Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Programma Beter Benutten Vervolg

Eindrapportage

November 2018



Programma Beter Benutten Vervolg

Eindrapportage

November 2018





1. Voorwoord 5



2. Resultaten Beter Benutten Vervolg 6



3. De rode draad door Beter Benutten aanpak 11

3.1 • Werkgeversaanpak 12
3.2 • Fiets 15
3.3 • Spitsmijdenprojecten 18
3.4 • ITS / Smart Mobility 21
3.5 • Openbaar vervoer 24
3.6 • Logistiek 27



4. Regionaal maatwerk voorwaarde voor succes 31

4.1 • Amsterdam 32
4.2 • Arnhem-Nijmegen 36
4.3 • Brabant 40
4.4 • Groningen-Assen 44
4.5 • Haaglanden 48
4.6 • Leeuwarden 52
4.7 • Maastricht 56
4.8 • Midden-Nederland 60
4.9 • Rotterdam 64
4.10 • Stedendriehoek 68
4.11 • Twente 72
4.12 • Zwolle-Kampen 76


M54

1 • Voorwoord

Drie jaar geleden gingen Rijk, regio en bedrijfsleven in twaalf regio's aan de slag met het Vervolgprogramma Beter Benutten. Doel was de reistijd te verkorten met 10% in de drukste gebieden. In de gereedschapskist een brede mix van maatregelen met vaak een blijvend effect. De maatregelen verbeteren de verkeersafwikkeling en prikkelen om de spits te mijden. Denk aan aanpassingen van op- of afritten en smart mobility maatregelen. De samenwerking tussen overheden en bedrijven is belangrijk en leidt tot mooie resultaten. Werknemers pakken bijvoorbeeld vaker de fiets. In totaal zijn er ruim 460 maatregelen genomen.

Met een eindresultaat van 13% minder reistijd in de drukste gebieden heeft het programma haar doelstelling ruimschoots gehaald. Dagelijks rijden er gemiddeld 80.000 voertuigen minder in de spits. Ook is er jaarlijks ruim 61.000 ton CO_2 bespaard en fietsen 60.000 mensen vaker naar hun werk.

Mooie resultaten! Goede bereikbaarheid is essentieel voor ons land. Zeker in deze tijd, waarin de mobiliteit door de aantrekkende economie stevig groeit, zowel op de weg als in het openbaar vervoer. Hierdoor neemt op de weg de filedruk toe. Investeren in de infrastructuur blijft dan ook nodig. En dat doen we ook: tot 2030 komt er nog zo'n 1000 kilometer aan rijstroken bij. Maar er is meer nodig. De ruimte in de stedelijke gebieden is immers beperkt. En bovendien willen we de bestaande infrastructuur optimaal benutten.

Daarom ben ik blij met de inzet van regionale overheden en bedrijven. We hebben werkgevers nodig die hun werknemers de mogelijkheid bieden om hun werk- en reistijd flexibel in te richten. We hebben samenwerking nodig tussen verladers, vervoerders en logistiek dienstverleners om zo min mogelijk vrachtwagens in de spits te laten rijden. We hebben publiek-private samenwerking nodig om nog meer te halen uit de mogelijkheden van smart mobility. Daarom gaan we door met de Beter Benutten-werkwijze. Niet langer in de vorm van een apart programma maar we passen het toe in onze reguliere werkwijze. Oftewel: van aparte vluchtstrook naar volwassen rijstrook.

De eerste stappen zijn gezet. Zo zijn in de diverse regionale Bereikbaarheidsprogramma's, bijvoorbeeld die van de Metropoolregio's Amsterdam en Rotterdam/Den Haag, al typische Beter Benutten-maatregelen terug te vinden. Ook krijgt de aanpak een eigen plek in de MIRT-spelregels en komen er meer mogelijkheden voor korte termijn maatregelen met de omvorming van het Infrastructuurfonds tot Mobiliteitsfonds.

Ik dank alle betrokkenen zeer voor hun inzet, creativiteit en samenwerking. De resultaten laten zien dat we op de goede weg zijn. Dus laten we blijven zoeken naar lokale, creatieve, innovatieve maatregelen die ons land ook in de drukste gebieden in beweging houdt.



Cora van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

2 • Resultaten Beter Benutten Vervolg

Beter Benutten succesvol in bestrijden files

Minder auto's in de spits en slimme innovaties die de doorstroming bevorderen: het vervolgprogramma Beter Benutten heeft de afgelopen drie jaar de bereikbaarheid op veel terreinen verbeterd. Meest in het oog springend is wellicht het meetbare eindresultaat: de reistijd in de drukste gebieden is met 13% verbeterd ten opzichte van een situatie zonder het programma. Hiermee is de vooraf gestelde doelstelling van 10% ruimschoots gehaald. Het eindresultaat is getoetst door een onafhankelijk bureau.

Concreet betekent dit dat er ten opzichte van de start van het programma in 2015 dagelijks gemiddeld 80.000 voertuigen minder in de spits rijden. Ook is er jaarlijks ruim 61.000 ton CO_2 bespaard. Dit is bereikt met in totaal 461 maatregelen in de twaalf Beter Benutten-regio's, en landelijke inzet op smart mobility.

Een nieuwe praktische aanpak van mobiliteitsproblemen

'We' kunnen het niet alleen: voor het oplossen van mobiliteitsproblemen heeft de overheid het bedrijfsleven hard nodig. Daarom hebben Rijk, regio en bedrijfsleven in elke regio samen de knelpunten in kaart gebracht en maatregelen uitgevoerd. Daarbij lag de nadruk op twee sporen: naast kleinschalige infrastructurele verbeteringen die snel realiseerbaar zijn, ging het ook om maatregelen die sturen op bewuster en flexibeler reisgedrag. Deze maatregelen stimuleren mensen om vaker op een ander tijdstip te reizen, op een andere manier te reizen (denk aan fiets of OV), of de reis niet te maken. Daarnaast is ingezet op minder vracht- en bestelwagens in de spits. Ook het toepassen van smart mobility, bijvoorbeeld 'slimme' verkeerslichten, was onderdeel van de Beter Benutten-aanpak. Zie de themahoofdstukken voor de zes belangrijkste Beter Benutten thema's.

Speciale aandacht ging uit naar het stimuleren van innovaties en ontwikkeling van oplossingen met structurele doorwerking en/of opschaalbaarheid. Beter Benutten stimuleerde hiermee een andere manier van denken over mobiliteit:

- Aansluiten op de behoefte en het gedrag van reizigers, werkgevers en vervoerders;
- Gericht op het creëren van draagvlak;
- In een gezamenlijk proces tot nieuwe (innovatieve) en structurele oplossingen komen.

461 maatregelen

13% reistijdverbetering
in de drukste gebieden

80.000 voertuigen/dag
minder in de spits

Beter Benutten: blijvende resultaten

Het programma Beter Benutten heeft naast de directe resultaten ook een structurele nalatenschap. Dat komt deels door forenzen die structureel op een andere, flexibele manier zijn gaan reizen. Met name forenzen die de overstap van auto naar fiets maakten, kiezen ook na afloop van Beter Benutten-projecten vaker voor de fiets. Maar de erfenis van Beter Benutten is breder, en betekent een stap richting een concrete, andere aanpak van mobiliteitsproblemen. De komende jaren plukken we hier de vruchten van:

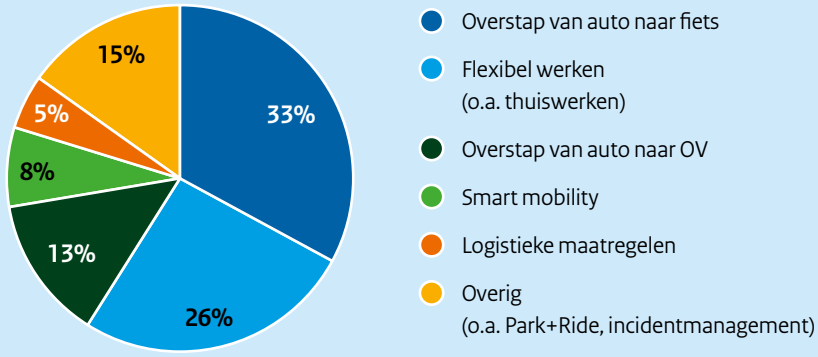
1. Blijvende resultaten op het gebied van publiek-publiek en publiek-private samenwerking

Samenwerking tussen publieke en private partijen is een cruciale voorwaarde voor een succesvolle aanpak. Daarbij gaat het om het erkennen en verbinden van uiteenlopende belangen. De trio-aanpak van Beter Benutten, met regionale aansturing door een regionale bestuurder, een regionale CEO van een groot bedrijf en de minister van IenW, allen met persoonlijke binding op resultaat, werkt versterkend.
Gedurende Beter Benutten is zowel samenwerking tussen verschillende wegbeheerders (publiek-publiek) als samenwerking tussen publiek en privaat ontstaan. Een voorbeeld zijn de nieuwe werkgeversverbanden in alle regio's, waar onderwerpen als bereikbaarheid en duurzaamheid in veel gevallen blijvend gezamenlijk opgepakt worden. Maatregelen die vanuit dergelijke netwerken worden genomen zijn vaak structureel van aard, zoals het aanpassen van parkeerbeleid, reiskostenvergoedingen en het stimuleren van thuiswerken.

Dergelijke samenwerkingsverbanden zijn breed toepasbaar. Bijvoorbeeld om de doelstellingen op het gebied van klimaat, verkeersveiligheid of gezondheid te helpen realiseren. Ook de unieke publiek-private samenwerking binnen smart mobility en Talking Traffic zal de komende jaren verder tot bloei komen.

2. De reiziger en vervoerder staan centraal

Het Beter Benutten Vervolgprogramma mikte nadrukkelijk op aansluiting met de behoeften en het gedrag van de reiziger en vervoerder. Voor hen is het immers niet relevant op wiens netwerk de verplaatsing plaatsvindt.
Bij het zoeken naar oplossingen lag de nadruk op de deur-tot-deurreis en ketenbenadering in plaats van op afzonderlijke knelpunten. Het belang voor goede, multimodale reisinformatie is daarbij groot. Het centraal stellen van de reiziger in plaats van het leggen van de focus op afzonderlijke knelpunten in het mobiliteitssysteem heeft ook bijgedragen aan het vergroten van het aandeel werknemers dat flexibel reist en werkt. Zo blijkt uit de Gedragsmeting Beter Benutten dat sinds 2013 het aandeel werkenden dat minimaal één keer per week thuiswerkt is gestegen van 12% naar 21%.



Relatieve bijdrage aan eindresultaat Beter Benutten Vervolg

3. Meten is weten

Gedegen monitoring en evaluatie is een belangrijk onderdeel van Beter Benutten. Dit begon vooraf al door het toetsen van ingediende plannen op kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid. Bovendien was goede monitoring en evaluatie van de maatregelen een voorwaarde voor cofinanciering. Tijdens de uitvoering werd de voortgang in elke regio per maatregel strak gemonitord. Bijsturen door het regionale bestuurlijke trio (regionale bestuurder, een regionale CEO van een groot bedrijf en de minister van Infrastructuur en Milieu) was mogelijk op basis van een halfjaarlijkse voortgangsrapportage.

Na afloop is het effect van Beter Benutten bepaald door een methodiek die ontwikkeld is met experts uit de wetenschap en het bedrijfsleven. Met apps, tellingen en enquêtes zijn de maatregelen nauwgezet geëvalueerd. Daarnaast zijn de evaluatiestudies van de omvangrijkste maatregelen onafhankelijk getoetst op plausibiliteit. Aan de hand hiervan is vastgesteld dat er dagelijks gemiddeld 80.000 voertuigen minder tijdens de spits reizen.

De vertaling van deze 80.000 spitsmijdingen naar de 13% reistijdverbetering in de drukste gebieden is gedaan met de Mobiliteitsscan. Dat is een innovatieve verkeerskundige tool die gebruikmaakt van actuele gemeten snelheden op de weg (floating car data). Deze snelheden geven nauwkeurig aan hoeveel vertraging er optreedt en hoeveel deze vertraging afneemt wanneer er minder voertuigen op de weg zijn. Hierbij is gecorrigeerd voor het effect op de reistijd van de autonome toename in congestie van de afgelopen jaren.



