse) resultaten etc.

<u>Landelijke M&E-coördinatoren</u>
Tweemaandelijks overleg tussen kernteam M&E regio Midden-Nederland met andere regio's en ministerie over opzet-resultaten landelijk spoor, delen resultaten evaluaties-vragenlijsten, planning, landelijke voortgangs-/effectrapportages en onderzoeken etc.

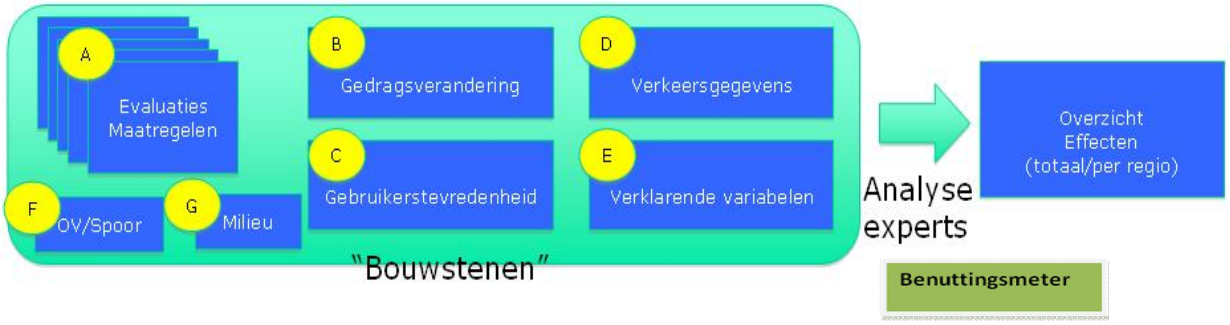
3.2 Aanpak M&E

Na vaststellen van het maatregelenpakket en opstellen plannen van aanpak Startbeslissing-PAS (begin 2012) is een plan van aanpak opgesteld voor de monitoring en evaluatie. De hoofdlijnen van de M&E werkwijze is beschreven, de samenwerking/rolverdeling met ministerie is uitgewerkt en er is budget vrijgemaakt voor de M&E. Bij het vaststellen van de uitvoeringsvoorstellen (UV's) in de periode 2012-2013 zijn voor alle afzonderlijke maatregelen meetplannen opgesteld met de belangrijkste indicatoren, databronnen en aanpak M&E. Via de hierna beschreven sporen zijn de afzonderlijke maatregelen vervolgens gemonitord en geëvalueerd om te onderzoeken of de programmadoelstelling daadwerkelijk is behaald en in hoeverre de verwachtingen juist waren;

1. Evaluaties via het landelijk spoor M&E.
2. Evaluaties gedragsmaatregelen.
3. Evaluaties grote inframaatregelen.
4. Eigen maatregelevaluaties.

Landelijk spoor M&E

In de landelijke werkgroep M&E -die door het ministerie is ingericht om de Monitoring en Evaluatie van het programma Beter Benutten te coördineren- is afgesproken voor de effectrapportages gebruikt te maken van de volgende bouwstenen:



Figuur 3.1; bouwstenen voor effectoverzicht Beter Benutten en rapportage met Benuttingsmeter

De onderdelen A en E worden door de regio's zelf uitgevoerd. Voor de andere onderdelen levert de regio input en ligt de uitvoering bij het ministerie. Onderdelen B en C betreffen jaarlijkse enquêtes in elke regio onder weggebruikers en bewoners/werknemers. F en G zijn gegevens over gebruik Openbaar Vervoer en modelberekeningen omtrent duurzame effecten van Beter Benutten.

Voor het onderdeel D Verkeersgegevens en de vertaling naar effecten in voertuigverliesuren en spitsmijdingen heeft het ministerie twee instrumenten Verkeersmonitor en de Benuttingsmeter aangereikt aan de regio's. Met deze instrumenten kan het effect van het programma Beter Benutten binnen elke regio worden vastgesteld. De uitkomsten van deze twee instrumenten gebruikt het ministerie vervolgens in haar eigen effectmetingen voor verantwoording richting Minister en tweede kamer. Beide instrumenten zijn door externe partijen ontwikkeld gedurende de looptijd van het

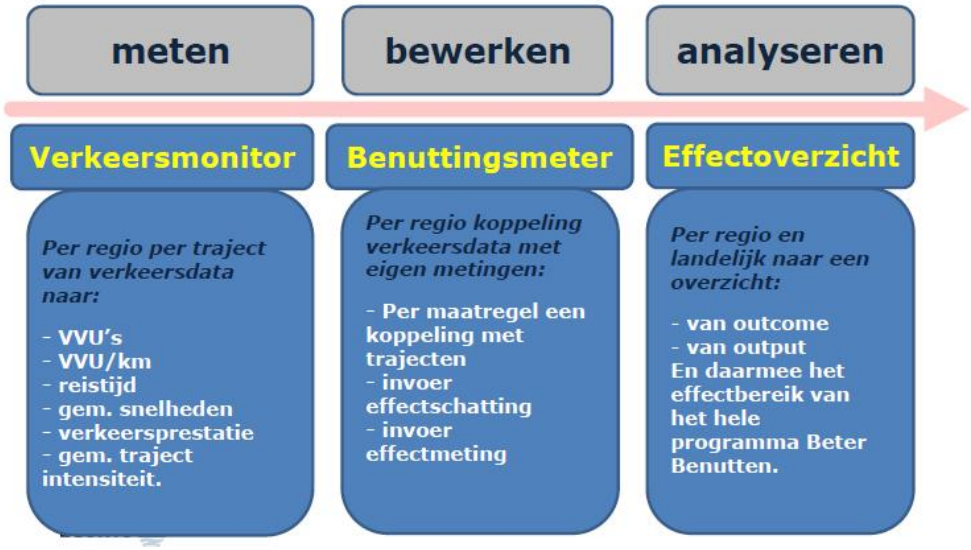
programma Beter Benutten, waarbij de regio's gevraagd is mee te werken aan de ontwikkeling en het testen van deze instrumenten.

Verkeersmonitor

De verkeersmonitor is een instrument dat verkeersgegevens verzamelt en weergeeft voor door de regio aangegeven trajecten op het regionale wegennet. Met behulp van grote bronnen als het NDW, HERE Floating car data en gegevens van verkeerslichten uit het regionale wegennet inventariseert de verkeersmonitor van elk traject wat de ontwikkelingen zijn op het gebied van reistijden, intensiteiten en, daarmee berekend, voertuigverliesuren.
De verkeersmonitor verzamelt deze gegevens op maandbasis sinds oktober 2011. Daardoor is een beeld beschikbaar van de maandelijkse veranderingen in de verkeersgegevens. Deze veranderingen geven een indicatie van de effecten van het programma Beter Benutten. De verkeersmonitor rapporteert haar resultaten zelf, maar levert alle gegevens ook door naar het andere landelijke instrument; de benuttingsmeter.

Benuttingsmeter

De benuttingsmeter is een slimme rapportagetool waarin de resultaten van het programma Beter Benutten geregistreerd, en in sommige gevallen afgeleid, worden. De benuttingsmeter krijgt haar input uit twee bronnen; de gegevens van de verkeersmonitor en de afzonderlijke invoer vanuit de regio's. Binnen de werkomgeving van de benuttingsmeter kan elke regio zelf evaluatieresultaten invoeren en koppelen aan de betreffende maatregel(en). Daarnaast analyseert de benuttingsmeter de opgeleverde gegevens van de verkeersmonitor. Binnen de benuttingsmeter worden alle verkeersgegevens op de verschillende trajecten zo goed mogelijk opgeschoond van externe ruis zoals werkzaamheden, weersomstandigheden of economische/demografische ontwikkelingen. Wat overblijft aan effecten op de trajecten wordt aan het programma Beter Benutten toegeschreven.
Elke regio heeft binnen de benuttingsmeter een koppeling gemaakt tussen de trajecten van de verkeersmonitor en de maatregelen uit haar programma. De benuttingsmeter kan zo de effecten van elke afzonderlijke maatregel bepalen en vervolgens ook rapporteren.



Figuur 3.2; inhoud en samenhang Verkeersmonitor, benuttingsmeter en effectoverzicht

Evaluaties gedragsmaatregelen

Het regionale programma Beter Benutten Midden-Nederland bestaat voor een aanzienlijk deel uit maatregelen die een gedragsverandering proberen te realiseren. Het effect van een dergelijke maatregelen is lastig te bepalen aan de hand van verandering van verkeersgegevens op bepaalde trajecten in het wegennet. Daarom is een tweede (regionaal) evaluatiespoor ingericht: gedragsevaluaties. Voor deze maatregelen is een externe partij (Goudappel Coffeng) gecontracteerd die door middel van enquêtes onder gebruikers van de maatregelen onderzoekt welke effecten (o.a. spitsmijdingen) bereikt zijn door de afzonderlijke gedragsmaatregelen. Op grond van budgettaire overwegingen is er voor gekozen om bij gedragsmaatregelen een éénmeting uit te voeren; hierin worden gebruikers na afronding van een maatregel gevraagd of zij door de maatregel hun reisgedrag hebben aangepast (retrospectieve aanpak).

Uit de enquête onderzoeken komen effecten op het gebied van gedragsveranderingen, die over het algemeen worden uitgedrukt in aantal gerealiseerde spitsmijdingen als gevolg van een maatregel. Van deze maatregelen is niet altijd duidelijk vast te stellen op welke trajecten deze spitsmijdingen zijn gerealiseerd. Maar het staat wel vast dat ze binnen de regio zijn gerealiseerd en meegerekend moeten worden als het effect van het programma Beter Benutten. De uitkomsten van deze evaluaties worden door de regio ingevoerd in de benuttingsmeter.

<u>Aanpak evaluatie niet-infrastructurele maatregelen</u>
Landelijk is afgesproken voor de evaluatie van gedragsbeïnvloedende maatregelen gebruik te maken van de SUMO-methodiek, zodat de effecten van Beter Benutten-maatregelen onderling beter vergelijkbaar zijn.

Figuur 3.3; De SUMO-methode

De meeste gedragsmaatregelen uit het programma Beter Benutten Midden-Nederland zijn volgens de SUMO-methodiek zijn geëvalueerd. Kort na oplevering van elke maatregel is een enquête

gehouden onder gebruikers. De enquête is dus gehouden onder reizigers die een mogelijke gedragsverandering hebben ondergaan als gevolg van de maatregel. Bij het plaatsen van extra fietsenstallingen zijn dit bijvoorbeeld de gebruikers van deze stallingen. Dit heeft één belangrijk nadeel: de niet-gebruikers worden niet bereikt. Voor de evaluatie betekent dit dat het (achteraf) niet mogelijk is te zeggen wat de redenen zijn om geen gebruik te maken van bijvoorbeeld de nieuwe fietsenstalling. Primair is de evaluatie echter bedoeld om de effecten van de maatregel inzichtelijk te maken en dit betreffen de gebruikers. De resultaten van de evaluaties zijn vastgelegd in afzonderlijke evaluatierapporten (zie ook factsheets en interactieve kaart bij het eindrapport).