4. Kansen om de Beter Benutten werkwijze voort te zetten

Actuele ontwikkelingen in beleid en regionale samenwerking bieden al volop ruimte om te profiteren van de kansen die de Beter Benutten-aanpak biedt. Zo is in de nieuwe spelregels voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) al ruimte gemaakt om de Beter Benutten-aanpak volwaardig in te zetten. Dit zal gebeuren in MIRT-onderzoeken, -verkenningen en –gebiedsprogramma's. In het Regeerakkoord staat dat het Infrastructuurfonds wordt omgevormd tot een Mobiliteitsfonds. Daarbij is ook expliciete aandacht voor onder meer de werkgeversaanpak, fietsstimulering en smart mobility. Daarnaast wordt bij nieuwe initiatieven de publiek-private samenwerking in veel regios voortgezet. Duurzaamheid krijgt daarbij een steeds prominentere rol.

Eerste fase van Beter Benutten

In het programma Beter Benutten werken vanaf 2011 Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. Het doel is het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de bestaande infrastructuur en het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Nadruk hierbij lag onder meer op samenwerking met werkgevers en vervoerders, en het inzetten op fiets, OV en smart mobility. De eerste fase van Beter Benutten (2011-2014) zorgde al voor een vermindering van dagelijks gemiddeld 48.000 voertuigen op de weg in de spits.

↑ 13%

reistijdverbetering in de drukste gebieden

↓ 80.000

dagelijks minder voertuigen in de spits

CO_2 ↓ 61.000

ton CO_2 bespaard per jaar

↑ 2.100 +

Ruim 2.100 werkgevers

↑ 750.000

met in totaal circa 750.000 werknemers

↓ 43%

minder discomfort dankzij minder volle spitstreinen op regionale spoorlijnen

↑ 60.000 +

mensen fietsen vaker naar het werk

↑ 30.000

en maken gezamenlijk gemiddeld 30.000 dagelijkse spitsmijdingen

↑ 900

intelligente verkeerslichten worden geïnstalleerd

3 • De rode draad door Beter Benutten aanpak



3 • De rode draad door Beter Benutten aanpak

Het programma Beter Benutten Vervolg richtte zich binnen de twaalf regio's op diverse thema's. Vaak leveren combinaties van deze thema's de beste resultaten op.

In bijna elke regio bleek het stimuleren van de fiets in combinatie met de werkgeversaanpak een succesvolle combinatie. Maatwerk, projecten die specifiek gericht waren op de doelgroep, en noodzaak om op een andere manier te reizen bleken sterke prikkels voor mensen om een andere manier van reizen te proberen. Dat laatste bleek essentieel bij spitsmijdenprojecten. Zonder files zagen veel reizigers geen reden om de spits te mijden. Geconfronteerd met wegwerkzaamheden of structurele files was men wel bereid om op een andere manier te reizen. Eenmaal aan deze andere manier gewend, bleek een groot aandeel van de deelnemers aan spitsmijdenprojecten ook na de wegwerkzaamheden het nieuwe reisgedrag te continueren. Hiermee was de vanzelfsprekendheid om op een vaste tijd in de auto naar het werk te stappen doorbroken. Het thema smart mobility zet daar nog steeds fors op in: apps en navigatiesystemen bieden volop mogelijkheden om de reiziger voor én tijdens de reis te informeren over slimme reiskeuzes.

Samenwerking is een ander element dat de thema's verbindt. Dat geldt bij de werkgeversaanpak, bij fiets maar ook heel duidelijk bij openbaar vervoer. Met name de samenwerking tussen vervoerders en onderwijsinstellingen was essentieel. Door bijvoorbeeld het aanpassen van collegetijden worden overvolle treinen en bussen tijdens de spits ontlast.

Last but not least draagt logistiek bij aan vermindering van files. In elke regio hebben vervoerders en verladers maatregelen genomen om de spits te mijden en waar mogelijk zijn de logistieke processen aangepast. Grote bedrijven hebben hun logistieke proces al bijzonder efficiënt ingericht. Kansen voor de toekomst zitten in specifieke sectoren zoals de bouw, stadslogistiek en kleinere bedrijven.

Per thema is beschreven wat het thema inhoudt, welke lessen geleerd zijn en welke kansen er voor de toekomst liggen. De thema's zijn in meer of mindere mate in alle regio's opgepakt.

Zes van de belangrijkste thema's:





3.1 Werkgeversaanpak

Samenwerking met bedrijven is een belangrijke pijler van Beter Benutten. In de ochtend- en avondspits bestaat de grootste groep reizigers uit forenzen. De werkgeversaanpak is erop gericht een deel van deze forenzen minder of niet in de spits met de auto te laten reizen.

In elke regio is een netwerk van werkgevers ontstaan. Dat is pure winst: op netwerkbijeenkomsten leren aangesloten werkgevers van elkaar en werken samen op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. In de meeste gevallen functioneert een mobiliteitsmakelaar of -regisseur als schakel tussen de overheid en het netwerk van bedrijven. Deze bemiddelaar motiveert bedrijven om aan de Beter Benutten-aanpak deel te nemen. Bovendien helpt de mobiliteitsmakelaar bij de keuze, de uitwerking en invoering van maatregelen die voor bedrijven het meest geschikt zijn.

De maatregelen binnen de werkgeversaanpak zijn divers en afgestemd op de specifieke situatie van het gebied en de deelnemende werknemers. Ze variëren van het bevorderen van het fiets- en OV-gebruik, invoeren van flexibel werken tot het aanscherpen van parkeerbeleid. Bij het ontwerpen en uitvoeren van de maatregelen is ingezet op het behalen van structurele effecten.

Lessen en kansen voor de toekomst

Maatregelen gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid kunnen heel goed samengaan met bedrijfsdoelen van werkgevers. Voorbeelden daarvan zijn kostenreductie, goed werkgeverschap, de gezondheid van werknemers en maatschappelijk verantwoord ondernemen door het CO_2-effect van maatregelen.

Om werkgevers te motiveren, is het belangrijk dat maatregelen aansluiten bij hun specifieke doelstellingen. Zo heeft de werkgeversaanpak U15 in de regio Midden-Nederland werkgevers gestimuleerd om deel te nemen aan de CO_2-footprint, een product dat inzichtelijk maakt hoeveel CO_2-reductie wordt behaald via mobiliteit-gerelateerde maatregelen. Die maatregelen dragen ook bij aan een betere bereikbaarheid van de regio.

Een andere leerervaring is dat het opbouwen en onderhouden van een netwerk met werkgevers en samen tot maatregelen komen een intensief proces is. De introductie van een mobiliteitsbudget in plaats van een standaard leaseauto bijvoorbeeld vraagt onder meer om wijziging van arbeidsvoorwaarden en gesprekken met OR's. Dat kost tijd, maar levert een structureel effect op.

" De klinkende resultaten laten geen twijfel bestaan over de impact van de samenwerking. Bedrijven zijn begaan met de gezondheid van hun personeel, met de vitaliteit van hun onderneming en met de leefbaarheid van stad en regio. Maastricht Bereikbaar stelt bedrijven in de gelegenheid om samen in al deze zaken te investeren."



Denis Florack, CEO-lid van Maastricht Bereikbaar en directeur Facilitair bedrijf van Maastricht UMC+, namens de aangesloten bedrijven

" Het klimaat, de toenemende behoefte aan mobiliteit en de druk op steden vragen om het doorbreken van patronen. Onze eigen patronen in de afwegingen die ieder van ons dagelijks maakt. Het programma Beter Benutten heeft daaraan bijgedragen. Alternatieven voor rijden in de spits zijn zichtbaarder geworden: je reis uitstellen, de fiets gebruiken en/of het openbaar vervoer. De mobiliteitsmakelaars ondersteunen in die bewustwording van werkgevers en hun medewerkers. Wij hebben allen nog stappen te zetten, dat geldt voor ieder bedrijf en iedere stap, hoe klein of hoe groot, is er één."



Bart Smolders, directeur Siemens Mobility B.V., betrokken bij Beter Benutten Metropoolregio Amsterdam

In de praktijk

BREIKERS: De bewezen werkgeversaanpak in de Metropoolregio Amsterdam (MRA)

Werkgevers in het BREIKERS netwerk gaan voor een schoon en vertragingsvrij 2020. BREIKERS inspireert en adviseert deze organisaties om maatregelen en interventies te treffen die leiden tot structureel ander reisgedrag van medewerkers, klanten en bezoekers. Dat doet BREIKERS vraaggericht (waar zit de energie?), op maat (wat kunnen individuele werkgevers morgen zelf doen?) en met oog voor gedrag (wat beweegt mensen om anders te reizen?). En vanzelfsprekend aansluitend op de doelstellingen van de betreffende werkgevers.



BREIKERScafe Delta Lloyd

In 2016 lanceerde BREIKERS de challenge Vertragingsvrij 2020. Werkgevers werden zo uitgedaagd om medewerkers vertragingsvrij van en naar hun werk te laten reizen. En met succes! Inmiddels zijn bij BREIKERS 204 organisaties aangesloten, waaronder grote werkgevers als ABN AMRO, Accenture, Delta Lloyd, Microsoft en diverse ziekenhuizen. Dagelijks halen zij ruim 8.000 reizigers uit de spits, veelal dankzij een nieuw mobiliteitsbeleid met maatregelen als betalen voor je parkeerplek, innovatieve aanpassingen aan reiskostenvergoedingen, flexibel werken, e-bikes en een mobiliteitsbudget. Delta Lloyd bijvoorbeeld, stimuleert en faciliteert werknemers actief om twee dagen per week thuis te werken. Tijdelijke prikkels, zoals autoloze dinsdagen, hielpen werknemers van Enexis over een drempel heen en lieten hen kennismaken met andere manieren van (niet) reizen.

Naast het netwerk BREIKERS zijn in de MRA in meerdere gebieden met succes werkgeversnetwerken ingezet voor een betere bereikbaarheid. Zo nemen grote organisaties rond de Zuidas verantwoordelijkheid voor het op peil houden van de bereikbaarheid en voor duurzaamheid, met onder meer ander mobiliteitsbeleid en fiets. Ook in de IJmond werkten onder de noemer IJmond Bereikbaar werkgevers en overheid nauw samen. Daarbij werkten ruim 170 bedrijven, waaronder Tata Steel, gezamenlijk aan de regionale bereikbaarheid.

“ Bij het overkoepelend werkgeversinitiatief BREIKERS en de gebiedsgerichte aanpak in onder meer de IJmond, Haarlem en Amsterdam zijn er al meer dan 650 werkgevers aangesloten. Hierdoor mijden veel mensen in de Metropoolregio de spits. Bijvoorbeeld door flexibel werken, het gebruik van e-bikes en een mobiliteitsbudget. Maar ook via meer verstrekkende maatregelen zoals betalen voor je parkeerplek of aanpassing van het leasebeleid. De succesvolle aanpak wordt doorgezet in het gebiedsgerichte programma ‘Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA’.”



Henk Markerink, CEO Johan Cruijff ArenA en trio-lid Beter Benutten Metropoolregio Amsterdam



3.2 Fiets

De fiets is een kansrijk alternatief voor autogebruik in de spits. Daarom is vanaf de start van het programma Beter Benutten een breed scala aan fietsprojecten uitgevoerd.

Het programma stimuleerde het fietsgebruik door:

- het verbeteren van bestaande fietsroutes,
- het aanleggen van nieuwe routes,
- het belonen van fietsgebruik (fietsstimulering),
- het inzetten van campagnes en
- het verbeteren van fietsfaciliteiten in voor- en natransport.

Achterliggende gedachte: als een deel van de automobilisten overstapt op de fiets of de e-bike dan worden knelpunten op stedelijke wegen en snelwegen ontlast. Want vaak wordt de auto gebruikt voor korte ritten terwijl de fiets een prima alternatief is.

Een belangrijke randvoorwaarde bij de uitvoering van infrastructurele projecten, was dat er niet alleen nieuwe routes werden aangelegd, maar het gebruik ervan ook werd gestimuleerd. Deze werkwijze bleek bijzonder succesvol. Zo'n 60.000 forenzen nemen vaker de fiets in plaats van de auto voor de woon-werk-reis door Beter Benutten. Hierdoor zijn er dagelijks gemiddeld 30.000 minder voertuigen op de weg in de spits. Bijkomend voordeel: een overstap van auto naar fiets vermindert de CO_2-uitstoot en is goed voor de luchtkwaliteit.

Lessen en kansen voor de toekomst

In het woon-werkverkeer is nog veel potentieel voor de fiets. Meer dan de helft van de werknemers woont binnen 15 kilometer van het werk. Tegelijkertijd gebruikt nog maar de helft van de werkenden in deze groep de fiets regelmatig voor de woon-werkreis. Het thema fiets neemt dan ook in toenemende mate een belangrijke plek in het mobiliteitsbeleid. In 2021 moeten een extra 200.000 forenzen de overstap van auto naar fiets hebben gemaakt.



De leerervaringen van Beter Benutten bieden veel aanknopingspunten om deze ambitieuze doelstelling te halen. Gezondheid en vitaliteit zijn bijvoorbeeld belangrijke motieven voor mensen om te gaan fietsen. 42% van de deelnemers gaf aan dat gezondheid de belangrijkste reden was voor deelname aan een fietsstimuleringsproject. Voor de toekomst biedt dit kansen om automobilisten over te halen over te stappen op de fiets door campagnes op de gezondheidsvoordelen van de fiets te richten. Daarnaast is intrinsieke motivatie cruciaal voor een blijvende gedragsverandering bij weggebruikers. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in het fietsproject B-Riders in Brabant.

Het stimuleren van de overstap van auto naar fiets werkt het beste als overheid, werkgevers en dienstaanbieders samenwerken. Werkgevers stimuleren werknemers door gunstige arbeidsvoorwaarden, kilometervergoedingen, probeeracties en campagnes die inspelen op motieven van mensen om te gaan fietsen. Overheden dragen bij door het leveren van goede infrastructuur. Rijwielhandelaren zetten de fiets en e-bike regionaal op de kaart. Deze aanpak vergroot de kans op een zelfstandig vervolg van fietsstimuleringsprojecten door dienstaanbieders en werkgevers, waardoor structurele effecten ontstaan. Onder meer e-bike probeeracties blijken een succesvolle, laagdrempelige manier om kennis te maken met de fiets voor het woon-werkverkeer. Na dergelijke probeeracties in onder meer Arnhem-Nijmegen en Maastricht toonde zo'n 60% van de deelnemers serieuze interesse in de aanschaf van een e-bike.



In de praktijk

Fietsstimuleringsprogramma B-Riders

Beter Benutten Brabant koos bij het stimuleren van de fiets voor twee sporen: enerzijds het oplossen van knelpunten in het fietsnetwerk, anderzijds het verder ontwikkelen van het fietsstimuleringsprogramma B-Riders. B-Riders zijn Brabanders die de auto laten staan en de fiets pakken naar hun werk. Dankzij dit programma fietsen ruim 8.000 deelnemers uit de provincie Noord-Brabant vaker naar hun werk.

In eerste instantie gebeurde dat op individuele basis, later via een werkgevers-aanpak. Wanneer werkgevers zich aanmelden als B-Rider Company, kunnen hun werknemers via een speciale B-Riders app punten verdienen. Die punten kunnen ze inwisselen voor kansen in de B-Riders loterij of een donatie aan een goed doel.

Veertien Brabantse werkgevers zijn B-Rider Company geworden. Zij betalen voor het product en belonen hun werknemers wanneer zij naar het werk fietsen. Gezamenlijk hebben de B-Riders al ruim 28 miljoen kilometer op de fiets afgelegd, gemeten met de B-Riders app. Dat heeft geleid tot ongeveer 3.100 minder voertuigen in de spits. Dankzij alle data die deze fietsers genereren, is veel informatie vrijgekomen over het fietsgedrag in Brabant. Die informatie kan worden gebruikt bij het plannen van (snel)fietsroutes.
De belangrijkste les is dat gedragsstimulering werkt. De inzet van een financiële prikkel, motivatie en feedback, spelelementen en community building leidden tot een duurzame gedragsverandering: van automobilisten naar fietsende Brabanders. Van extrinsieke naar intrinsieke motivatie. De eerste editie van B-Riders begon al in september 2013. Door de lange looptijd is het project bekend bij werkgevers en andere partijen, zodat het werven van nieuwe deelnemers makkelijker is. Desondanks blijft het overhalen van werkgevers om mee te doen een tijdrovende klus. B-Riders is inmiddels doorgezet door de markt.









3.3 Spitsmijdenprojecten

In verschillende regio's hebben tussen 2015 en 2018 tien spitsmijdenprojecten plaatsgevonden om automobilisten met een beloning te stimuleren de spits te mijden. Het doel van de projecten was het bevorderen van de doorstroming bij werkzaamheden, maar ook automobilisten ertoe bewegen blijvend de spits te mijden. De projecten vonden plaats op een specifieke corridor en/of in een stedelijk gebied. Deelname aan deze projecten zorgde voor een verlaging van de spitsritten van 40% per deelnemer. Dat komt neer op gemiddeld twee spitsmijdingen per persoon per werkweek.

De beloning, financieel of met bijvoorbeeld spaarpunten voor een webshop, was een tijdelijke externe prikkel om reizigers hun gedrag te laten aanpassen. Veel deelnemers creëerden een nieuwe routine, waarbij ze bijvoorbeeld buiten de spits reisden of de fiets namen. Uit onderzoek blijkt dat deelnemers deze routine vervolgens vaak ook zonder beloning vasthouden. Bijvoorbeeld omdat hun reistijd korter is, de reis meer ontspannen is of vanwege gezondheidsvoordelen. De initiële financiële beloning veranderde daarmee stapsgewijs naar een intrinsieke motivatie.

Lessen en kansen voor de toekomst

Spitsmijdenprojecten zijn met name effectief tijdens wegwerkzaamheden, omdat er dan een goede aanleiding is om het reisgedrag aan te passen. Met spitsmijdenprojecten zijn grote verkeerskundige effecten behaald. Op belangrijke corridors zoals de A12 en de Ring Rotterdam zijn duizenden spitsmijdingen per dag gerealiseerd. Door het combineren van deze aanpak met het stimuleren van het gebruik van mobiliteitsdiensten, kunnen deze projecten ook een blijvend effect hebben op het gedrag van reizigers: een derde van de deelnemers mijdt na twee jaar nog steeds de spits, ook zonder beloning. Met name de deelnemers die overstappen naar fiets of OV blijven de spits op de lange termijn mijden.

Tijdens Beter Benutten is veel geleerd over de meest effectieve inzet van dergelijke projecten. Het inbouwen van een spelelement bleek een succesfactor: hoe doe ik het in vergelijking met mijn collega's of andere groepen spitsmijders? Ook het geven van (positieve) feedback over het nieuwe gedrag droeg bij aan het positieve resultaat. Bovendien is veel geleerd over het gestructureerd meten van reisgedrag, bijvoorbeeld door gebruik van apps. Dit maakt het in de toekomst eenvoudiger om effectieve projecten uit te voeren en nauwkeurig de effecten in kaart te brengen.



In de praktijk



No Spits Today: keuzevrijheid is de sleutel

Een beloning voor automobilisten die in de avondspits Utrecht Centrum, Utrecht Science Park, Rijnsweerd en Amersfoort-Noord meden. Dat was de 'trigger' bij No Spits Today. Het spitsmijdenproject concentreerde zich op de economische kerngebieden in Midden-Nederland die bereikbaar en leefbaar moeten zijn. In No Spits Today kozen deelnemers een alternatief voor de auto voor hun woonwerk-rit in de spits. In ruil daarvoor kregen ze credits. Welk alternatief ze kozen, was aan hen. No Spits Today had ruim 3.700 deelnemers en bewees dat keuzevrijheid in de manier van reizen verschillende typen reizigers aanspreekt. De deelnemers zorgden samen voor gemiddeld 900 minder voertuigen per avondspits. Op sommige avonden liep dit zelfs op naar meer dan 1.500.

Na afloop van No Spits Today konden deelnemers opnieuw meedoen en als beloning sparen voor goede doelen. Ruim 1.000 deelnemers deden weer mee. Samen kozen zij 15.000 keer een alternatief voor hun woonwerk-rit met de auto.

> " ...omdat het toch een beetje een sport wordt om zo vaak mogelijk de verkeersdrukte te mijden. En als je daarmee een ander kan helpen is dat mooi! "
>
> *deelnemer aan No Spits Today*



Marktplaats voor mobiliteit: structurele gedragsverandering

Het spitsmijdenproject Wild! van de Spits in de regio Rotterdam leidde dagelijks tot ruim 4.000 minder voertuigen in de spits. Bij dit regionale spitsmijdenproject kregen deelnemers de kans zelf te onderzoeken welke alternatieven voor hen aantrekkelijk zijn. Na afloop van Wild! van de Spits werd dit spitsmijdenproject gekoppeld aan de Marktplaats voor Mobiliteit. Het doel was immers om deelnemers te ondersteunen om blijvend bewust en flexibel te reizen. Op de Marktplaats voor Mobiliteit treft de oud-deelnemer van het spitsmijdenproject meer dan dertig handige mobiliteitsdiensten aan die helpen om op een slimme manier naar het werk te reizen. 10% van de oud-deelnemers aan het spitsmijdenproject meldde zich aan bij een of meer van de diensten uit de Marktplaats.

3.4 ITS / Smart Mobility



Een goed geïnformeerde en alerte weggebruiker houdt zijn aandacht beter bij het verkeer en maakt de juiste keuzes op de momenten die ertoe doen. Als je autorijdt, kun je door je voorruit hooguit 100 meter voor je kijken, op de fiets vaak nog minder ver. Talking Traffic, een samenwerkingsverband van zo'n 60 steden, 12 regio's, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat en ruim 20 bedrijven zorgt dat je 'verder dan je voorruit' kunt 'kijken' naar wat er voor je gebeurt. Door zelf ook data real time door te geven, kunnen weggebruikers elkaar op tijd 'waarschuwen'. Zo kunnen ongevallen en onnodige vertraging worden voorkomen en helpen weggebruikers elkaar in het verkeer.

De ontwikkelfase van Talking Traffic is in het voorjaar van 2018 afgerond. Aansluitend is de uitrol van diensten gestart; het partnership loopt door tot 2020. Talking Traffic biedt op dit moment al ruim 1,5 miljoen weggebruikers in heel Nederland de volgende informatie tijdens hun reis:

1. **Maximumsnelheid**, rekening houdend met dynamische maximumsnelheden (bij venstertijden, open of afgesloten spitssproken of bij ongelukken en files) en aangepaste maximumsnelheden (bij wegwerkzaamheden).
2. **Snelheidsadvies**, gebaseerd op de actuele verkeerssituatie en omstandigheden. Denk aan ongevallen, een filestaart, wegwerkzaamheden, de staat van het wegdek, een open brug, extreme weersomstandigheden of een afgevallen lading.
3. **Informatie over rijstroken**, bijvoorbeeld bij onverwacht afgesloten rijstroken of een gesloten spits-, plus- of wisselstrook.

4. **Mogelijk gevaarlijke situaties** zoals brugopeningen, plotselinge files, incidenten van uiteenlopende aard, een naderende ambulance of andere hulpdienst met sirene en blauw zwaailicht, bijzondere situaties rondom grootschalige evenementen, stilstaande voertuigen op de vluchtstrook of extreme weersomstandigheden.
5. **Werk in uitvoering** is aanleiding om informatie te geven over die wegwerkzaamheden waarvan een weggebruiker mogelijk hinder ondervindt: afstand tot de werkzaamheden, informatie over aangepaste maximumsnelheden en afgesloten rijstroken, eventueel in combinatie met een voorstel voor een alternatieve route.
6. **Parkeerinformatie**. Hoe handig is het om in één keer naar de dichtstbijzijnde vrije parkeerplek te worden geleid? Met actuele parkeerinformatie is dat mogelijk. De bestuurder krijgt informatie over een parkeerplaats in de buurt van zijn bestemming, parkeerkosten, openingstijden, eventuele hoogtebeperkingen en het aantal beschikbare plekken.

Voor het eind van 2018 wordt daar de volgende informatie aan toegevoegd:

7. **Prioriteit bij verkeerslichten**. Bepaalde groepen weggebruikers krijgen voorrang of houden langer groen licht bij verkeerslichten. Wie dat zijn en op welke momenten, bepaalt de lokale overheid. Dit kan gelden voor openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten, zwaar vrachtverkeer, een peloton voertuigen of een groep fietsers.
8. **Informatie over verkeerslichten**. Wie een verkeerslicht nadert of hier stilstaat, krijgt actuele informatie over de tijd tot groen, de tijd tot rood en de resterende wachttijd. Hieraan wordt ook een snelheidsadvies gekoppeld, waarmee de bestuurder in een groene golf terecht kan komen of deze voor zichzelf realiseert.
9. **Optimaliseren van verkeersstromen**. Intelligente verkeersregelinstallaties kunnen niet alleen data versturen, maar ook informatie ontvangen en zo op tijd ‘zien’ welk en hoeveel verkeer eraan komt. Het afstellen van verkeersregelinstallaties gebeurt continu en volautomatisch, rekening houdend met de actuele verkeersdrukte en het type verkeer op een kruising of traject.
10. **Inhaalverbod voor vrachtwagens**. De vrachtwagenchauffeur ontvangt actuele informatie over inhaalverboden, rekening houdend met tijdelijke inhaalverboden of specifieke tijdstippen waarop het verbod geldt.