De vragenlijst is opgebouwd uit de volgende onderdelen:
A. Huidig reisgedrag.
B. Kwaliteit, bekendheid en tevredenheid.
C. Veranderingen in reisgedrag.
D. Achtergrondkenmerken.

In de enquêtes zijn retrospectieve vragen gesteld over het reisgedrag. Dit betekent dat is gevraagd naar het reisgedrag voor de oplevering van de maatregel en of dit is veranderd sinds de maatregel. Als er veranderingen in reisgedrag hebben plaatsgevonden, is gevraagd in hoeverre verschillende factoren (werk gerelateerd, privé omstandigheden, generieke beleidsmaatregelen, maatregelen uit het programma Beter Benutten) hieraan hebben bijgedragen. Op deze manier is ‘evidence-based’ informatie verzameld waarmee een koppeling is gemaakt tussen waargenomen effecten, de getroffen maatregelen en externe factoren.

De vragenlijsten zijn zo opgesteld dat de indicatoren uit de SUMO-methodiek waar mogelijk in beeld worden gebracht. Op deze manier wordt onder andere inzicht verkregen in:
- het aantal gebruikers dat bekend is met de maatregel;
- het aantal gebruikers dat tevreden is over de informatie voorziening;
- het aantal (nieuwe) gebruikers van de maatregel en
- het aantal gebruikers dat een permanente gedragsverandering vertoont.

Evaluaties grote inframaatregelen

Het landelijk team van het ministerie heeft tijdens de looptijd van het programma Beter Benutten twee keer een tussenmeting gehouden. Bij die tussenmetingen zijn ook de verkeersmonitor en de benuttingsmeter ingezet. Het bleek dat in de regio Midden-Nederland de beschikbaarheid van voldoende verkeersgegevens om betrouwbare en representatieve uitspraken te kunnen doen over bespaarde voertuigverliesuren beperkt was. Als gevolg hiervan zijn verbetertrajecten ingezet binnen de werking van de verkeersmonitor en de keuzes van trajecten in het regionale wegennet. Omdat de verkeersmonitor niet continue draait zijn veranderingen niet snel door te rekenen en eventueel nog een keer aan te passen. Er moest gewacht worden op de volgende landelijke effectmeting. Ondanks goede verwachtingen van de verbeteringen bleef binnen de regio het gevoel bestaan dat de resultaten van de verkeersmonitor wel eens niet volledig genoeg zouden kunnen zijn voor een optimale evaluatie van het regionale programma Beter Benutten, en dan met name van de inframaatregelen daarin.

Om die reden is besloten tot het inrichten van een derde spoor. Van de maatregelen die een ingreep in infrastructuur betreffen is vastgesteld welke een groot verwacht effect hebben. En dus een grote bijdrage in het bereiken van de regionale doelstelling. De evaluatie van deze inframaatregelen is vervolgens uitbesteed aan een externe partij (Mu-consult) die, naast de verkeersmonitor, een eigen maatregelevaluatie uitvoert. Deze partij gebruikt deels dezelfde bronnen als de verkeersmonitor, maar gebruikt ook kleinere bronnen die niet binnen de verkeersmonitor worden gebruikt. Tevens kan deze partij flexibeler omgaan met de definitie van de effecttrajecten om zodoende een hogere dataopbrengst te realiseren. Het gevolg is dat voor de maatregelen met een groot verwacht effect een effectmeting is gegarandeerd op het moment dat de verkeersmonitor voor deze maatregelen een tegenvallend resultaat laat zien. De evaluatieresultaten van deze grote inframaatregelen worden door de regio ingevoerd in de benuttingsmeter.

Eigen maatregelevaluatie

Het vierde spoor betreft de evaluaties van maatregelen waarvan bij vaststelling is afgesproken dat de evaluatie door de uitvoerende partij zelf wordt verzorgd. Dit kan de regionale partner zelf zijn (bijv werkgeversnetwerk U15 of RWS) maar ook een uitvoerend consortium (bijv. Spitsvrij). In veel gevallen binnen dit spoor is de evaluatie mee aanbesteed met de uitvoering van de maatregel en krijgt de regio een uitgewerkt evaluatierapport. In andere gevallen wordt binnen de eigen partnerorganisatie een evaluatiestudie gedaan naar de effecten en worden de resultaten aan het kernteam M&E aangeleverd. Ook vanuit dit evaluatiespoor worden de evaluatieresultaten van de maatregelen door de regio ingevoerd in de benuttingsmeter.

3.3 Verwachte effecten (exante)

Voorafgaand aan het samenstellen van het pakket aan maatregelen is met behulp van een verkeersmodel (dynamisch model Midden-Nederland) een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de te verwachten effecten van de maatregelen. Door verschillende pakketten maatregelen door te rekenen met het verkeersmodel en de uitkomsten te vergelijken met de situatie zonder inzet van het maatregelenpakket, is vastgesteld welk pakket het beste voldeed aan de doelstelling van het programma. Dit pakket vormde de basis voor het programma Beter Benutten in de bereikbaarheidsverklaring en de BO-MIRT-afspraken uit november 2011.

Na vaststelling van het initiële maatregelenpakket is de uitwerking van de afzonderlijke maatregelen in gang gezet. Bij deze uitwerkingen bleek dat sommige maatregelen niet uitgevoerd konden worden binnen de spelregels van het programma Beter Benutten. Als gevolg daarvan is de keuze gemaakt om dergelijke maatregelen zodanig aan te passen dat ze wel aan de spelregels konden voldoen, of om deze maatregelen uit het programma te halen. Het gevolg was dat de oorspronkelijke verwachtingen van het effect van het programma ook veranderden. Om te controleren of nog aan de algemene doelstelling werd voldaan, zijn opnieuw berekeningen uitgevoerd met het verkeersmodel (Royal Haskoning DHV). Daaruit bleek dat de verwachtingen weliswaar bijgesteld moesten worden, maar dat aan de minimale doelstelling van 20% nog voldaan werd. Er is alleen een totaal pakket doorgerekend; de verwachte effecten van losse maatregelen zijn niet bepaald.

4. Resultaten regiobreed

Om te bepalen of de doelstelling van 20% filereductie op de drukste knelpunten door Beter Benutten Midden-Nederland is behaald worden de gemeten effecten vanuit 2 invalshoeken bekeken:

- Het overalleffect in het complete netwerk.
- Het effect van afzonderlijke maatregelen op specifieke locaties.

Het effect van de afzonderlijke maatregelen wordt in het volgende hoofdstuk behandeld. Dit hoofdstuk gaat in op het overalleffect in het complete netwerk. Om het regiobrede effect te bepalen is onder meer gebruik gemaakt van de landelijk ontwikkelde instrumenten verkeersmonitor en benuttingsmeter, zie hoofdstuk 3.

4.1 Overall effect in het verkeersnetwerk

Voertuigverliesuren

Resultaten uit Benuttingsmeter
Wanneer voor de regio Midden-Nederland op basis van de output van de benuttingsmeter wordt gekeken naar het effect op de bereikbaarheid gedurende de looptijd van het programma Beter Benutten, zien we het volgende beeld:

	oktober 2012 - maart2013	oktober 2013 - maart 2014	oktober 2014 - maart 2015
Voertuigverliesuren [hr]	20.676	19.445	24.786

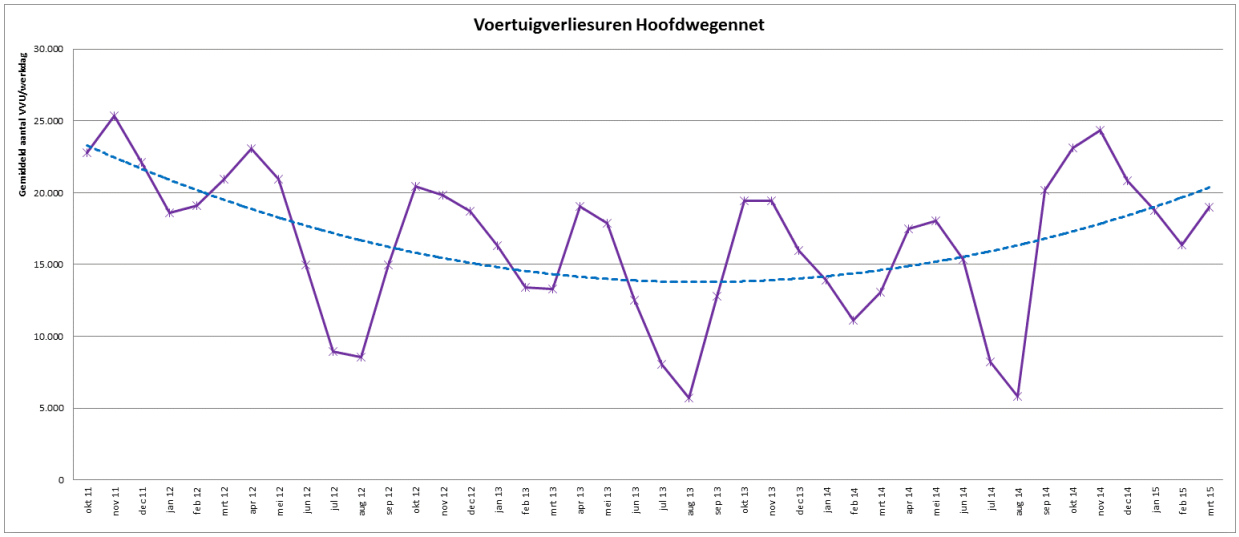
Figuur 3.4; absolute getallen voor totaal beide spitsen op een gemiddelde werkdag

Wat opvalt aan deze cijfers is dat over de jaren het aantal voertuigverliesuren in de regio eerst afneemt om vervolgens weer toe te nemen. Dit is tegenovergesteld aan het gewenste effect en vraagt om nadere analyse. Helaas laat de benuttingsmeter het niet toe om een andere periode te selecteren voor de analyse, iets waar deze resultaten wel om vragen. Daarom is voor de vervolganalyse uitgeweken naar de verkeersmonitor.

Resultaten uit verkeersmonitor
In de resultaten van de verkeersmonitor kunnen verkeersgegevens vanaf oktober 2011 tot en met maart 2015 opgezocht en met elkaar vergeleken worden. Dit geeft de mogelijkheid om over een langere en beter bij de maatregelinzet passende periode een vergelijking te kunnen maken tussen de voorsituatie “moment van vaststelling programma Beter Benutten” en de effectperiode “ten tijden van Beter Benutten”.
Hiervoor is in de verkeersmonitor een vergelijking gemaakt tussen de complete jaren 2012 (voorsituatie) en 2014 (effectperiode). Om de effecten op netwerkniveau te analyseren zijn de ontwikkeling van VVU op het hoofdwegennet en de ontwikkeling van de gemiddelde spitssnelheid en de gemiddelde spitsintensiteit op het hoofd- en onderliggende wegennet in beeld gebracht (voor het onderliggend wegennet zijn deze gegevens niet voldoende beschikbaar om VVU te kunnen

berekenen). Hieruit volgt een ander, genuanceerder en completer beeld, dan uit de benuttingsmeter komt.