Beter Benutten Vervolg ITS (Intelligente Transport Systemen) werkte, onder meer onder de noemer Talking Traffic, aan betere doorstroming, meer verkeersveiligheid en minder emissies voor alle weggebruikers op het hele wegennet. Het had meerdere doelstellingen: meetbare reistijdeffecten vóór 2018, een duurzame doorontwikkeling ná 2018 en landelijk beschikbare diensten die gebruikers en overheden voorbereiden op een nabije toekomst waarin hoog geautomatiseerde voertuigen in Nederland rijden. Het betreft informatie en adviezen voorafgaand en vooral tijdens de reis, zowel binnen als buiten de stad, landelijk dekkend en met keuze uit verschillende diensten en aanbieders. Door ‘intelligentie’ toe te voegen aan het verkeer, transport en publiek verkeersmanagement kan de infrastructuur in en rond steden beter worden benut.

Voor nieuwe diensten is actuele, betrouwbare en complete publieke en private data nodig, net als onderlinge afspraken over gebruik en doorgifte hiervan: technisch (bijvoorbeeld maximale vertragingstijd), organisatorisch (wie levert wat aan wie?) en randvoorwaardelijk (bijvoorbeeld privacy, security, aansprakelijkheid). Hiervoor zijn gezamenlijk afspraken gemaakt die voldoende zekerheid bieden aan overheden, deelnemende bedrijven en hun klanten: de weggebruikers.

Deze ontwikkeling gaat door: het Partnership Talking Traffic is gestart als een programma, maar ontwikkelt zich naar een platform voor mobiliteitsdata en nieuwe diensten. Ook na 2020 zal dit groeiende ecosysteem van overheden en bedrijven zich richten op het real time adviseren van weggebruikers. Dat gebeurt door het ontsluiten en verrijken van publieke en private data, toevoegen van intelligentie en automatisering van voertuigen en ondersteunen van slimme, duurzame steden. Dit draagt bij aan de ambitie van dit kabinet om smart mobility te maken tot een integraal onderdeel in mobiliteitsbeleid en de uitvoeringsprocessen. Het voegt concrete waarde toe voor weggebruikers, waaronder ook logistiek en transport, en helpt steden leefbaar te houden.

Wat is er onder meer gerealiseerd:

- Er is veel meer publieke data beschikbaar voor diensten, zoals:
  - van 30 naar 190 ontsloten bruggen en sluizen.
  - een correct en compleet databestand van geldende maximumsnelheden.
  - statische (bijvoorbeeld: waar is de parkeerplaats?) en dynamische (is de parkeerplaats vrij?) parkeerdata is beschikbaar van de G40, aangevuld met parkeerdata van de grote private aanbieders van parkeergarages in die steden. Aan borging van de datalevering wordt gewerkt.
  - Rijkswaterstaat geeft alle data van matrixsignaalgevers (de rode kruizen en snelheden boven rijstroken) door.
  - Naar verwachting en volgens de planning van de bedrijven die bij Talking Traffic zijn aangesloten, gebruiken in 2020 minimaal 2,5 miljoen weggebruikers een Talking Traffic-dienst onderweg. Daarmee krijgen ze adviezen op basis van die publieke data.
  - Inmiddels zijn 800 nieuwe intelligente Verkeersregelinstallaties besteld die in ca. 70 steden verspreid over het land worden geïnstalleerd. In de komende jaren worden meer installaties vervangen. Onderzoek heeft uitgewezen dat met een voortdurende aanpassing van verkeersregelinstallaties op kruispunten jaarlijks zo'n € 90 miljoen maatschappelijke kosten kunnen worden vermeden. Intelligente verkeerslichten worden voortdurend en volautomatisch afgesteld en zijn in staat om te reageren op de actuele verkeersstromen. De eerste verbeteringen in doorstroming en kruispuntafwikkeling wijzen op 20-30%.
  - Over de borging van privacy en cybersecurity zijn afspraken gemaakt.
  - De diensten kunnen grensoverschrijdend worden toegepast en sluiten aan bij de ontwikkeling van de internationale automobielindustrie. Om die reden is veel internationale belangstelling voor het Partnership Talking Traffic als samenwerkingsvorm, voor de werking en dienstverlening.
  - Het Open Trip Model is ontwikkeld en in gebruik genomen door de logistieke sector. Deze digitale taal om verkeersdata met logistieke data te combineren leidt volgens onderzoek tot minder voertuigkilometers (tot ca. 20 miljoen per jaar), lagere CO_2-uitstoot (ca. 120 ton CO_2 per jaar) en een kostenbesparing voor vervoerders van ca. € 500, - tot € 1650, - per jaar per voertuig.

Alle effecten worden gedurende de looptijd van de overeenkomsten binnen het Partnership Talking Traffic intensief gemonitord en verzameld.

partnership talking traffic

Meer informatie:
https://www.talking-traffic.com

3.5 Openbaar vervoer



In veel gebieden is het openbaar vervoer net zo druk als de weg. Daarom richtte Beter Benutten zich niet alleen op het behalen van spitsmijdingen door een overstap van de auto naar het OV, maar ook op het verminderen van overbezetting in spitstreinen op drukke regionale spoorlijnen (Decentraal Spoor)**.**

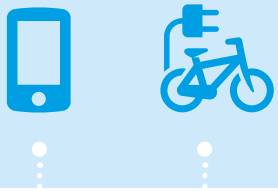
Voor het stimuleren van OV-gebruik is vooral ingezet op probeeracties. Forenzen ontvingen via de werkgever een tijdelijke (meerdere weken) probeer-pas voor het OV. Het OV-gebruik in combinatie met de fiets van en naar OV-haltes werd gestimuleerd door het verbeteren van OV-knooppunten (stallingen en omgeving). Ook werd ingezet op gerichte investeringen in het OV-aanbod. Voorbeelden zijn intensivering van zwaar bezette buslijnen en het verbeteren van infrastructuur, zoals het verlengen van een spitsbusbaan en het geschikt maken van de vluchtstrook voor bussen.

Beter Benutten Decentraal Spoor

Het verminderen van problemen met de spitscapaciteit of met de punctualiteit op twaalf gedecentraliseerde lijnen: daar draait het om bij het Beter Benutten-onderdeel Decentraal Spoor. Aan dit onderdeel werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, vervoerders, onderwijsinstellingen en decentrale overheden in Noord- en Oost-Nederland en Limburg tot en met 2020 samen.

Het doel hierbij is het verminderen van het ervaren 'discomfort' door overvolle spitstreinen. Beter spreiden van spitsreizigers, investeringen in materieel en infrastructuur en samenwerking met onderwijsinstellingen kunnen daarbij helpen.

Zo is er getest met spitsmijdenapps, waarbij OV-reizigers werden gestimuleerd om bewuster en flexibeler te reizen. Met de app kunnen reizigers punten sparen wanneer ze reizen in minder volle spitstreinen of buiten de spits. Daarmee kunnen ze bijvoorbeeld koffie op het station of korting bij de lokale horeca krijgen. Ook het stimuleren van de (elektrische) fiets en het geven van onderwijs op afstand door ICT-toepassingen is onderdeel van dit programma. Dit gebeurt uiteraard in samenwerking met onderwijsinstellingen. Gezamenlijk leidden deze maatregelen al tot 43% vermindering van het ervaren 'discomfort' door volle treinen op de betrokken trajecten.



Lessen en kansen voor de toekomst

Een belangrijke les van Beter Benutten: forenzen zijn eerder geneigd op een andere manier te reizen als er extra hinder is op hun reguliere woon-werkreis. Bijvoorbeeld door wegwerkzaamheden. Ook het moment dat mensen op een nieuwe plek gaan wonen of werken en dus nog geen gewoontegedrag hebben ontwikkeld, biedt kansen voor een overstap van auto naar OV. Het is belangrijk om bij OV-probeeracties nieuwe reizigers goed te begeleiden: eerst een (vaak door de werkgever betaald) probeeraanbod, vervolgens een abonnement met korting, en daarna het adviseren in de keuze voor een abonnement. Door op deze manier het OV zo aantrekkelijk mogelijk te maken kan in de toekomst op gerichte momenten en gerichte plekken nog veel bereikt worden.

Beter Benutten leverde daarnaast veel kennis op over de samenwerking met vervoerders en onderwijsinstellingen. Vervoerders hebben niet altijd belang bij of ruimte voor een toename in reizigersaantallen. Onderwijsinstellingen hebben allerlei praktische redenen waarom het aanpassen van begintijden van colleges ingewikkeld is. De ervaringen met het verbinden van deze belangen, en de bereikte samenwerkingsverbanden, bieden volop potentie voor de toekomst. Navolging en opschaling van bijvoorbeeld de succesvolle onderwijsaanpak biedt in de toekomst nog veel kansen in andere gebieden en met andere onderwijsinstellingen.

Ook de concrete ervaringen met de MyOV app worden al breder toegepast. De NS maakt sinds enkele jaren gebruik van deze app. Het is een spitsmijdenapp die voortkomt uit het programma Beter Benutten Decentraal Spoor. Deze app wordt continue doorontwikkeld. Daarnaast is in 2017 een stakeholdersdialoog opgestart waarin relevante partijen (o.a. NS, het Rijk, decentrale overheden, onderwijsinstellingen en consumentenorganisaties) met elkaar nadenken over mogelijke vraagmaatregelen. Doel is de spitsdrukte in de trein op de drukste trajecten verminderen. In het platform krijgen de ervaringen van Beter Benutten een plek.

In de praktijk

OV Impuls Maastricht

Het project OV impuls richt zich op een duurzame impuls aan het OV-gebruik van forenzen van, naar en in Maastricht. Convenantpartners stimuleren automobilisten om over te stappen naar het OV door middel van een gratis en vrijblijvend probeeraanbod. Centraal in deze aanpak staat het stap-voor-stap begeleiden van de reiziger in het geleidelijk overstappen op een andere manier van reizen.



Bij dit probeeraanbod kunnen mensen vier weken het OV uitproberen, zonder dat zij of hun werkgever hiervoor allerlei zaken moeten regelen. De reiziger ontvangt een OV-chipkaart waarmee zij hun woonwerk-reis gratis kunnen maken. Als zij na vier weken geïnteresseerd zijn, krijgen zij een vervolgaanbod voor nog eens vier weken gratis reizen. In deze vier weken vraagt de reiziger zijn OV-abonnement aan, waarna de reiziger en werkgever samen kijken naar een structurele oplossing.



Het project heeft ruim 400 structurele spitsmijdingen per dag behaald. In totaal hebben er meer dan 1.100 autoforenzen deelgenomen aan het probeer-aanbod van OV-impuls. Nametingen laten zien dat de inzet op het begeleiden van reizigers naar een structureel ander reispatroon succes heeft: één jaar na deelname maakt ruim een derde van de deelnemers nog steeds wekelijks gebruik van het OV. Om blijvend resultaat te boeken, zijn ook verschillende overeenkomsten gesloten met regionale partners als het Mumc+, De Lijn en Arriva.

3.6 Logistiek



Vracht- en bestelwagens zijn verantwoordelijk voor zo'n 20% van alle verreden kilometers op de wegen. Daarmee is het een belangrijke doelgroep voor Beter Benutten. Alle twaalf regio's hebben maatregelen in gang gezet om het goederenvervoer de spits te laten mijden.

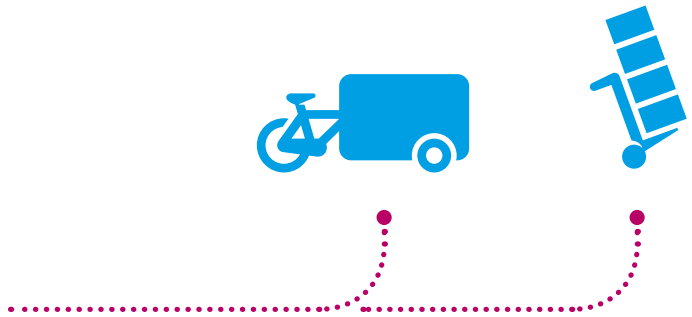
Kern van de aanpak is het realiseren van zowel privaat als publiek rendement. Voor de ondernemers gaat het om het bereiken van betere logistiek tegen lagere kosten. Dat is mogelijk door bijvoorbeeld een betere planning, bundeling van lading en verhoging beladingsgraad (via samenwerking tussen verladers en/of transporteurs) en een overstap naar binnenvaart of spoor. Voor het Rijk en de regio's draait het om maatschappelijk rendement: minder verkeersdrukte, minder CO_2 en een betere leefbaarheid.

Bedrijven werden gestimuleerd om binnen hun eigen organisatie het logistieke proces te optimaliseren. Logistiek makelaars hielpen bedrijven bij het vinden van efficiënte logistieke oplossingen. Ook kregen bedrijven soms een financiële beloning voor het realiseren van spitsmijdingen.

Lessen en kansen voor de toekomst

Bedrijven concentreren zich vooral op betrouwbare processen, flexibiliteit, lagere kosten, klanttevredenheid en duurzaamheid. Bedrijven doen mee aan spitsmijdenprojecten als de aanpassingen van logistieke processen bijdragen aan een of meer van deze doelen. Uit ervaring blijkt dat verregaande veranderingen in het logistieke proces, zoals samenwerking in de keten of intermodaal vervoer, vaak een lange doorlooptijd hebben. Het is dus een proces van de lange adem, en tegelijkertijd zeer de moeite waard: de uitkomsten zijn vaak structureel van aard.

Het logistieke proces bij grote bedrijven is al erg efficiënt ingericht. Kansen voor de toekomst zijn er vooral in specifieke sectoren, zoals afval, bouw, zorg en stadslogistiek of bij kleinere bedrijven. Daarnaast is duurzaamheid een steeds belangrijker thema, waarbij imago nadrukkelijk meespeelt. Dit biedt in toenemende mate aanknopingspunten voor samenwerking met logistieke partners.



Supermarktlogistiek: publiek-private samenwerking

De (binnenstedelijke) distributie optimaliseren. Daar draaide het om in het project Supermarktlogistiek. Samen met AHOLD en de regio's Groningen-Assen, Metropoolregio Amsterdam en Midden-Nederland werden potentiële maatregelen verkend. AHOLD kreeg door middel van actuele verkeersgegevens van de vrachtwagens meer inzicht in:

- **Losplaatsbezetting**: informatie over losplaatsbezetting voorkomt onnodig stilstaan van vrachtwagens in de stad en onnodig zoekverkeer door vrachtwagens die niet op een losplaats terecht kunnen.
- **Last mile guidance**: informatie over de meest optimale (binnenstedelijke) route voorkomt onnodig gebruik maken van drukke of ongewenste routes en onnodig rijden op ongunstige momenten.

De actuele verkeersgegevens gaven inzicht in de totale logistieke operatie. Dit leidde tot een nieuw idee: op een vergelijkbare wijze datastromen laten samenkomen voor vervoerders, verladers en wegbeheerders in een open source datadeelmodel van logistieke data, het OpenTripModel (OTM). Dit model biedt voor de logistieke sector nieuwe mogelijkheden en inzichten in het optimaliseren van logistieke processen.



In de praktijk

Slimme zorglogistiek: minder vrachtkilometers én minder CO_2-uitstoot

De pilot ‘slimme zorglogistiek’ van de zorginstelling Huuskes, de logistiek makelaars van de provincie Overijssel en regio Stedendriehoek zorgt voor minder vrachtkilometers en bespaart CO_2-uitstoot. De organisaties optimaliseerden een van de bezorgroutes van Huuskes. Dat lukte door gespreide leveringen over de dag in plaats van vaste levertijden in de ochtend.

De routeoptimalisatie van Huuskes is alleen mogelijk als de hele keten meewerkt. Zonder de medewerking van Gelre ziekenhuis, Sutfene, Zorggroep Sint-Maarten en GGNet was dit niet haalbaar geweest. De zorginstellingen stemden hun interne organisatie af op de nieuwe levertijden. Soms was dit even puzzelen en zat de oplossing bijvoorbeeld in het uitbreiden van de koelkastcapaciteit of een ander bestelpatroon.

“ Door slimmer samen te werken, kan er veel winst worden behaald”, motiveert *Leonie van Driel, logistiek makelaar*, de verandering. Sinds februari 2018 wordt de nieuwe route gereden. De resultaten zijn positief, blijkt uit recente effectmetingen. Er worden aanzienlijk minder vrachtkilometers gereden, met CO_2-besparingen als gevolg.

Voor Gelre levert de maatregel een andere winst op: er worden minder ongebruikte maaltijden weggegooid. “Door andere levertijden merken wij dat we nu zo’n 10% minder derving hebben’’, aldus *Marcel van Walraven, manager Hotel van het Gelre ziekenhuis*.

De logistiek makelaars van de provincie Overijssel en regio Stedendriehoek gaan actief met bedrijven en instellingen in gesprek om te kijken naar logistieke verbetermogelijkheden. Het gaat om oplossingen die leiden tot een betere spreiding van goederenvervoer over de dag, duurzamer vervoer (zoals elektrische voertuigen), meer vervoer met minder vrachtwagens en vervoer via water of spoor in plaats van over de weg. De deelnemers aan deze pilot willen samen met de logistiek makelaars ook andere routes optimaliseren. De logistiek makelaars verwachten hiermee circa 125.000 kilometers per jaar te kunnen besparen.



4 • Regionaal maatwerk voorwaarde voor succes



4 Regionaal maatwerk voorwaarde voor succes

Variatie, maatwerk en nieuwe vormen van samenwerking: de 461 maatregelen in de twaalf regio's van het programma Beter Benutten laten een hoge mate van diversiteit zien. Iedere regio is anders; zowel problemen als oplossingen kunnen verschillen. Wat in Brabant werkt, hoeft in Amsterdam niet aan te slaan. Daarom was maatwerk een belangrijk onderdeel van de werkwijze.

De twaalf regio's zochten en vonden verschillende manieren om hun doelen te bereiken, waarbij de algemene bereikbaarheidsdoelstelling uiteraard voorop stond. Zo was in sommige regio's het thema innoveren belangrijk, terwijl voor anderen 'gastvrijheid richting bezoekers' prioriteit kreeg. En waar een aantal regio's sterk inzetten op smart mobility, legden andere regio's meer nadruk op logistiek of de beperking van hinder tijdens wegwerkzaamheden. De uitgangspunten kregen vorm in ieder regionaal maatregelpakket.
Binnen al die diversiteit was er ook veel gemeenschappelijks: thema's als samenwerking met werkgevers en inzetten op de fiets waren nadrukkelijk in alle regio's aanwezig. Op het vlak van organisatie en bestuurlijke samenwerking verschilde de aanpak per regio. Zo lag de uitvoering van het programma in sommige regio's bij een aparte programmaorganisatie, waarin meerdere regionale partijen samenwerken. In andere regio's werd aangesloten bij bestaande structuren.

Wat werkte er in de twaalf verschillende regio's? Wat zijn hun succesverhalen? Welke lessen zijn er geleerd en wat ziet er veelbelovend uit voor de toekomst? Per regio worden deze vragen beantwoord in de volgende twaalf hoofdstukken.



4.1 Metropoolregio Amsterdam



Met 26 uitgevoerde maatregelen kijkt Beter Benutten Metropoolregio Amsterdam (MRA) terug op een gevarieerd en geslaagd programma. De doorstroming is op belangrijke drukke wegen verbeterd dankzij de samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vervoerregio Amsterdam, provincies Noord-Holland en Flevoland, het regionale bedrijfsleven en verschillende gemeenten zoals Almere, Amsterdam en Hilversum. Door nauwe samenwerking tussen regio, Rijk en bedrijfsleven is nieuwe energie vrijgekomen en veel kennis opgedaan om projecten van de grond te krijgen. Dit biedt een goede voedingsbodem voor een transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem.

Meer dan 650 aangesloten werkgevers

Als multimodaal programma werkt de MRA intensief samen met werkgevers, onder meer op de Zuidas, Schiphol Trade Park, de IJmond, Haarlem en Hilversum. Daarnaast werken werkgevers ook samen in het overkoepelend initiatief BREIKERS. Bij deze initiatieven zijn meer dan 650 werkgevers aangesloten. Door alternatieven te bieden voor de auto, zoals flexibel werken, e-bikes en een mobiliteitsbudget, zorgen deze werkgevers dagelijks voor veel minder forenzen in de spits. Dat gebeurt met een combinatie van ‘dwingende’ maatregelen, zoals het verminderen van of laten betalen voor parkeerplekken en het beperken van leaseauto’s.

Meer dan 1 miljoen fietskilometers

Succesvol zijn ook de fietsstimuleringsmaatregelen en -campagnes van IJmond Bereikbaar, de FietsCoalitie (Westpoort, Sloterdijk, Zaandam), Zuidas, Haarlem Waarderpolder, Hilversum en Almere. De fietscommunity van IJmond Bereikbaar telt al meer dan 1 miljoen fietskilometers via een app. De projecten OV Marketing Schiphol Noord en de spitsbusbaan Purmerend-Ilpendam zorgen voor meer gebruik van het openbaar vervoer.

Van vrachtwagen naar schip

Op logistiek gebied toont Rijkswaterstaat en het duurzame afvalbeheerbedrijf HVC aan dat een verschuiving van vrachtwagen naar schip haalbaar is. Dit geldt voor het vervoer van bouwmaterialen naar bouwprojecten, maar ook voor het vervoer van afval. Op de A10 is de proef met stand-by-bergers in de ochtend- en avondspits succesvol. Op basis daarvan is het wegbeheer inmiddels structureel aangepast waardoor bergingsvoertuigen gestrande voertuigen sneller wegslepen. Dit levert blijvend veel reistijdwinst op.

Smart mobility

Beter Benutten Metropoolregio Amsterdam maakt ook werk van ambitieuze smart mobility-projecten. Voorbeelden zijn deelname aan landelijke projecten, zoals het proefproject met supermarktlogistiek in Amsterdam en de regionale introductie van Talking Traffic.

De eerste intelligente verkeerslichten zijn inmiddels geplaatst in de Metropoolregio Amsterdam en de N205 is al helemaal klaar voor de nieuwe diensten. Daarnaast resulteerde de introductie van een Mobility Portal bij de Johan Cruijff ArenA in een betere doorstroming van het evenementenverkeer in Amsterdam Zuidoost (inclusief omliggende rijkswegen). De Mobility Portal is het online platform waarop bezoekers alles over het vervoer kunnen vinden van en naar het ArenAPoort-gebied. Voor waterrecreanten en schippers is de Riverguide app geïntroduceerd.



“ We kijken terug op een gevarieerd en succesvol programma. Door 26 maatregelen op het terrein van logistiek, openbaar vervoer, fiets en smart mobility is de doorstroming op de belangrijkste knelpunten in de Metropoolregio Amsterdam verbeterd. Ook is er nauwe samenwerking tussen regio, Rijk en bedrijfsleven tot stand gekomen. Dit heeft gezorgd voor energie en de juiste kennis om projecten van de grond te krijgen. Het is daarmee een logische stap voor een vervolg in het programma Slimme en Duurzame Mobiliteit!”



Elisabeth Post,
gedeputeerde Mobiliteit provincie Noord-Holland en trio-lid Beter Benutten

In de praktijk

Amsterdam Zuidoost: Mobility Portal en MijnReisportaal

In Amsterdam Zuidoost mengt het evenementenverkeer zich met het woon-werkverkeer. Om dit in betere banen te leiden, ontwikkelde de Johan Cruijff ArenA de Mobility Portal. Evenementenbezoekers vinden hier alles over het vervoer van en naar het ArenAPoort-gebied. Ze krijgen vooraf informatie over verschillende reisopties en kunnen hun vervoer vooraf boeken, bijvoorbeeld een parkeerplaats, treinkaartje of een plaats in een touringcar.
Eventorganisatoren, zoals Pathé en Ziggo Dome, kunnen de ontwikkelde dienst in hun eigen look and feel in hun website inbouwen.
Door de Mobility Portal is er minder evenementenverkeer tijdens de avondspits, reizen bezoekers vaker met het OV en is er minder zoekverkeer. In de periode maart 2016-juni 2018 waarin de Mobility Portal actief was, hebben 107.000 gebruikers 161.000 reisadviezen opgevraagd. Dit leidde tot circa 47.000 minder voertuigen in de spits.
In de toekomst wordt de portal uitgebreid met functionaliteiten (zoals on-trip informatie), bronnen en kanalen, inclusief een koppeling met o.a. AFAS Live, MOJO en RAI.