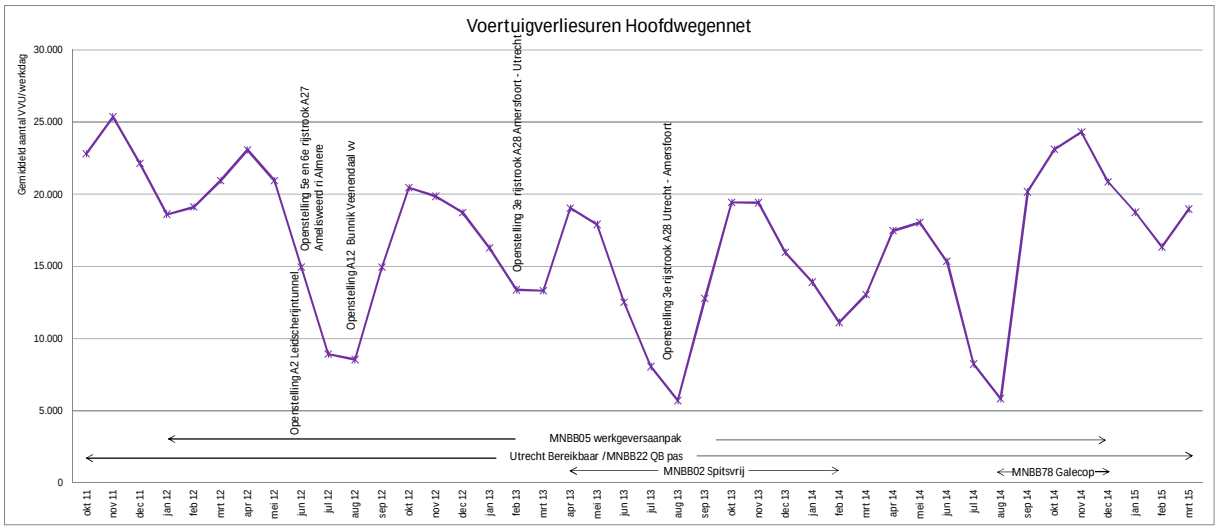
Onderstaand figuur toont het verloop van het totaal aantal VVU op het hoofdwegennet (Rijkswegen in de regio Midden-Nederland) van oktober 2011 tot en met maart 2015.
Wanneer het gemiddeld aantal VVU op een werkdag op het hoofdwegennet in 2012 vergeleken wordt met dat in 2014, dan zien we een afname in VVU van 8% (van 17.500 naar 16.000 VVU).



Figuur 3.5; ontwikkeling VVU's op geselecteerde trajecten Hoofdwegennet

Wat opvalt is dat er eerst een trend is in afnemende VVU van eind 2011 tot medio 2013, en dat daarna de trend weer ombuigt in een stijging van het aantal VVU. De verklaring voor deze beweging is de economische ontwikkeling in die periode. Als gevolg van de crisis neemt de hoeveelheid verkeer af en daarmee de ernst van de knelpunten ook. Na de crisis trekt de economie weer aan en het aantal verplaatsingen dus ook. Het gevolg is een groei in het aantal files en omvang van de hoeveelheid voertuigverliesuren. Bovenstaande trend in de figuur komt overeen met de landelijke trend. Ook daar is sprake van een afname, gevolgd door een groei.

Onderstaand figuur toont hetzelfde tijdsverloop van VVU in de regio met daarbij ook het moment van openstelling van de grote regionale inframaatregelen (A2 Leidsche Rijntunnel, uitbreiding A27 Amelisweerd, verbreding A28 en verbreding A12) en de looptijd van enkele gedragsbeïnvloedingsmaatregelen uit het programma Beter Benutten.



Figuur 3.6; ontwikkeling VVU's op geselecteerde trajecten Hoofdwegennet en wegverbredingen/ grote gedragsbeïnvloedingsmaatregelen

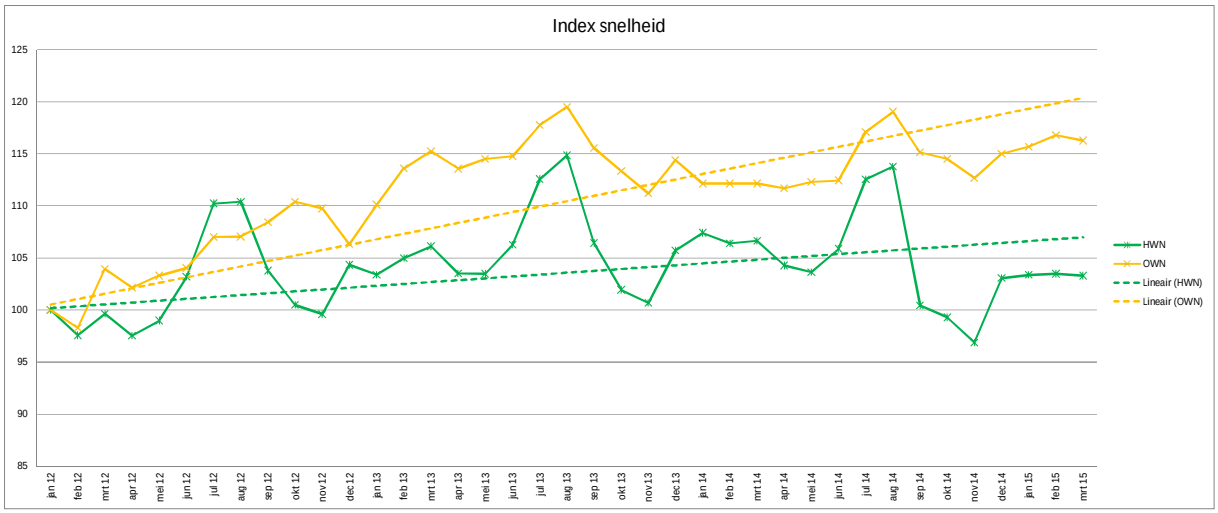
Uit dit verloop van de VVU, de momenten van openstelling van grote inframaatregelen en de looptijd van de gedragsbeïnvloedingsmaatregelen valt geen eenduidige conclusie te trekken. Wel maakt dit duidelijk dat niet alle in het netwerk gemeten effecten direct aan de Beter Benutten maatregelen zijn toe te schrijven. De invloed van inframaatregelen en die van economische ontwikkelingen (aantrekkende economie vanaf 2^{e} helft 2014) lijkt groter.

De afname in VVU van 8% tussen 2012 en 2014, die achterblijft bij de oorspronkelijke doelstelling van 20%, is dus maar ten dele toe te schrijven aan het programma Beter Benutten. Hier staat tegenover dat een eventuele verbetering van VVU door het programma Beter Benutten op andere wegen dan het Rijkswegennet niet in deze berekening is meegenomen. Deze verbetering in VVU op het onderliggende wegennet mag gezien de ontwikkeling van de spitssnelheid en spitsintensiteit op het onderliggende weggennet wel verwacht worden[3]. De effecten van de uitgevoerde maatregelen op het onderliggende wegennet zullen echter veel meer van lokale aard zijn. Het volgende hoofdstuk gaat daar verder op in.

Spitssnelheid

Onderstaand figuur toont het geïndexeerde verloop (januari 2012 =100) van de gemiddelde spitssnelheid in het netwerk, met onderscheid in hoofd- en onderliggend weggennet. Voor het onderliggend wegennet zijn in deze analyse de provinciale wegen in Midden-Nederland in beschouwing genomen. Voor stedelijke wegen is in de regel onvoldoende betrouwbare informatie beschikbaar om dergelijke grafieken te maken.

[3] Onderzoek van de Provincie Utrecht naar de ontwikkeling van voertuigverliesuren op wegen onder haar beheer toont een dalende trend over de jaren 2011-2013 aan. [*Knelpunten en VVU 2011-2012, Knelpunten en VVU op het provinciale wegennet 2013. Provincie Utrecht*]



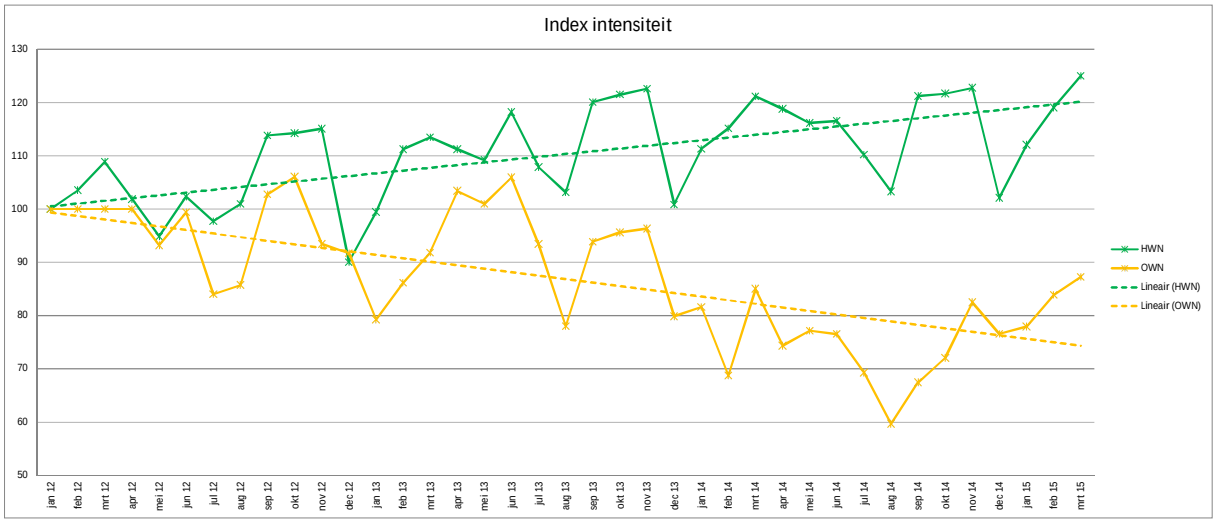
Figuur 3.7; geïndexeerde verloop (januari 2012 =100) van de gemiddelde spitssnelheid in het netwerk, met onderscheid in hoofd- en onderliggend weggennet

Wanneer de gemiddelde snelheid in de spits in 2012 vergeleken wordt met die in 2014, dan zien we een toename van de snelheid van 3% op het hoofwegennet en een toename van 8% op onderliggend wegennet.