Even voorbij het ArenApoort gebied is AMC gevestigd, de grootste werkgever van Amsterdam Zuidoost met 20.000 voertuigbewegingen per dag. Om de keuze van medewerkers voor andere vervoermiddelen dan de auto te stimuleren, is MijnReisportaal ontwikkeld. Met deze tool boeken werknemers onder andere OV, een elektrische deelfiets en auto op afroep en kunnen hun reis meteen aan de juiste kostenplaats toewijzen. Er zijn 300 actieve gebruikers van het reisportaal en 7.500 OV-reizen gefaciliteerd. Daarnaast kunnen AMC-medewerkers gebruikmaken van shuttlevervoer. Op jaarbasis zijn 18.000 ritten met de shuttlebus gemaakt. Het aantal producten van MijnReisportaal wordt in de toekomst uitgebreid en komt ook beschikbaar voor andere grote organisaties en regio's die met dezelfde uitdagingen kampen.



Station bij de ArenA



MijnReisportaal

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ **650** werkgevers

werken actief mee aan slimme reisalternatieven voor werknemers

Fiets



↑ **2.700+** deelnemers

bij fietsstimulering IJmond Bereikbaar

OV



↑ **1.100+** nieuwe OV-gebruikers

ruim 1.100 nieuwe OV-gebruikers

Smart mobility



↑ **100** intelligente verkeerslichten

uitrol van 100 intelligente verkeerslichten

Incidentmanagement



↑ **3** minuten tijdwinst

bijna 3 minuten kortere aanrijdtijd door stand-by bergers bij incidenten in de ochtendspits

4.2 Arnhem-Nijmegen



De reiziger alternatieven bieden om de doorstroming ín en tussen beide steden te verbeteren: dat was de insteek van Beter Benutten Arnhem Nijmegen. Deze alternatieven hebben betrekking op alle modaliteiten: auto, fiets en openbaar vervoer. Hiervoor bundelt Beter Benutten Arnhem-Nijmegen de krachten van overheden, werkgevers, verladers en andere partijen. Het programma leverde een aantal unieke en innovatieve projecten op.

Goed voorbeeld is het project 'Slim roosteren'. In dit project stemmen de Radboud Universiteit en de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen de collegetijden in het gebied Heijendaal op elkaar af, waardoor de piekdrukte aanzienlijk vermindert.

Tijdens de werkzaamheden rondom de A12 tussen Ede en Grijsoord werden automobilisten tijdelijk beloond om de spits te mijden. Met goed resultaat: dagelijks zijn meer dan 800 auto's uit de spits gehaald.

Andere mooie resultaten

Tijdens Beter Benutten Vervolg boekte de regio resultaten die niet in de programmadoelstellingen stonden. Het gaat dan om resultaten die een positieve bijdrage leveren aan een aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat en het imago van de regio. Zo zijn er door de projecten minimaal 8 miljoen autokilometers bespaard. Dit komt overeen met de gemiddelde CO_2-uitstoot van circa 200 huishoudens.

Door Slimopweg is intensieve samenwerking ontstaan met tal van werkgevers, kennisinstellingen, overheden, binnenstadondernemers, mobiliteitsaanbieders en andere betrokken partijen in de regio Arnhem Nijmegen. Hiermee is een goede basis gelegd voor de toekomst.

De fiets als alternatief voor de auto

De regio Arnhem-Nijmegen zette ook in op de overstap van auto naar fiets. Hierbij is veel geleerd over toekomstige inzet van vergelijkbare maatregelen. Zo bleek dat duidelijkheid over de hoogte van de beloning voor deelnemers belangrijk is. Deelnemers haakten af door de strenge criteria voor deelname. De verbeteringen aan de fietsinfrastructuur kostten meer tijd dan vooraf verwacht. Tijdens de voorbereiding en uitvoering bleek dat er meer aandacht nodig was voor inpassing van natuur en afstemming met bewoners.

“ Hopelijk levert de aanpak van Slimopweg in de toekomst voor werkgevers kostenbesparing, betere bereikbaarheid en een lager ziekteverzuim op. Tegelijkertijd zorgen we voor vitale werknemers die minder in de file staan. Mooi staaltje van maatschappelijk verantwoord ondernemen in een belangrijke economische regio.”



Bernard de Graaf,
CEO regio Arnhem – Nijmegen en
bestuurslid/portefeuillehouder mobiliteit
bij VNO-NCW Midden

In de praktijk

Slim roosteren

Om de bereikbaarheid van de Nijmeegse wijk Heijendaal te verbeteren werd het netwerk Duurzame bereikbaarheid Heijendaal opgezet. De wijk is de thuisbasis van de Radboud Universiteit en de Hogeschool Arnhem Nijmegen en daarmee een hotspot in de spits. Door het verminderen van verkeerspieken, het veranderen van infrastructuur, het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en andere organisatie verbetert de bereikbaarheid. Deelnemers zijn organisaties in de wijk, overheden, de studentenvakbond en OV-bedrijven. Een van de belangrijkste successen van het netwerk Duurzame bereikbaarheid Heijendaal is het project Slim roosteren. Dit was een veelomvattende operatie met een forse impact op facilitair gebied, maar ook met aanzienlijke effecten in een gebied waar (onder meer OV) spitsdrukte een belangrijk probleem is.

Met Slim roosteren beginnen de eerste colleges van de Radboud Universiteit om 08.30 uur, terwijl de Hogeschool Arnhem Nijmegen om 09.00 uur de deuren opent. Door deze maatregel neemt naar verwachting de reizigerspiek af met zo'n 20% in zowel bus, trein als op fietspaden. Niet alleen het wegverkeer in Heijendaal, maar ook het verkeer in de stad zal voordeel ondervinden van deze maatregel. Hierbij wordt een vermindering van de vertraging op de belangrijkste knelpunten in Nijmegen van zo'n 5-10% verwacht. Het netwerk Duurzame bereikbaarheid Heijendaal wordt eind 2019 geëvalueerd.



Station Heyendaal



Omgeving Station Heyendaal

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ ±3.500 werknemers

inzet van mobiliteitsmakelaar bij zeven aangesloten bedrijvenverenigingen leidt tot initiatieven bij bedrijven met in totaal bijna 3.500 werknemers

Fiets



↑ 700+ deelnemers

aan de app Ring Ring waarmee zij per gefietste kilometer sparen voor een lokaal goed doel

OV



↑ 2.400+ mensen

proberen OV uit

Logistiek



↑ duurzaam transport over water

containerterminal Doesburg geschikt gemaakt voor duurzaam transport over water, met op termijn structureel minder zware, lange afstand vrachtritten per week

Buurtinitiatieven



↑ 15 buurtinitiatieven

waarbij bewoners worden gestimuleerd anders te reizen

4.3 Brabant



Beter Benutten Brabant heeft gekozen voor een tweeledige aanpak: de knelpuntbenadering en de kansenaanpak. Dat gebeurt in vijf Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg) en op de wegen daartussen. Daarmee worden de grootste bereikbaarheidsknelpunten aangepakt.

Knelpuntbenadering

In de knelpuntenbenadering werkt Brabant samen met werkgevers, marktpartijen, kennisinstellingen en wegbeheerders. Dit leidde tot acht nieuwe fietsverbindingen die het aantrekkelijker maken om op de fiets te stappen.
Werkgevers dragen bij aan het gebruik van de routes door hun werknemers te belonen als ze op de fiets komen. Ook het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd (gedragsmaatregelen). Hier doen 94 werkgevers - met in totaal ruim 70.000 werknemers - aan mee. Een voorbeeld van een succesvol project is B-Riders. Door dit project pakken duizenden forenzen vaker de fiets.

Ook het stimuleren van ondernemers om hun logistieke processen aan te passen en goederen te distribueren via het spoor hebben bijgedragen om de drukte op de weg af te doen nemen. Bij de logistieke aanpak in Brabant zijn 150 ondernemers betrokken. Daarnaast is er bijvoorbeeld in Den Bosch een multimodaal pakket aan maatregelen ingezet. Dat pakket bevat het verbeteren van OV-verbindingen en het stimuleren van bestaande P+R-locaties, zoals het uitbreiden van het aanbod van leenfietsen op deze locaties. Ook zijn er campagnes gericht op zowel werknemers als binnenstadbezoekers.



Kansenaanpak

De kansenaanpak sluit aan op de innovatiekracht van Brabant. Zo stimuleert Beter Benutten Brabant innovaties als intelligente transportsystemen. Die leggen een basis voor de introductie van slimme mobiliteitsdiensten in de provincie en de rest van Nederland. Marktpartijen kunnen met deze innovaties experimenteren en er hun voordeel mee doen in de toekomst.

Samenwerking in de regio

Beter Benutten Brabant heeft vooral bijgedragen aan hechtere samenwerking tussen de partners onderling en de prominente rol van de werkgevers in het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Partners geven aan dat Beter Benutten heeft gewerkt als een katalysator in de visieontwikkeling en de transitie van mobiliteitsvraagstukken.

Toekomst

Uitgangspunten en ervaringen uit Beter Benutten worden opgenomen in het provinciale mobiliteitsprogramma SmartwayZ.NL. Aspecten als gedragsbeïnvloeding en innovatieve oplossingen staan hierin centraal.

“ Beter Benutten heeft in Noord-Brabant bijgedragen aan een andere manier van denken over mobiliteit. Ik geloof dat de duurzame oplossing voor onze mobiliteits-uitdagingen gevonden kan worden in een én-én-aanpak. Door het concreet oplossen van knelpunten met asfalt maar ook met een stevige inzet op het stimuleren van bewust en flexibel reisgedrag. Beter Benutten heeft laten zien dat je daar als overheid samen met partners en bedrijfsleven echt een verandering in teweeg kunt brengen. Die gezamenlijke aanpak en het anders denken over mobiliteit zetten we voort in SmartwayZ.NL.”



Christophe van der Maat,
gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking

In de praktijk

Logistiek in Brabant

Het programma Logistiek in Brabant stimuleert vervoerders, verladers en andere bedrijven hun logistieke bedrijfsvoering efficiënter te maken. Doel is dat er minder vracht- en bestelwagens in de spits rijden. Hierbij is het belangrijk dat spitsmijdingen voor logistieke bedrijven hand in hand gaan met efficiency, en daarmee kostenbesparingen. Een financiële tegemoetkoming en inhoudelijke ondersteuning van een logistiek expert helpen bij het realiseren van projectvoorstellen.

Samen met de logistieke experts van Beter Benutten Brabant ontwikkelden bedrijven plannen om hun logistieke proces te verbeteren. Er is veel gewerkt met avond- en nachtlevering, ICT- en planningstools. Gezamenlijk heeft de logistieke aanpak in Brabant geleid tot bijna 250 minder vrachtwagenritten en ongeveer 100 minder bestelbusritten in de spits. Dit heeft een aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid en doorstroming als resultaat.

Een concreet voorbeeld is palletdistributeur Van Wanrooy, die opdrachtgevers met behulp van ‘standtrailers’ in staat stelt gedurende de dag te laden, waarna de lading pas na de spits wordt opgehaald. Maatregelen bij groenbedrijf Du Pré leiden tot minder bestelbussen in de ochtend- en avondspits tussen vestiging en werklocaties. De medewerkers gaan zelf vanuit hun huis naar de werklocatie in de eigen gemeente. Omdat de werkgevers zelf meebetaalden aan de genomen maatregelen is het aannemelijk dat de dagelijkse spitsmijdingen van de logistieke aanpak in Brabant structureel zijn.



Logistiek in Brabant

Ook is een marktplaats opgezet. Daarop zijn dienstverleners actief die voor hun klanten spitsmijdingen realiseren. De dienstverleners zijn vooral gericht op containers die niet langer over de weg, maar over water of per spoor worden vervoerd.

Enkele kerncijfers

Fiets



↑ **8** missing links gerealiseerd

in het fietsnetwerk, 2 fietstunnels en 1 fietsbrug

Fiets



↑ **8.000+** mensen

zijn vaker gaan fietsen dankzij het fietsproject B-Riders

Werkgeversaanpak



↑ **70.000+** werknemers

13 communities van werkgevers met ruim 70.000 werknemers zijn actief bezig met mobiliteit

OV



↑ **700+** mensen

proberen het OV uit in het project We Bussen

Logistiek



↓ **250** minder vrachtwagenritten

dagelijks zo'n 250 vrachtwagenritten en 100 bestelbusritten minder in de spits

4.4 Groningen-Assen



Beter Benutten Groningen-Assen richtte zich met name op het verlichten van de verkeersdrukte, onder andere bij de werkzaamheden aan de ring in Groningen en de FlorijnAs in Assen. Samenwerking met werkgevers en de onderwijssector staat hierbij voorop. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor de fiets, OV, Park+Bike en logistiek.