Een toename van de gemiddelde spitssnelheid duidt op een beter functionerend netwerk en daarmee op een betere bereikbaarheid van de regio. Juist op het onderliggend wegennet, daar waar veel Beter Benutten maatregelen hun effect hebben, is de toename het grootst. Positief is dat de toename van de spitssnelheid ook het laatste half jaar, zeker op het onderliggende wegennet, doorzet c.q. op niveau blijft. Dit in tegenstelling tot de ontwikkeling van de VVU op het hoofdwegennet. Dit duidt op een structurele verbetering van de spitssnelheid.

Spitsintensiteiten

Onderstaand figuur toont het geïndexeerde verloop (januari 2012 =100) van de gemiddelde spitsintensiteit in het netwerk, met onderscheid in hoofd- en onderliggend weggennet. Ook hier is het beschouwde onderliggend wegennet het provinciale wegennet in Midden-Nederland.



Figuur 3.8; geïndexeerde verloop (januari 2012 =100) van de gemiddelde spitsintensiteit in het netwerk, met onderscheid in hoofd- en onderliggend weggennet.

Wanneer de gemiddelde intensiteit in de spits in 2012 vergeleken wordt met die in 2014, dan zien we een toename van de intensiteit van 11% op het hoofwegennet en een afname van 23% op onderliggend wegennet.

De forse toename van de intensiteiten op het hoofdwegennet is om meerdere redenen opvallend:

1. De gerealiseerde spitsmijdingen (minimaal 13.500 per werkdag) vinden we niet terug in lagere intensiteiten op het hoofdwegennet. Waarschijnlijk worden deze niet gemaakte ritten direct opgevuld door nieuw verkeer (latente vraag, economische ontwikkeling, verschuiving van OWN naar HWN)[4].
2. Op het onderliggend wegennet zien we wel een daling van de gemiddelde intensiteit. Dit kan deels verklaard worden als een gevolg van de gerealiseerde spitsmijdingen. Daarnaast zal een deel van de afname worden veroorzaakt door een verschuiving van verkeer van het onderliggende wegennet naar het hoofdwegennet als gevolg van de betere doorstroming op het hoofdwegennet.
3. De toename van de intensiteit op het hoofdwegennet is een verklaring voor het achterblijven van de reductie van de VVU bij de doelstelling van 20%. Ondanks een blijvend hogere snelheid in het netwerk op zowel hoofdwegennet als het onderliggend wegennet, zien we eind 2014 een toename van VVU. Dit valt te verklaren vanuit het feit dat een auto gemiddeld met minder vertraging door het netwerk rijdt, maar dat er tegelijkertijd meer auto's door het netwerk rijden. De totale vertraging (vertraging per auto x aantal auto's) daalt daardoor minder hard en neemt eind 2014 zelfs weer toe.
4. De toename van de intensiteit op met name het hoofdwegennet doet vermoeden dat er met name meer doorgaand verkeer door de regio Midden-Nederland is gaan rijden (dat niet bereikt wordt door de gedragsbeïnvloedingsmaatregelen uit deze regio). Om dit te toetsen is

[4] Onderzoek van Rijkswaterstaat na recent opgeleverde wegverbredingen toont aan dat de spitsintensiteiten toenemen en parallelroutes rustiger worden. [*Verkeersontwikkeling 2010-2014, Effect van wegverbredingen in de regio Utrecht. Rijkswaterstaat, juli 2014*]

aanvullend gekeken naar intensiteiten op wegen die de regio inkomen en uitgaan. Hieruit blijkt dat in 2014 op een gemiddelde werkdag 26.000 extra voertuigen de regio inkomen ten opzichte van 2012. Een groei van 10%. Tegelijkertijd rijden er in 2014 op een gemiddelde werkdag 16.000 extra voertuigen de regio uit ten opzichte van 2012. Een groei van 7%. Dit duidt op een mogelijke toename van 16.000 doorgaande voertuigen per dag. Omdat kentekengegevens van voertuigen ontbreekt, kan deze aanname niet hard gemaakt worden.

Intensiteiten IN	Q1	Q2	Q3	Q4	Gemiddeld
2012	252.040	240.879	251.591	258.877	250.847
2013	260.502	271.368	264.993	274.182	267.761
2014	276.884	282.065	269.795	277.873	276.654

Figuur 3.9; aantal voertuigen dat regio in komt som van beide spitsen

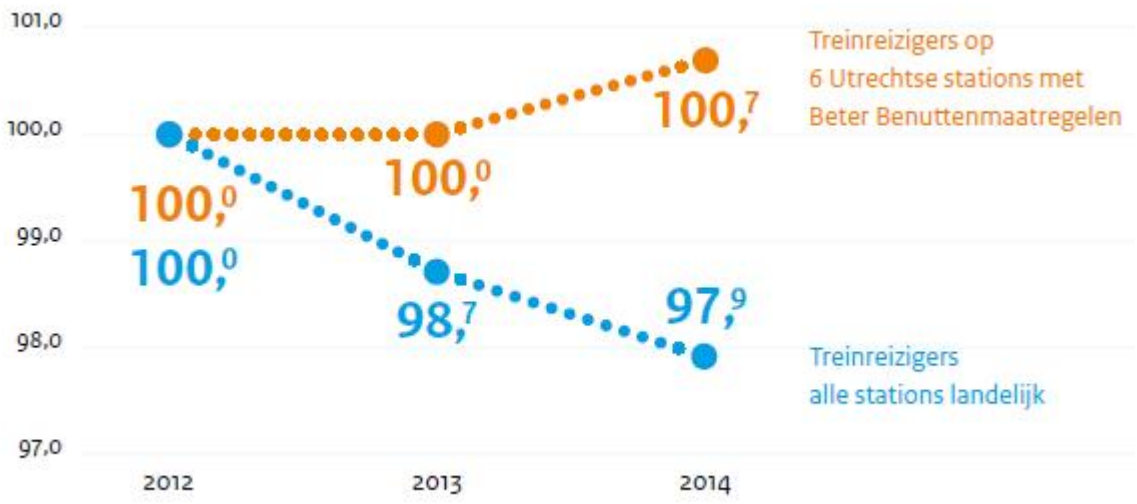
Intensiteiten UIT	Q1	Q2	Q3	Q4	Gemiddeld
2012	255.451	243.329	246.943	254.085	249.952
2013	254.475	264.475	255.725	264.268	259.736
2014	265.964	270.410	259.778	268.270	266.105

Figuur 3.10; aantal voertuigen dat regio uit gaat som van beide spitsen

4.2 Accommoderen groei op het spoor

In het programma is een aantal maatregelen opgenomen dat het voor- en natransport van treinreizigers verbetert en de groei op het spoor accommodeert. Bij 6 treinstations (Amersfoort CS en Schothorst, Breukelen, Bilthoven, Utrecht CS en Woerden) zijn diverse maatregelen zoals nieuwe fietsenstallingen, P+R-plekken, busdoorstroming en betere haltevoorzieningen gerealiseerd.

Cijfers van de NS (mei 2015) laten een groei van de treinreizigers op de Utrechtse stations zien die groter is dan landelijk.



Figuur3.11. Index treinreizigers per gemiddelde werkdag periode 2012-2014

Ondanks dat ook op het spoor, naast het programma Beter Benutten, andere factoren van invloed zijn op de reizigersaantallen mag voorzichtig geconcludeerd worden dat het programma Beter Benutten Midden-Nederland positief bijdraagt aan groei op het spoor.

4.3 Verklarende variabelen

Het resultaat zoals in de vorige paragraaf beschreven is een rechttoe rechtaan weergave van de gemeten effecten op straat. In de praktijk blijkt dat de situatie op straat zich niet goed leent voor het leggen van verbanden tussen uitgevoerd beleid en effecten van dit specifieke beleid. Naast de maatregelen van het programma Beter Benutten treden namelijk nog meer factoren op die van invloed zijn op hoe de situatie op straat zich ontwikkeld. Als gevolg van al deze overig invloeden is het niet eenvoudig om een rechtstreeks verband aan te tonen tot een specifieke maatregel uit het programma Beter Benutten en het effect dat deze maatregel heeft op de bereikbaarheid.

Bij uitvoering van de monitoring en evaluatie van het programma Beter Benutten is getracht zo goed mogelijk rekening te houden met overige invloeden op het resultaat op straat en waar mogelijk zijn deze invloeden verdisconteerd in de effectmetingen. Als gevolg hiervan is het aannemelijker dat het 'geschoonde' resultaat ook daadwerkelijk het effect is van het programma Beter Benutten.

Ter verduidelijking staan hieronder de externe factoren genoemd die van invloed zijn op de effecten zoals die zich op straat voordoen.

Samenstelling maatregelenpakket effectstudie

Nog niet alle maatregelen zijn geëvalueerd. De doelstelling van het programma is geformuleerd voor een compleet afgerond maatregelpakket. Als gevolg van gemaakt afspraken bij vaststelling of tijdens de looptijd van het maatregelenpakket zijn ten tijden van de eindmeting nog niet alle maatregelen op straat uitgevoerd. Als gevolg daarvan kan ook geen effectmeting plaatsvinden. De bijdrage van deze nog niet geëvalueerde maatregelen zit dan ook niet in de resultaten die op dit moment bekend zijn.

Sommige effecten laten langer op zich wachten. Een aantal van de maatregelen uit het programma richten zich puur op een gedragsverandering. Of deze gedragsverandering optreedt is niet direct na oplevering van de maatregel te zeggen. Vaak is een wenperiode nodig om tot een nieuwe situatie te komen en een effect te kunnen bepalen. Vanwege deadlines voor rapportage en afronding van het programma is voor sommige effectmetingen niet voldoende tijd beschikbaar geweest om tot een definitieve eindsituatie te wachten. Eventuele gevonden resultaten zouden dus nog wel eens groter kunnen worden naarmate de wenperiode verder is verstreken.

Onzekerheden in gebruikte evaluatie-instrumenten

Modelverwachting vs effect op straat. Voor de bepaling van het verwachte effect van het programma is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. In dit model kan het verschil tussen de situatie met en zonder uitgevoerd maatregelenpakket tot op het kleinste detailniveau vastgesteld worden. De effecten van het maatregelenpakket worden echter op straat gemeten. Hierop zijn veel

meer factoren van invloed op de gemeten VVU (groei autoverkeer, wegverbredingen, snelheidsontwikkeling, ligging meetpunten ed.). Het isoleren en vaststellen van het Beter Benutteneffect is lastig. Als gevolg van deze twee methodieken is een verschil te verwachten in effect van het programma.

Totaal effect vs som van afzonderlijke effecten. Bij de vaststelling van het verwachte effect is in het verkeersmodel het hele maatregelenpakket doorgerekend en vergeleken met de situatie zonder dit pakket. In de effectmeting achteraf wordt zo goed mogelijk een effect van elke afzonderlijke maatregel vastgesteld. De som van deze losse effectmetingen is uiteindelijk het totaaleffect van het programma. Het samengestelde effect is anders dan de som van de losse delen. Dit heeft te maken met eventuele tegenovergestelde effecten van maatregelen die wel in het samengestelde effect meegerekend zijn en niet in de afzonderlijke evaluaties. En andersom.

Outcome in spitsmijdingen of voertuigverliesuren. De doelstelling van het programma is in aantal bespaarde voertuigverliesuren per jaar geformuleerd. Het effect van een groot deel van de maatregelen uit het regionale programma laat zich echter alleen/beter uitdrukken in gerealiseerde spitsmijdingen. Deze zijn niet eenduidig om te rekenen tot voertuigverliesuren.

Effectmeting op de juiste locatie(s). Vanuit pragmatische overweging is voor de effectmeting van een maatregel een keuze gemaakt in de te evalueren trajecten. Hierbij geldt grofweg dat voor veel maatregelen alleen belangrijke trajecten, met veel verwachte effecten, zijn onderzocht. Minder van belang zijnde trajecten zijn buiten beschouwing gelaten. Het kan echter zijn dat in de werkelijkheid ook op die trajecten significante effecten optreden die nu buiten beschouwing blijven.

Onvolledigheid beschikbaarheid meetgegevens. Voor de evaluatie van de infrastructurele maatregelen en van sommige niet-inframaatregelen is gebruik gemaakt van verkeersgegevens uit algemene bronnen. De dekking van deze bronnen over het netwerk van Midden Nederland en specifiek het onderliggend wegennet is niet overal even goed. Ook de beschikbaarheid van gegevens uit deze bronnen laat het in sommige gevallen afweten. Gevolg is dat de evaluaties waarbij deze bronnen gebruikt worden niet altijd op het gewenste detailniveau uitgevoerd kunnen worden.

Maatregel is kleine schakel in het geheel. Een aantal maatregelen uit het programma zijn gericht op het verbeteren van onderdelen van het Openbaar Vervoer (Reisinformatie-tramhaltes-doorstroming ed.) en ketenverplaatsingen (stallingen bij OV-haltes, verbeteren P+R). De bijdrage van de verbetering van dit kleine onderdeel in de hele verplaatsing is in veel gevallen niet (goed) vast te stellen omdat een reiziger een bredere afweging maakt over de kwaliteit/kosten/reistijd voordat deze besluit een spitsmijding uit te voeren.

Overige aspecten. Vanuit budgettaire overwegingen zijn van de gedragsbeïnvloedingsmaatregelen weinig nulmetingen uitgevoerd. Met de retrospectieve metingen (aan deelnemers vragen hoe zij voor invoering van de beter benuttenmaatregel reisden) zijn resultaten in spitsmijdingen minder eenduidig te bepalen. Tevens waren omstandigheden van metingen niet altijd ideaal (gefaseerde oplevering deelmaatregelen, verbouwingen zoals Utrecht Centraal/Bilthoven) of is niet voldoende informatie beschikbaar gesteld (afleiden van spitsmijdingen uit CO2-footprints ipv. enquêtes). De aangewezen trajecten (die VVU's registreren) in de verkeersmonitor/benuttingsmeter zijn

niet/nauwelijks representatief voor de verschillende gedragsbeïnvloedingsmaatregelen, die vooral invloed hebben op een gebied.

Externe ontwikkelingen in wegennetwerk / omgeving

Regionaal vs landelijk. Beter Benutten is van invloed op een deel van de weggebruikers in de regio. M.n. doorgaand verkeer (1/3 van het verkeer in de regio) wordt niet of slechts minimaal met het programma bereikt. De effecten op de weg kunnen daardoor tegenvallen.

Beter Benutten staat niet op zichzelf. Naast het programma Beter Benutten worden in de regio ook andere maatregelen uitgevoerd. Deze andere maatregelen en ontwikkelingen hebben ook een positieve en negatief effect op de weg en het aantal gemeten voertuigverliesuren. Voorbeelden zijn Verbouwing Station Utrecht, Wegverbredingen A2-A12-A28, programma's VERDER – Regionaal Verkeersmanagement (RVM), ontwikkeling files en filezwaarte (mensen kiezen andere route), economische factoren, benzineprijzen e.d. Het is zeer lastig vast te stellen welk deel van een gemeten effect het gevolg is van demografische of economische ontwikkelingen in de regio. Welk deel het gevolg is van andere uitgevoerde (mobiliteits)maatregelen en welke deel het effect is van de maatregelen uit het programma Beter Benutten?

5. Resultaten op maatregelniveau

Naast het overall effect van het hele programma is ook gekeken naar de afzonderlijke effecten van de verschillende maatregelen. Van een groot aantal maatregelen uit het programma is een duidelijke effectlocatie aan te wijzen of een specifieke doelgroep bekend. Hierdoor is gedetailleerd onderzoek naar bereikte effecten mogelijk.

In dit hoofdstuk worden deze afzonderlijke effecten van de verschillende maatregelen beschreven. Hierbij is onderscheid gemaakt in infrastructuurmaatregelen en niet infrastructuurmaatregelen. De eerste categorie heeft over het algemeen effecten die zijn uit te drukken in (bespaarde) voertuigverliesuren. De tweede categorie heeft over het algemeen effecten die zijn uit te drukken in gerealiseerde spitsmijdingen.

5.1 Infrastructurele maatregelen

Het programma Beter Benutten Midden-Nederland bestaat uit 20 maatregelen die zijn te categoriseren als infrastructuurmaatregel. Dit omdat de maatregel het realiseren van extra capaciteit op de infrastructuur betreft. Of omdat de maatregel niet persé realisatie van infrastructuur betreft, maar wel een directe link met verbeterde doorstroming op lokale infrastructuur. Een voorbeeld van dit laatste is het verbeteren van de afstelling van een verkeersregelinstallatie. Er wordt geen extra asfalt aangelegd, maar ter plaatse van de verkeerslichten gaat het verkeer beter over de kruising doorstromen.

De 20 maatregelen uit het pakket die in de categorie infrastructuurmaatregel vallen zijn de volgende:

MNBB19	Groene golfteam – APK check	MNBB46	Westelijke ontsluiting Amersfoort
MNBB30	Rijnsweerd A27-A28	MNBB47	Spitsstrook A1 Bunschoten – Hoevelaken
MNBB31a	Aansluiting Kanaleneiland A12	MNBB48	Verbetering doorstroming Hogeweg Amersfoort
MNBB31b	Aansluiting Laagraven A12	MNBB49	Stedelijk hoofdwegennet, groene golven
MNBB32	Veemarkt A27	MNBB50	N234 doorstroming traject Soest A27-N417
MNBB38	x-baan Oudenrijn A2-A12	MNBB51	Aansluiting Bunschoten A1
MNBB39	y-baan Oudenrijn A12	MNBB53	Aanpassing rotondes aansluting Breukelen
MNBB40	Aanpassing afrit Papendorp A2	MNBB55	Verbindingsboog A1-A30
MNBB41	f-lus Oudenrijn A2-A12	MNBB60	N237/A28 Quick Win MNBB33
MNBB42	Aanpassing aansluiting De Meern	MNBB66	Optimaliseren VRI 140 N230 Maarssen

Figuur 3.12; infrastructurele maatregelen in het programma

Van deze 20 maatregelen zijn er drie (nog) niet geëvalueerd omdat deze op dit moment nog niet gerealiseerd zijn of te kort geleden zijn opgeleverd waardoor de periode voor nameting nog niet lang genoeg is. Het betreft de maatregelen MNBB46 (westelijke ontsluitingsweg Amersfoort), MNBB47 (Derde Rijstrook A1 Bunschoten-Hoevelaken) en MNBB51 (Aansluiting A1 Bunschoten-N199 Amersfoort). De verwachte effecten van MNBB47 worden ingeschat op 1.000 VVU/werkdag. Van de overige maatregelen is een evaluatie uitgevoerd en zijn gerealiseerde effecten gemeten.

Grote inframaatregelen

Zoals in hoofdstuk 3 staat, is de evaluatie van enkele maatregelen waarvan een groot effect werd verwacht door een externe partij geëvalueerd. Het betreft de maatregelen MNBB30, MNBB32, MNBB38, MNBB39, MNBB42, MNBB50, MNBB55 en MNBB66.

De resultaten van deze maatregelen staan in onderstaande figuur vermeld. Van elke maatregel is tevens een onderzoeksrapport beschikbaar. Deze rapporten, met beschrijving van de maatregel, onderzoeksaanpak, analyse en evaluatieresultaat staan op www.goedopweg.nl/evaluatieBB1.

Maatregel		Δ VVU ochtendspits		Δ VVU avondspits	
MNBB30	Rijnsweerd A27-A28*	Toename		Afname	
MNBB32	Veemarkt A27	- 1	- 5%	- 11	- 49%
MNBB38	x-baan Oudenrijn A2-A12	- 66	- 20%	+ 15	+ 11%
MNBB39	y-baan Oudenrijn A12	+ 1	+ 3%	+ 12	+ 13%
MNBB42	Aanpassing aansluiting De Meern**	- 34	- 42%	- 14	- 23%
MNBB50	N234 doorstroming traject Soest A27-N417	- 6	- 8%	- 67	- 51%
MNBB55	Verbindingsboog A1-A30	- 41	- 65%	- 106	- 61%
MNBB66	Optimaliseren VRI 140 N230 Maarssen	+ 4	+ 2%	+ 13	+ 5%

Figuur 3.13; Effect grote inframaatregelen

* Maatregel MNBB30 is tegelijkertijd met de verbreding van de A28 van Amersfoort naar Utrecht opgeleverd. Het is daardoor niet mogelijk gebleken een effect te meten van alleen de Beter Benutten maatregel.
** Maatregel MNBB42 bestaat uit twee delen. Alleen het eerste deel (Deel A) is geëvalueerd en daarvan staan de effecten getoond. Het tweede deel was niet op tijd gerealiseerd voor een effectmeting. Een goede aanname is dat het tweede deel een vergelijkbaar resultaat heeft als het eerste deel.

Overige inframaatregelen

De overige 9 inframaatregelen zijn geëvalueerd op basis van de uitkomsten van de verkeersmonitor. De resultaten van deze maatregelen staan hieronder vermeld. Ook van deze maatregelen is een onderzoeksrapportage beschikbaar. Dit betreft een direct verwerking van de uitkomsten van de Verkeersmonitor. Ook deze analyses staan op www.goedopweg.nl/evaluatieBB1.