Groningen Bereikbaar

Groningen staat aan de vooravond van de aanpak van de Ring Zuid en diverse spoorprojecten. Vooruitlopend hierop kwamen er nieuwe busverbindingen en P+R's (met P+Bike), nieuwe fietsroutes en veilige fietsenstallingen. Groningen Bereikbaar bereidde stad en ommeland daarmee voor op de verkeershinder die reizigers in de komende jaren kunnen verwachten.
Er is een uitgebreid netwerk met grote werkgevers en het mkb opgebouwd: ruim 80 bedrijven en 52.000 medewerkers doen mee. Het effect van het onder de aandacht brengen van slim reizen mogelijkheden is duidelijk: dankzij aanpassingen van vergoedingsregelingen, het stimuleren van Park+Ride, OV en (e-)fiets behalen de werknemers van aangesloten werkgevers dagelijks meer dan 1.800 spitsmijdingen.

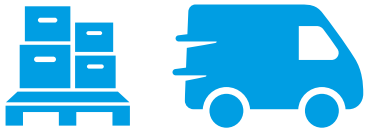
Assen Slim Bereikbaar

Assen Slim Bereikbaar greep de realisatie van de FlorijnAs aan om zich samen met werkgevers in te zetten voor een betere bereikbaarheid. De FlorijnAs omvat onder meer een nieuwe doorgaande verbinding tussen Assen-Noord, centrum en Assen-Zuid, en een ingrijpende aanpassing van het stationsgebied. In de aanpak van Assen Slim Bereikbaar waren met name probeer- en aanschafregelingen voor e-bikes zeer succesvol. Daarnaast is een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk aangelegd. Na de werkzaamheden blijft het werkgeversnetwerk actief, zodat het effect deels blijvend zal zijn.

Goederenlogistiek

Met de aanpak truckspotting benaderde Beter Benutten Groningen-Assen logistieke bedrijven om de spits te gaan mijden. Dit leverde een mooi netwerk op van logistieke partijen. Negen ambassadeurs van vervoerders denken inmiddels actief mee over spitsmijden.

In Eelde is de eerste Goederenhub van Noord-Nederland geopend. Vervoersbedrijven brengen hun goederen naar de hub. Dat scheelt verkeer van vrachtwagens of bestelbussen in de binnenstad. Schone voertuigen van de Goederenhub nemen de distributie in de binnenstad voor hun rekening. Het project Supermarktlogistiek leverde het Open Trip Model op, dat real time data-uitwisseling in de logistieke sector bevordert.



Fietsmaatregelen en OV

Beter Benutten Groningen-Assen investeerde ook in de fiets en het openbaar vervoer. Tussen Groningen en Haren liggen nu twee hoogwaardige fietsroutes. Eén van deze routes sluit aan op de P+R Haren, die reizigers meerdere vervoersmogelijkheden biedt. In de stad Groningen zijn twee slimme fietsroutes aangelegd naar de Zernike Campus. Gezamenlijk leiden deze infrastructurele verbeteringen dagelijks tot ruim 300 minder auto's in de spits. Campagnes, goede reisinformatie, meer comfort en frequentere OV-lijnen dragen bij aan een sterke groei van het openbaar vervoer in Groningen-Assen.



Fietssnelweg net klaar voor gebruik

In de praktijk

Park+Bike Groningen

Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en overheden stimuleert Groningen Bereikbaar slimme reis- en werkalternatieven. Park+Bike is daarvan een voorbeeld. Dit zijn veilige afgesloten fietsenstallingen op P+R-terreinen rondom de stad. Werkgevers huren plekken in de stalling, zodat werknemers hun reis kunnen vervolgen vanaf de randen van de stad. Dat stimuleert om de auto te laten staan en het laatste stuk te fietsen. De werkgever ontlast hiermee parkeergelegenheden en files in de stad, en werknemers zijn niet afhankelijk van de vertrektijden van bussen.

Alle Groningse P+R-terreinen kregen de afgelopen periode deze fietsupgrade. Er zijn inmiddels 200 plekken in gebruik.

“ Dankzij goede en veilige fietsenstallingen in en rondom de stad is de fiets een prima vervoermiddel. Zo zorgen we samen dat de verschillende vervoermiddelen goed op elkaar aansluiten.”



Gedeputeerde Fleur Gräper van de provincie Groningen

Door de samenwerking met werkgevers ondernamen bedrijven en bedrijvenverenigingen ook zelf initiatieven. Bijvoorbeeld met elektrische deelauto’s, een kantoorbus tussen Groningen en Assen en deelfietsen. Daarnaast pasten onderwijsorganisaties hun lesroosters aan. Onder het motto ‘Anders Roosteren’ reizen bijna 1.000 scholieren en studenten buiten de spits.



Opening P+R Meerstad

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ **52.000** werknemers

82 werkgevers met 52.000 werknemers werken actief mee aan slimme reisalternatieven voor werknemers

Onderwijs en bereikbaarheid



↑ **1.000** scholieren

reizen buiten de spits dankzij anders roosteren

Ketenmobiliteit



↑ **200** Park+Bike plekken

op P+R-terreinen rondom de stad

Fiets



↑ **5** belangrijke fietsroutes

hebben infrastructurele verbeteringen gekregen

Logistiek



↑ **1** goederenhub gerealiseerd

voor efficiënte binnenstadsdistributie

4.5 Haaglanden



Beter Benutten Haaglanden richtte zich op acties om automobilisten op de fiets of in het openbaar vervoer te krijgen en om bedrijfswagens uit de spits te halen. Deze gedragsacties worden uitgevoerd door Bereikbaar Haaglanden en Rijnland, een inspirerend netwerk voor werkgevers, ondernemersverenigingen en logistieke organisaties.

Gedeelde verantwoordelijkheid voor bereikbaarheid

Een bereikbare regio is een gedeelde verantwoordelijkheid van overheid en werkgevers. Bereikbaar Haaglanden en Rijnland is dan ook een initiatief van VNO-NCW West, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ondernemersvereniging Evofenedex, Transport en Logistiek Nederland, Duurzaam Den Haag en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het netwerk groeit. Tijdens Beter Benutten Vervolg is het aantal convenantpartners toegenomen van 60 naar 107.

Mobiliteitsmakelaars spelen een belangrijke rol in deze groei. Zij kunnen zich goed inleven in de situatie en belangen van de werkgever. Ook zorgen ze samen met werkgevers voor win-winsituaties: betere mobiliteit door alternatieven voor autorijden in de spits én betere winstgevendheid van werkgevers. Het past bij maatschappelijk verantwoord ondernemen, levert kostenbesparingen op en de medewerkerstevredenheid stijgt. Belangrijk aspect hierbij is onderlinge inspiratie en kennisdeling. Dat wordt onder meer gestimuleerd door reguliere, vaste netwerkbijeenkomsten zoals het Werkgeversontbijt.

Inzet op fietsmaatregelen

Een fietspromotor van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland adviseert bedrijven over beter fietsbeleid. Op basis daarvan pasten de werkgevers hun beleid of voorzieningen aan. Ze organiseerden acties om werknemers enthousiast te maken voor de fiets. Zo konden de medewerkers een e-bike uitproberen, was er een fietsenmaker op het werk en werd er gefietst voor het goede doel. Hierdoor fietsen meer mensen naar het werk. Tegelijkertijd verleende de Metropoolregio Rotterdam Den Haag subsidie voor zes belangrijke en drukke fietspaden, zodat inwoners comfortabeler en sneller naar hun werk kunnen fietsen.

400 spitsmijdingen door slimme logistiek

Voor bedrijven is het economisch interessant om minder ritten te rijden, bestelbussen en vrachtwagens niet in de spits te laten stilstaan of meer klanten te bereiken met dezelfde rit. Met hulp van de mobiliteitsmakelaars van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland onderzochten de bedrijven hoe zij hun logistieke keten konden verbeteren. En met succes: vijftien bedrijven zorgden voor meer dan 400 structurele spitsmijdingen.

Investeren in nieuwe verbindingen

Voor een vitale economie moeten bewoners, bezoekers en zakelijk verkeer zich makkelijk kunnen verplaatsen. Daarvoor zijn investeringen nodig: in openbaar vervoer, in fietspaden, in autowegen en in innovatieve mobiliteitsdiensten. De 23 gemeenten binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag werken aan uitbreiding van het HOV-netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en een aantrekkelijker fietsnetwerk. De gemeente Den Haag vernieuwt het busplatform bovenop het Centraal Station en richt de P+R-terreinen prettiger in. Ook hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeente Leiden een bestaande buslijn tot R-net omgebouwd: hoogwaardig en snel openbaar vervoer.

“ In het programma Beter Benutten hebben we echt samen opgetrokken in een publiek-private aanpak. Vanuit de regio hebben we geïnvesteerd in het aanbod van alternatieven en met een gedragsaanpak hebben we met werkgevers gewerkt aan het gebruik ervan. De meerwaarde van een gedeelde verantwoordelijkheid voor beter gebruik van de beschikbare capaciteit heeft tot mooie resultaten geleid. Vele medewerkers zijn echt anders gaan reizen doordat hun werkgever hen in samenwerking met de mobiliteitsmakelaars heeft gefaciliteerd om alternatieven uit te proberen. Bereikbaar Haaglanden en Rijnland voorziet de private partijen daarbij niet alleen van kennis, maar vormt ook de schakel naar de overheden zodat kansen en knelpunten met elkaar worden opgepakt.”



Marc Rosier,
wethouder Zoetermeer en ambassadeur
Beter Benutten Haaglanden

In de praktijk

OV-actie ‘Probeer het eens!’

De filosofie van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland is dat mensen vaak bereid zijn hun gedrag te veranderen als ze het nieuwe gedrag in de praktijk kunnen ervaren. ‘Je wilt weten waar je aan toe bent!’ Daarom lanceerde Bereikbaar Haaglanden en Rijnland de OV-actie ‘Probeer het eens!’ via het platform www.Ga3.o.nl. Werknemers die minstens drie keer per week in de spits autorijden, maakten laagdrempelig kennis met het openbaar vervoer. De werkgevers wierven de deelnemers. Via allerlei communicatiemiddelen en promotiematerialen werden automobilisten verleid om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Met een probeerpas reisden in totaal 995 deelnemende werknemers twee tot vier weken gratis met het openbaar vervoer voor hun woon-werkverkeer. Ze ontvingen een naamloze OV-chipkaart, kregen reisadvies en konden met vragen terecht bij een helpdesk. Tijdens de vervolgperiode worden de mogelijkheden besproken om met het openbaar vervoer te blijven reizen.



Probeerpas

Het project leverde 691 nieuwe OV-reizigers op, die gezamenlijk 565 dagelijkse spitsmijdingen behaalden tijdens de probeerperiode. Bovendien gaf ruim 60% van de deelnemers aan het openbaar vervoer te blijven gebruiken na afloop van de probeeractie. Dat levert een structureel effect op van meer dan 300 dagelijkse spitsmijdingen.



Actie met insectenlollie

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ **107** werkgevers

zijn gecommitteerd aan slim reizen als convenantpartners van Bereikbaar Haaglanden en Rijnland

OV



↑ **±1.000** mensen proberen OV uit

waarbij ruim 60% blijvend wil overstappen van auto naar OV

P+R



↑ **400** P+R parkeerplaatsen

worden gerealiseerd bij Randstadrailstation Forepark

Fiets



↑ **450** werknemers

proberen een e-bike uit

Logistiek



↑ **200** dagelijkse spitsmijdingen

behaald door efficiëntere werkprocessen bij 15 logistieke bedrijven

4.6 Leeuwarden



Beter Benutten Leeuwarden richtte zich op samenwerking tussen Rijk, gemeente Leeuwarden, de provincie Fryslân en een groot aantal werkgevers in de regio. Hiermee is onder meer ingezet op de e-bikeproef Rij2Op5, OV Plushaltes, en spitsmijdend parkeren.