Maatregel		Δ VVU ochtendspits		Δ VVU avondspits	
MNBB19	Groene golfteam – APK check	- 97	- 82%	- 9	- 37%
MNBB31a	Aansluiting Kanaleneiland A12*	Xxx		Xxx	
MNBB31b	Aansluiting Laagraven A12	- 1	- 50%	+ 2	+ 50%
MNBB40	Aanpassing afrit Papendorp A2	- 16	- 48%	+ 0	+ 1%
MNBB41	f-lus Oudenrijn A2-A12	Xxx		Xxx	
MNBB48	Verbetering doorstroming Hogeweg A'foort**	- 10	- 11%	- 49	- 24%
MNBB49	Stedelijk hoofdwegennet, groene golven**	- 163	- ? **	- 111	- ? **
MNBB53	Aanpassing rotondes aansluting Breukelen	- 1	- 14%	+ 1	+ 17%
MNBB60	N237/A28 Quick Win MNBB33	- 17	- 20%	- 28	- 42%

Figuur 3.14; Effect overige inframaatregelen

* Maatregel MNBB31a is gerealiseerd op het stedelijk wegennet van Utrecht. Op deze specifieke locatie zijn geen structurele inwinpunten van verkeersgegevens beschikbaar waardoor een evaluatie van deze maatregel niet mogelijk is.
** Maatregel MNBB48 en MNBB49 zijn geëvalueerd met een simulatie van gemeten verkeersintensiteiten in een verkeersmodel. Dit is afwijkend van de overige evaluaties die helemaal gebaseerd zijn op basis van op straat gemeten data.

Conclusie
De figuren 3.13 en 3.14 laten zien dat de effecten van de afzonderlijke maatregelen onderling sterk variëren. Sommige maatregelen sorteren in absolute getallen maar een kleine effect, terwijl dat percentueel gezien een grote verandering blijkt te zijn. Maar andersom kan het ook voorkomen dat een groot absoluut effect percentueel gezien maar een kleine verandering blijkt te zijn. Tevens hebben sommige maatregel, in tegenstelling tot hun verwachting, een (deels) negatief effect.

Gezamenlijk is het effect van de inframaatregelen samen te vatten in de volgende conclusies;

- Van de 20 inframaatregelen zijn op dit moment 3 stuks (MNBB46 Westelijke Ontsluitingsweg, MNBB47 Derde Rijstrook A1 en MNBB51 Aansluiting A1 Bunschoten) nog in uitvoering of te kort geleden opgeleverd om een goede nameting te kunnen uitvoeren. Een evaluatie is dan ook niet mogelijk.
- Verder zijn 3 van de gerealiseerde maatregelen op een locatie uitgevoerd waar niet voldoende meetbronnen beschikbaar zijn voor een effectmeting of waar het effect van de maatregel niet geïsoleerd kon worden. Dit betreft de maatregelen MNBB30 Rijnsweerd, MNBB31A Aansluiting A12 Kanaleneiland en MNBB41 F-lus Oudenrijn A2-A12.
- 7 inframaatregelen hebben een positief effect dat groter is dan het doelbereik van 20% afname van de voertuigverliesuren. Gemiddeld behalen deze maatregelen een reductie van 38% in de spitsperiodes.
- 4 inframaatregelen hebben wel een positief effect, maar halen niet het oorspronkelijke doelbereik van 20%. Gemiddeld halen deze 4 maatregelen een reductie van 7% voertuigverliesuren in de spitsperiodes.
- 3 inframaatregelen hebben lokaal een negatief effect. Gemiddeld wordt op de locaties van deze 3 maatregelen een toename van 4% in de voertuigverliesuren tijdens de spitsperiodes gemeten. Hierbij wordt aangetekend dat 1 van deze maatregelen (MNBB53) in de ochtendspits nog wel een positief effect heeft. Dit positieve effect wordt echter overschaduwd door het negatieve effect tijdens de avondspits.

Overall bereiken de 14 geëvalueerde inframaatregelen een gemiddelde lokale reductie van 21% van de voertuigverliesuren tijdens de spitsperiodes. De gemeten effecten doen zich voornamelijk lokaal voor op het onderliggend wegennet.

5.2 Niet-infrastructurele maatregelen

De andere maatregelen uit het programma Beter Benutten Midden –Nederland behoren tot de niet infrastructurele maatregelen. Dit zijn maatregelen met een generiek karakter (bijvoorbeeld MNBB17 Beter faciliteren van fietsparkeren bij OV haltes), maatregelen die meedraaien binnen een landelijke aanpak (bijvoorbeeld MNBB12 Incar Pilot) of maatregelen met een zeer innovatief karakter (bijvoorbeeld MNBB15 Anders op weg).

Op dit moment is binnen het programma Beter Benutten Midden-Nederland van de volgende maatregelen (nog) niet geëvalueerd hoeveel spitsmijdingen gerealiseerd zijn omdat:

- De maatregel nog niet is opgeleverd,
- De maatregel niet als doel had spitsmijdingen te reduceren (innovatieve maatregel),

- Een effectmeting niet mogelijk bleek wegens het niet specifiek kunnen maken van de te onderzoeken doelgroep(en) of
- De resultaten via een derde partij (ministerie, prorail) aangeleverd moeten worden en op dit moment (nog) niet beschikbaar zijn.

Maatregel	*Naam*
MNBB01	Mobiliteitsmaatregelen rondom wegwerkzaamheden
MNBB12	Samenwerking overheid-markt (Incar pilot MN)
MNBB23	Bewegwijzering en parkeerverwijssysteem Utrecht (PRIS Utrecht)
MNBB27	Kort volgen spoor tracé Utrecht – Amersfoort
MNBB45	Beter faciliteren van fietsparkeren bij station Amersfoort
MNBB68	Supervisor Regionaal Verkeer Management
MNBB69	Fietsroute Informatie Systeem Utrecht CS en Centrum (FRIS Utrecht)
MNBB70	Tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld

Figuur 3.15; Overzicht niet inframaatregelen die (nog) niet geëvalueerd zijn

De maatregelen MNBB17 (fietsparkeren bij OV-haltes), MNBB25 (fietsparkeren Utrecht CS) en MNBB26 (fietsparkeren binnenstad Utrecht) zijn op dit moment nog niet geheel afgerond en hebben dus ook nog niet het maximale effect bereikt. Van de maatregelen MNBB03 (fietsstimulering ebike) en MNBB04 (persoonlijk mobiliteitseffect) is eind 2014 besloten deze in aangepaste vorm onder te brengen in het programma Beter Benutten Vervolg.

Gedragsbeïnvloedingsmaatregelen in extern onderzoek
Het meerendeel van de maatregelen betreft echter de gedragsbeïnvloedingsmaatregelen die in de regio zijn ingezet. Van deze maatregelen is ook een evaluatie uitgevoerd. Zoals in hoofdstuk 3 staat zijn deze maatregelen door een externe partij geëvalueerd door middel van interviews en enquêtes onder de gebruikers / doelgroep. Het effect van deze maatregelen is een hoeveelheid gerealiseerd spitsmijdingen. Onderstaande figuur geeft het overzicht van deze maatregelen en het gerealiseerde effect. Van elke maatregel is een afzonderlijke effectrapportage beschikbaar op www.goedopweg.nl/evaluatieBB1.

Maatregel		*Aantal spitsmijdingen per werkdag*
MNBB16	Kwaliteit OVT Utrecht	40
MNBB17	Faciliteren fietsparkeren bij OV haltes anders dan OVT	147*
MNBB21	Carpoolplaatsen	122
MNBB25 MNBB70	Fietsparkeren Utrecht CS Fietsparkeren Smakkelaarsveld	80 (210)**
MNBB26	Fietsparkeren binnenstad Utrecht	Nihil
MNBB34	Knooppuntontwikkeling station Bilthoven	15
MNBB52	Fietsparkeren station Woerden + LV verbinding	40
MNBB56	P+R station Breukelen	42
MNBB71	Fietsroute Leidsche Rijn – Papendorp	18
MNBB73	Woerden fietst natuurlijk	Nihil
MNBB75	HOV verbinding Valeriusbaan	40

Figuur3.16 Overzicht niet inframaatregelen die door externe partij zijn geëvalueerd

Overige gedragsbeïnvloedingsmaatregelen
De gedragsbeïnvloedingsmaatregelen die niet in de opdracht van de externe partij zaten zijn door de eigen partnerorganisaties uit het regionale programma geëvalueerd of door de uitvoerende partij als onderdeel van de opdracht.

Het gaat om onderstaande maatregelen met bijbehorende effecten. Ook van deze maatregelen zijn onderzoeksrapportages beschikbaar op www.goedopweg.nl/evaluatieBB1.

Maatregel		*Aantal spitsmijdingen per werkdag*
MNBB02	Verlengen Spitsvrij 2013 / 2014	1.750
MNBB03	Fietsstimulering (Ebike, Park+Bike)	391
MNBB04	Persoonlijk mobiliteitsbudget	0 (nog niet in werking, start BB Vervolg)
MNBB05	Werkgeversaanpak U15	3.000*
MNBB18	Bouwlogistiek utrecht	10
MNBB20	P+R Soesterberg	11
MNBB22	Netwerkpas	2.000
MNBB28	OV-doorstromingsmaatregelen in stedelijk gebied	400**
MNBB78	Spitsmijden A12 Galecopperbrug	5.745***
		Voertuigverliesuren per jaar
MNBB11	Reiswijzer / Goed op Weg	90.000

Figuur 3.17 Overzicht overige niet-inframaatregelen

* Het het aantal gerealiseerde spitsmijdingen van de U15 is afgeleid uit een CO2 footprintmeting. Dit is niet dmv gebruikersonderzoek tot stand gekomen, maar op basis van prestaties van 19 onderzochte bedrijven
** afgeleid uit toename busreizigers
*** vertaalt naar spitsmijdingen per werkdag op basis 5.176 geregistreerd spitsmijdingen op 2 parallelbanen ochtendspits en 1 baan avondspits

Conclusie
De figuren 3.16 en3.17 laten zien dat er vier maatregelen zijn met een groot effect qua spitsmijdingen; 2 spitsmijdprojecten, een OV-kortingspas voor werknemers en de werkgeversaanpak. De Reiswijzer in combinatie met de regionale website Goed-op-weg zorgt vooral voor minder files bij wegwerkzaamheden. De effecten van andere maatregelen zijn nog niet bepaald of minder groot. In totaal zijn er door het programma minimaal 13.500 spitsmijdingen per werkdag gerealiseerd (zie ook eindrapport).

Met het programma zijn innovatiemaatregelen opgestart die niet altijd al direct veel voertuigverliesuren besparen maar wel veelbelovend zijn:

- Persoonlijk Mobiliteitsbudget; 10 grote werkgevers zijn geadviseerd over de mogelijkheden van PMB. Naar verwachting wordt dit in medio 2015 met het programma Beter Benutten Vervolg ingevoerd.
- Fietsstimulering / ebike; 6 grote werkgevers doen nu mee en zijn enthousiast. Verwachting is dat in het programma Beter Benutten Vervolg meer werkgevers zullen aanhaken.
- In car-pilot; deze maatregel is onderdeel van het landelijk ITS-programma en wordt in 6 regio's met het ministerie gezamenlijk vormgegeven. De eerste informatiediensten zijn operationeel. Verdere uitrol én evaluatie vindt de komende jaren plaats.
- Anders op weg; unieke samenwerking met creatieve industrie en kennisinstituten. Heeft geleid tot 5 kansrijke nieuwe mobiliteitsdiensten die nu in de markt worden gezet.

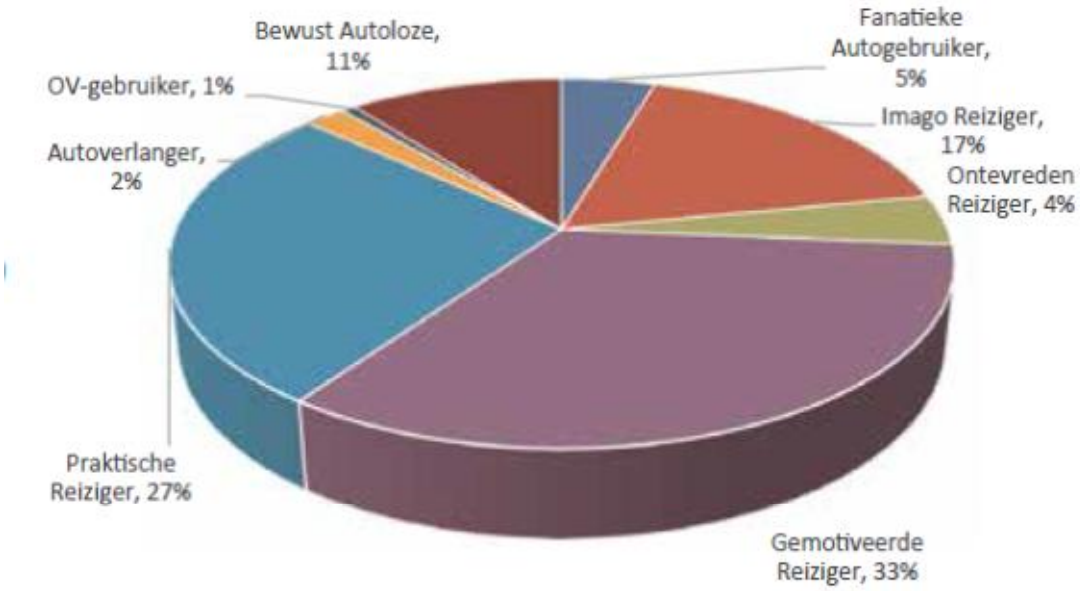
- Persoonlijk Reisadvies op Maat; er zijn 3 pilots uitgevoerd: bij een werkgever (spel en coach voorleaserijders), een woonwijk (straat- en schooldeal) en een publiekstrekker (reisloket in een ziekenhuis). Hierin is ook ervaring opgedaan met aanpak op basis van Reisstijlen SEGMENT. Dit moet in het programma Beter Benutten Vervolg verder worden uitgerold.
- Supervisor Regionaal Verkeersmanagement (RVM); met dit systeem wordt verkeersmanagement verder geautomatiseerd en kunnen regelscenario's sneller en effectiever worden doorgevoerd. Bij afronding van het programma RVM zal dit vanaf 2015 naar verwachting leiden tot veel VVU reductie.
- Smart Mobility; met behulp van verkeersdata worden effecten op logistieke stromen inzichtelijk gemaakt. BAM experimenteert hiermee met de invulling van het bouwverkeer vanaf het logistieke centrum buiten de stad naar bouwomgeving Utrecht Centraal. Tevens ontwikkeling van 2 nieuwe mobiliteitsdiensten.
- Fietsrouteinformatiesysteem; het eerste FRIS ter wereld is op 2 juni 2015 officieel geopend. Dit moet leiden tot efficiënter gebruik van de beschikbare fietsenstallingen bij station Utrecht Centraal en de Utrechtse binnenstad.

5.3 SEGMENT

Het programma Beter Benutten is opgezet om het aantal files terug te dringen. Belangrijk onderdeel hierbij is gedragsbeïnvloeding. Niet elke weggebruiker is bereid de spits te mijden. Aan de hand van de ervaringen opgedaan in het Europese onderzoeksproject SEGMENT is gekeken of er beter kan worden ingespeeld op sleutelmomenten en mobiliteitsleefstijlen. De marktsegmentatie gebeurt op twee manieren. De eerste, simpelste manier is dat gekozen wordt voor mensen die op een sleutelmoment staan, een moment waarop er iets verandert in hun leven waardoor ze hun mobiliteitspatroon moeten aanpassen. Op sleutelmomenten wordt gewoontegedrag doorbroken en staan mensen open voor (marketing- en communicatie)prikkels.

De tweede manier speelt in op het onderdeel waar we in Utrecht mee worstelden: het hoe en waarom van mobiliteitskeuzes. In SEGMENT is getracht hier grip op te krijgen door mensen onder te verdelen in segmenten, op basis van mobiliteitsleefstijlen. De SEGMENT-profielen zijn puur op mobiliteitskeuzes zijn gebaseerd. Hierdoor heb je het niet meer over 'de nieuwe inwoner' of 'de medewerker' als homogene groep, maar over acht heel verschillende subgroepen. Hier kun je met acties en producten op inspelen.

Voor de regio zijn inmiddels 8.000 enquêtes afgenomen om zicht te krijgen op de verschillende reisstijltypen met behulp van de SEGMENT-methode. Met de maatregel Persoonlijk Reisadvies op Maat (MNBB22) is deze methode gebruikt voor effectievere communicatie-aanpak.



Figuur 3.18; verdeling reisstijltypen provincie Utrecht

Op basis van de ingevulde enquêtes blijken er ook verschillen te zijn tussen gemeenten.

top 3	Fanatieke Autogebruiker	Imago Reiziger	Ontevreden Reiziger	Gemotiveerde Reiziger	Praktische Reiziger	Autoverlanger	OV-gebruiker	Bewust Autoloze
1	Lopik	Bunschoten en Renswoude ex aequo	Lopik	Eemnes en Oudewater ex aequo	Renswoude	Rhenen	Montfoort	Amersfoort
2	Eemnes	Rhenen	Montfoort	Leusden	Utrecht	Lopik	Nieuwegein	Zeist
3	Bunschoten	De Ronde Venen	Stichtse Vecht	Veenendaal	De Bilt	IJsselstein	IJsselstein	Utrecht

Figuur 3.19; Top 3 in verdeling Segment-reistypes gemeenten provincie Utrecht

De ervaringen uit het eerste Beter Benuttenprogramma zijn gebruikt voor Beter Benutten Vervolg om te komen tot nadere doelgroepanalyses en een gerichtere communicatie naar de verschillende reisstijltypen.

6. Financiële verantwoording

In dit hoofdstuk gaan we in op de financiële afwikkeling van het programma, meer concreet de budgetten per maatregel en per partner en de vrijval middelen.

6.1 Ontwikkeling van BO-MIRT tot huidig programmabudget

De oorspronkelijke programmering zoals vastgelegd in de bereikbaarheidsverklaring van 30 mei 2012 bedroeg 209,4 miljoen euro. In de loop van het programma hebben zich verschillende wijzigingen voorgedaan die er per saldo toe hebben geleid dat een vergelijkbaar resultaat kan worden behaald met aanzienlijk minder middelen. Onderstaande figuur geeft een overzicht hoe de financiering van het programma zich heeft ontwikkeld.

	Bereikbaarheidsverklaring		Huidige programma	
	Rijksb. Incl. BTW	Rijksb. Excl. BTW	Excl. BTW	Verschil
Rijk	€ 102,3	€ 86,0	€ 74,4	€ 11,6
Regio	€ 88,1	€ 88,1	€ 78,5	€ 9,6
Bedrijfsleven	€ 35,3	€ 35,3	€ 9,8	€ 25,5
	€ 225,7	€ 209,4	€ 162,6	€ 46,8

Ten opzicht van BO-MIRT valt € 11,6 mln. vrij aan Rijksbijdrage.

6.2 Eindafrekening

Bij de eindafrekening is vooruitlopend op de definitieve afrekening van de individuele maatregelen bepaald hoeveel Rijksbijdrage vrijvalt als gevolg van de onderbesteding.

- Budgeten voor maatregelen waarbij dit voldoende duidelijk is, zijn op basis van deze eindafrekening neerwaarts bijgesteld. Bij de eindafrekening is in enkele gevallen door partners gebruik gemaakt van een budgetschuif waarmee budgeten conform de financiële spelregels tussen maatregelen zijn herverdeeld. Iedere regiopartner mag binnen zijn maatregelen schuiven met gelden zolang de som van alle maatregelbedragen gelijk blijft en de totale verhouding tussen rijksbijdrage en bijdrage van de regiopartner gelijk blijft.
- Op basis van de vastgestelde uitvoeringsvoorstellen en indien van toepassing naderhand vastgestelde scopewijzigingen is in totaal ruim € 162 mln. beschikbaar. Dit bedrag is opgebouwd uit rijksbijdrage, regiobijdrage en private bijdragen. Vooruitlopend op de definitieve eindafrekening is door alle partners een prognose opgegeven. Het totaal hiervan ligt met een kleine € 151 mln. circa € 12 mln. (8%) onder het beschikbare budget. Op basis van de opgegeven eindafrekeningen is door vijf partnerorganisaties aangegeven dat in totaal ruim € 2,5 mln. aan Rijksbijdrage zal vrijvallen.

Tezamen met de vrijval vanuit BO-MIRT bedraagt de totale vrijval Rijksbijdrage BB1 €11,6 mln. + €2,527 mln. = €14,127 mln.

6.3 Resultaten per partner

Hieronder wordt per partner de eindafrekening besproken. Er is een vergelijking gemaakt tussen het oorspronkelijk budget (plus eventuele aanpassingen hiervan op basis van vastgestelde scopewijzigingen) en de ten behoeve van de eindafrekening afgegeven prognose. Daarnaast hebben de partnerorganisaties de mogelijkheid om de budgeten optimaal te verdelen over de maatregelen middels een budgetschuif.

Voor maatregelen waar (na een eventuele budgetschuif) geld overblijft is door de partnerorganisaties een budgetvoorstel voor de eindafrekening gedaan. Op basis hiervan en op basis van de oorspronkelijke financieringsverhouding is de vrijvallende Rijksbijdrage bep aald.

Partner	Budget obv UV's & scopewijzigingen	Prognose eindafrekening	Vrijvallende rijksbijdrage
BRU	€ 45.286	€ 45.388	€ -
GA	€ 24.386	€ 22.785	€ -
GU	€ 34.326	€ 34.488	€ 56
GW	€ 2.428	€ 1.593	€ 302
Prorail	€ 1.860	€ 1.860	€ -
PU	€ 14.538	€ 14.132	€ 405
Regio	€ 4.874	€ 1.450	€ 472
RWS	€ 31.672	€ 25.780	€ 1.291
U15	€ 3.276	€ 3.276	€ -
	€ 162.647	€ 150.752	€ 2.527

Bestuur Regio Utrecht (BRU)
In totaal lopen 4 maatregelen van de Afdeling BRU van de provincie Utrecht (voormalig BRU) door na medio 2015. De overige maatregel zijn afgerond. Afdeling BRU maakt geen gebruik van de budgetschuif. Over prognoses die lager liggen dan het budget is op dit moment onvoldoende zekerheid om rijksbijdrage te laten vrijvallen.

Gemeente Amersfoort
In totaal lopen 2 maatregelen door na medio 2015. Gemeente Amersfoort maakt gebruik van de budgetschuif, waarmee naar verwachting het budget volledig wordt besteed.

Gemeente Utrecht
In totaal lopen 6 maatregelen door na medio 2015. Gemeente Utrecht maakt gebruik van de budgetschuif. Op basis van de definitieve prognoses kunnen de budgeten per saldo neerwaarts worden bijgesteld en komt k€ 56 aan rijksbijdrage beschikbaar.

Gemeente Woerden
Alle maatregelen van de gemeente Woerden zijn gereed gemeld. Gemeente Woerden maakt geen gebruik van een budgetschuif. Op basis van de definitieve prognoses kunnen de budgeten neerwaarts worden bijgesteld. Per saldo komt hiermee k€ 302 aan rijksbijdrage beschikbaar.

ProRail
Het maatregel Kort volgen spoor loopt door na medio 2016. ProRail maakt geen gebruik van een budgetschuif. Naar verwachting wordt het budget volledig besteed.

Provincie Utrecht
Alle maatregelen van de provincie zijn gereed gemeld. Provincie Utrecht maakt geen gebruik van een budgetschuif. Op basis van de definitieve prognoses kunnen de budgeten neerwaarts worden bijgesteld. Per saldo komt hiermee k€ 406 aan rijksbijdrage beschikbaar voor Beter Benutten Vervolg.

Regio / ITS
Het maatregel is gereed gemeld. Op basis van de definitieve prognoses wordt het budget van MNBB12 neerwaarts bijgesteld. Per saldo komt hiermee k€ 472 aan rijksbijdrage beschikbaar voor Beter Benutten Vervolg.

Rijkswaterstaat
Het maatregel MNBB47 Spitsstrook loopt door na medio 2015. De overige maatregelen zijn gereed. Rijkswaterstaat maakt gebruik van de budgetschuif. Op basis van de definitieve prognoses kunnen de budgeten neerwaarts worden bijgesteld. Per saldo komt hiermee 1,29 mln. aan Rijksbijdrage vrij.

U15
Alle maatregelen van het werkgeversnetwerk U15 zijn gereed gemeld. U15 maakt geen gebruik van een budgetschuif. Naar verwachting wordt het budget volledig besteed.

6.4 Beschikbaarheid eindsaldo BBV

Aangaande de vrijgevallen Rijksbijdrage Beter Benutten van €14,6 mln zijn bij de financiële afwikkeling BB1 ook afspraken gemaakt over de rijksbijdrage aan "de expeditiestraat", een projectvoorstel van de Gemeente Utrecht.

- De rijksbijdrage aan het voorstel expeditiestraat bedraagt € 2,167 mln exclusief BTW (€ 2,597 mln inclusief BTW). Deze bijdrage wordt afgetrokken van het overschot van BB en gaat dus niet mee naar Beter Benutten Vervolg. De bijdrage wordt direct door het ministerie overgemaakt naar het gemeentefonds
- Dit is een eenmalige bijdrage vanuit de programmadirectie Beter Benutten. Over deze bijdrage wordt geen verantwoording afgelegd binnen de bij BB geldende monitoring en evaluatiecyclus. Verantwoording loopt via de Projectorganisatie Stationsgebied.

Op basis van bovengenoemde afspraak bedraagt de vrijgevallen Rijksbijdrage Beter Benutten 12,433 mln (€14,6 mln - € 2,167 mln). Dit restant valt vrij voor Beter Benutten Vervolg en kan conform het BB vervolg spelregelkader worden aangewend.

De Rijksbijdrage voor nieuwe vastgestelde BBV projecten wordt in eerste instantie gefinancierd vanuit het restant van de eerder aan de provincie Utrecht voorgeschoten Rijksbijdrage. In tweede instantie kan een aanvullende aanvraag worden ingediend bij het ministerie tot bovenstaand bedrag.

BIJLAGE 1: LITERATUURLIJST EN GEHANTEERDE DATABRONNEN

Regio Midden-Nederland

- Website: www.goedopweg.nl/evaluatiebb1 interactieve kaart Midden-Nederland met factsheets van alle maatregelen en meest relevante rapporten.
- Evaluatierapporten met factsheets en bijlagen van MNBB16-17-21-25/70-26-34-56-71-73-75 (niet-infrastructurele maatregelen), diverse meetperioden, Goudappel Coffeng, augustus 2015
- Evaluatierapporten infrastructuurmaatregelen MNBB30-32-38-39-42-50-55-66, diverse meetperioden, MU-consult, juni-juli 2015
- MNBB02;
    - Evaluatie Spitsvrij, Goudappel Coffeng, juni 2014
    - Persbericht en presentatie, Consortium Spitsvrij-AT Osborne, juni 2014
- MNBB03;
    - Evaluatie fietsstimulering Ebike, Mobycon, november 2014
    - Non-respons onderzoek niet-deelnemers Ebike, XTNT, 2014
    - Ritregistratie deelnemers, exceloverzicht, RWS-MN, juni 2015
- MNBB04; Evaluatie Persoonlijk Mobiliteitsbudget, Mobycon, november 2014
- MNBB05 – MNBB76
    - Evaluatie werkgeversnetwerk U15, Mobycon, januari 2015
    - Eindrapport CO2-footprint, RH-DHV, september 2014
    - Notitie vertaling CO2-footprint naar spitsmijdingen, Regio MN-U15, april 2015
- MNBB11
    - Tussenevaluatie Reiswijzer – Goedopweg, Ligtermoet en Partners, november 2014
    - Enquête leden Reiswijzer en websitebezoekers, LC Onderzoek en Meer, december 2012 – november 2014 en april 2015
    - Analyse voertuigverliesuren Reiswijzer, Ligtermoet en Partners, november 2014 & LC Onderzoek en Meer, april 2015
- MNBB15
    - Evaluatierapport Anders-op-weg, Gfk, december 2014
    - Presentaties prijsuitreiking december 2014 en kenniscafé Beter Benutten oktober 2014, Irmgard Noordhoek Economic Board Utrecht
- MNBB18; resultaten pilot bouwlogistiek, diverse mails, gemeente Utrecht (P. Stumpel), 2015
- MNBB19; Evaluatie groene golf A2 Nieuwegein, programma VERDER, provincie Utrecht, 2015
- MNBB20; bezettingsgraad meting provincie, aantallen busreizigers april-mei 2015 Connexxion
- MNBB22
    - Evaluatie van de 'Netwerkpas'; RWS (#2626847), januari 2015
    - Evaluatie Utrecht Bereikbaarpas (2013) en QB-pas (2014), Goudappel Coffeng
    - Gebruiksinformatie UB-pas en QB-pas, Mobility Services, oktober 2014
    - Pilots Persoonlijk Reisadvies op Maat (PROM); leaserijders Cap Gemini (DTV Consultants), school-wijkaanpak (SOAB), publiektrekkers reisloket St. Antonius Ziekenhuis (DTV Consultants), september 2014
    - Evaluatieverslag en leerervaringen PROM, RWS, September 2014

- MNBB28; Reistijdmetingen en reizigersaantallen doorstromingsmaatregelen bus, provincie Utrecht (afdeling BRU), april 2015
- MNBB48-49; Resultaten simulatiemodel, groene golf/doorstroming invalroutes en Hogeweg Amersfoort, gemeent, Vialis, april 2015
- MNBB63 en 68; factsheets resultaten Smart Mobility en Supervisor regelscenario's Regionaal Verkeersmanagement, Provincie Utrecht, juni 2015
- MNBB78
    - Verantwoordingsrapport spitsmijden A12 galecopperbrug beloningsperiode aug-dec. 2014, RWS april 2015
    - Registratie spitsmijdingen parallelbanen A12, periode aug-dec. 2014, serviceprovidor ARS
    - Bewerking en analyse enquete deelnemers serviceprovidor ARS, LC Onderzoek en Meer, juni 2015
- Bereikbaarheidsverklaring Beter Benutten Midden-Nederland, provincie Utrecht, maart 2012
- Uitvoeringsplan Beter Benutten, Provincie Utrecht, januari 2012
- Plan van Aanpak Monitoring en Evaluatie, RWS Midden-Nederland, sept. 2012
- Modelberekeningen pakket Beter Benutten (sept. 2012-april 2013-oktober 2014), Royal Haskoning DHV
- Plannen van Aanpak Startbeslissing en Uitvoeringsvoorstellen 2012-2014, Utrechts Verkeer- en Vervoer Beraad.
- Voortgangsrapportages Beter Benutten (elk kwartaal, periode eind 2012-juni 2015), provincie Utrecht
- SEGMENT-aanpak en resultaten reisstijltest, gemeente Utrecht (M. Degenkamp) en Goed-op-weg, april 2015
- Verkeersontwikkeling 2010-2014, Effect van wegverbredingen in de regio Utrecht. RWS, juli 2014
- Knelpunten en VVU 2011-2012, Knelpunten en VVU op het provinciale wegennet 2013. Provincie Utrecht

Ministerie / landelijk

- Website www.beterbenutten.nl diverse nieuwsbrieven, informatie per thema, presentaties kenniscafés Beter Benutten, Resultatendag juni 2015.
- Gebruikersonderzoek Beter Benutten juni 2013 - 2014) i&o research
- Gedragsmeting Beter Benutten en factsheet oktober 2012 - 2013 – 2014, i&o research
- Stimulering Openbaar Vervoer Beter Benutten, Significant, juli 2014
- Analysekaders Beter Benutten; MNBB02-05-11-22-32-39-42-49-50-66-78, Ecorys, september 2015
- Verkeersmonitor Beter Benutten, verkeersontwikkeling diverse trajecten okt 2011-juni 2015, TNO
- Benuttingsmeter; output en effecten maatregelen voor landelijke en regionale effectrapportages periode 2013-september 2015, MoveMobility
- Mobiliteit en gedrag, publicatie CROW, januari 2015
- Klantenbarometer Openbaar Vervoer 2012-2014, CROW, mei 2015
- Resultaten verantwoordingsonderzoek 2014 Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Algemene Rekenkamer, 20 mei 2015