Onder de noemer Werk Slim, Reis Slim zijn 29 grote werkgevers en 25 mkb bedrijven met in totaal meer dan 20.000 werknemers aangehaakt. De werkgevers namen, met steun van marketing en communicatie, in totaal 124 diverse maatregelen om hun werknemers anders te laten reizen. Zo maakten enkele grote werkgevers en de gemeente Leeuwarden flexibel werken mogelijk, terwijl het aantal fietsenstallingen werd vergroot. Ook het beperken van parkeerregelingen droeg bij aan het resultaat, zo heeft een parkeerbeperking voor werknemers die dichtbij wonen dagelijks tientallen minder spitsritten als gevolg. Om structureel ander reisgedrag te stimuleren, hebben de werkgevers de mobiliteitsmaatregelen inmiddels ingebed in beleid.

Inzet op fiets en ketenverplaatsingen

Mede dankzij dit werkgeversnetwerk deden ruim 800 mensen mee aan de e-bike-proef Rij2Op5. Zij konden twee weken lang gratis een e-bike uitproberen. Na afloop van de proef fietsten 600 medewerkers vaker naar het werk dan voorheen.

Met zes nieuwe OV-plushaltes op strategische locaties in en rondom dorpskernen is de mobiliteit in de keten verbeterd. Deze bushaltes zijn uitgerust met extra voorzieningen, zoals fietsenrekken, fietskluizen, parkeerplaatsen, verlichting en veilige oversteekplaatsen.

Spitsmijdend parkeren

Op het parkeerterrein bij WTC Expo ging de proef Spitsmijdend Parkeren van start. Er werd betaald parkeren ingevoerd. Automobilisten die de auto buiten de spits parkeren, kregen een korting van 90% op het parkeertarief. Hiervan maken dagelijks 120 automobilisten gebruik. Er komen 200 minder auto's in het WTC Expo-gebied.

" De werkgeversbenadering heeft de grootste bijdrage aan het totale resultaat geleverd. Dit bevestigt dat de maatregelen die bedrijven zelf nemen heel effectief zijn. Het gaat om keuzes maken en het borgen van maatregelen en dat is precies waar de werkgeversaanpak zich op richt."



Martin Dijkstra, projectregisseur Werkgeversaanpak



In de praktijk

Werkgeversaanpak Leeuwarden

Werkgevers in Leeuwarden zijn zeer betrokken bij de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Niet alleen omdat ze trots zijn op hun stad, maar ook vanwege de ‘samen de schouders eronder-mentaliteit.’ Dat past ook bij ‘Mienskip’ (gemeenschapszin), het thema van Leeuwarden-Fryslân Culturele Hoofdstad 2018.

Een diverse groep werkgevers (o.a. zorg-, onderwijs- en financiële instellingen) nam veel diverse maatregelen. Opvallend was dat de bedrijven met de meeste spitsmijdingen, niet alleen inzetten op flexibel werken maar óók fietsprojecten opzetten en hun parkeerbeleid wijzigden. Het is aannemelijk te veronderstellen dat dergelijke maatregelen elkaar versterken, omdat er zowel een ‘push’ als een ‘pull’ wordt gehanteerd: er wordt iets aantrekkelijker gemaakt, en tegelijkertijd wordt een alternatief minder aantrekkelijk gemaakt. Sommige werkgevers investeerden veel meer in extra voorzieningen voor het stallen van fietsen en een betere fietsservice zodat er parkeerplekken vrij kwamen. De ander offerde juist parkeerplekken op ten gunste van fietsparkeren of voerde betaald parkeren in. Ook zijn er bedrijven die flexibel werken volledig hebben vrijgegeven, terwijl andere organisaties daar veel meer richtlijnen voor hebben. Volgens de Leeuwarder werkgeversaanpak van Werk Slim, Reis Slim gaat het vooral om het maken van goede keuzes en het inbedden van de maatregel in de organisatie. Deze inzichten zijn toekomstbestendig en vormen daarom de kern van de werkgeversaanpak.



Proef met gedifferentieerd parkeren

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ **20.000** werknemers

werkzaam bij 29 aangesloten grote werkgevers en 25 mkb-bedrijven zijn actief bezig met mobiliteit

Parkeren



↑ **120** automobilisten

maken dagelijks gebruik van parkeerterrein met aantrekkelijke tarieven buiten de spits

Smart mobility



↑ **10** intelligente verkeerslichten

worden geïnstalleerd, met een betere doorstroming tot gevolg

Fiets



↑ **800+** deelnemers

aan e-bikeproef Rij2Op5

OV



↑ **7** collegeliners

vervoeren studenten vanuit de regio naar Leeuwarden en maken ruimte voor forenzen in regulier OV

4.7 Maastricht



Het beperken van verkeershinder tijdens de ombouw van de Noorderbrug, de aanpak van Maastricht Bereikbaar verder uitbreiden in Zuid-Limburg en het al behaalde effect van Beter Benutten bestendigen. Dat waren de doelen van het Beter Benutten Vervolg programma in de regio Maastricht, onder de naam Maastricht Bereikbaar. De resultaten spreken voor zich: stad en regio bleven bereikbaar tijdens de infrawerkzaamheden. Ook zijn de eerste stappen gezet om de aanpak van Maastricht Bereikbaar in Zuid-Limburg (Maastricht, Sittard-Geleen en Parkstad) verder uit te breiden naar delen van Midden- en Noord-Limburg (Roermond en Venlo). Bovendien is de gedragsverandering in Maastricht blijvend: na drie jaar laten de deelnemers hun auto nog steeds staan.

Het programmabureau Maastricht Bereikbaar werkt sinds 2009 aan een betere bereikbaarheid. Dat gebeurt via een integraal programma gericht op samenwerking, innovatie en gedragsverandering. De focus ligt op publiek-private samenwerking: Maastricht Bereikbaar werkt samen met ruim 250 publieke en private partners, waaronder grote werkgevers, binnenstadondernemers en hun belangenbehartigers, bedrijven in de logistiek, bouw en industrie, mobiliteitsaanbieders, rijwielhandelaren, kennisinstellingen en vergelijkbare programmabureaus in binnen- en buitenland. Met evaluaties levert het programmabureau essentiële informatie voor het bijstellen van beleid.

Op de fiets en de e-bike

Met het Beter Benutten programma in Maastricht zijn mooie resultaten bereikt. Veel aangesloten bedrijven stimuleren de fiets en e-bike onder hun medewerkers. Bijvoorbeeld via de actie ‘Ontdek de e-bike’, waarmee medewerkers van aangesloten bedrijven gratis een e-bike kunnen uitproberen. Via een vast stappenplan (bekroond met de Beter Benutten Award) worden zij vervolgens begeleid naar structurele gedragsverandering. Zo koos tweederde van de overgestapte medewerkers van Maastricht Universitair Medisch Centrum voor de fiets en/of e-bike. Dit resultaat is te danken aan een breed scala aan maatregelen, zoals een gezondheidscampagne, een probeerpool van e-bikes, fiscale regelingen voor aanschaf en kilometervergoeding en een beloningsprogramma van Maastricht Bereikbaar.



Meer fietsstimulering

Het programmabureau investeert ook in fietsinfra en slimme technieken. Zo was Maastricht Bereikbaar een van de partners voor de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling bij het Centraal Station. Sinds begin dit jaar kunnen daar 3.000 fietsen droog, veilig en de eerste 24 uur gratis staan. Samen met provincie en gemeenten wordt daarnaast geïnvesteerd in de aanleg van een snelle fietsroute Maastricht-Sittard. Het eerste deel – met een nieuwe fietsbrug in Beek – is in uitvoering en vormt een vliegwiel voor toekomstige delen. Verder zijn er experimenten met slimme fietsenstallingen en slimme fietsverkeerslichten.

Ontdek het OV

Soortgelijke successen zijn behaald met het stimuleren van het openbaar vervoer. Maar liefst 1.100 auto-forenzen deden mee aan ‘Ontdek het OV’, waarbij zij tot twee maanden gratis openbaar vervoer kunnen proberen voor het woon-werktraject.

Hoe verder?

Het programmabureau heeft de ambitie om haar werkwijze na afloop van het Beter Benutten programma te continueren. Veel publieke en private partners vinden dat de aanpak een aanvulling biedt op het eigen langetermijnbeleid. Bovendien werkt het bureau aan het provinciaal uitrollen van de aanpak, met als voorbeeld de start van Roermond Bereikbaar. Naast blijvende bereikbaarheid, wil het programmabureau de vitaliteit en duurzame inzetbaarheid van werknemers vergroten. Ook wordt het programma gebruikt om een substantiele bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen van de partners (CO_2-reductie).

In de praktijk

Werkgeversaanpak Slim Werken

Het project Slim Werken maakt het mogelijk om vaker thuis te werken en/of de spits te mijden. Eind 2017 leidde dit tot ruim 900 minder automobilisten in de spits, dankzij de samenwerking met 50 aangesloten grote werkgevers in Zuid-Limburg.

Zo organiseerde Vodafone samen met Maastricht Bereikbaar een proef in het kader van 'Plaats en Tijd Onafhankelijk Werken'. Tijdens deze proef konden callcenter-medewerkers thuis aan de slag. De proef toonde aan dat de thuiswerkers productiever waren dan hun collega's op kantoor (hogere loyaliteit van klanten, snellere afhandeling van klantgesprekken). Bovendien was het ziekteverzuim van thuiswerkende medewerkers lager dan collega's op kantoor. De ervaringen uit die proef zijn gebruikt om het thuiswerken uit te breiden naar een groep van 200 mensen, waarmee een aanzienlijk aandeel van het woon-werkverkeer overbodig werd gemaakt. De thuiswerkproef is een mooi voorbeeld van het verenigen van commerciële (productieve werknemers) en gemeenschappelijke doelen (bereikbaarheid).

" Maastricht Bereikbaar heeft de afgelopen jaren een effectieve, doelgroepgerichte aanpak ontwikkeld om overlast bij grote werkzaamheden te beperken en reizigers te enthousiasmeren voor structureel alternatief vervoer. Alle cijfers tonen dat aan. De samenwerking tussen overheidspartijen, vervoerders en aangesloten werkgevers is uitmuntend. Rijksoverheid en regio moeten hun investeringen dan ook niet terugdraaien of zelfs vernietigen, maar de samenwerking vooral voortzetten om door te pakken op het thema van slimme mobiliteit."

John Aarts, voormalig wethouder Mobiliteit en voorzitter Stuurgroep Maastricht Bereikbaar 2014-2018



Enkele kerncijfers

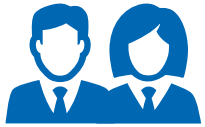
Regionale samenwerking



↑ **330** publieke en private partijen

zijn aangehaakt bij Maastricht Bereikbaar

Werkgeversaanpak



↑ **29** bedrijven

verbeterden hun beleid voor plaats en tijd-onafhankelijk werken structureel

Fiets



↑ **4.000 + 1.800**

4.000 probeerweken via de actie ‘Ontdek de e-bike’ door auto-forenzen van aangesloten bedrijven. 1.800 e-bikes verkocht via het project Fietsimpuls

OV



↑ **1.100** auto-forenzen

probeerden het OV uit via het aanbod ‘Ontdek het OV’

Parkeren



↑ **470** extra P+R plaatsen

de P+R-capaciteit van Maastricht is vergroot van 350 naar 820 plaatsen

4.8 Midden-Nederland



Kleinschalige aanpassingen van de infrastructuur en het spreiden van de manier en tijdstip waarop forenzen reizen: onder de naam Goedopweg ging Beter Benutten Midden-Nederland aan de slag met diverse maatregelen. Beter Benutten in Midden-Nederland is een samenwerking tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, de provincie Utrecht en werkgeversnetwerk U15.

Goedopweg richt zich vooral op Utrecht Centrum, Amersfoort Noord, Nieuwegein 't Klooster, Utrecht Science Park en Rijnsweerd. Dit zijn de economische kerngebieden in de regio Utrecht: belangrijke bestemmingen om bereikbaar en leefbaar te houden.

Actief in economische kerngebieden

Goedopweg maakt gebruik van het U15-werkgeversnetwerk om de projecten te profileren. Ongeveer 200 regionale werkgevers zijn aangesloten bij U15, dat duurzame en slimme mobiliteit stimuleert. De U15-bedrijven zijn vooral actief in de economische kerngebieden. De leden dragen op verschillende manieren bij aan spitsmijdingen: aanpassing van hun beleid, het stimuleren van werknemers mee te doen aan regionale Beter Benutten-projecten, het veranderen van de bedrijfscultuur en het schenken van aandacht aan het thema duurzame mobiliteit. Het U15-netwerk bereikt meer dan een derde (34%) van alle werknemers in de economische kerngebieden. In de provincie Utrecht is dat 10%.

Gedrag

Goedopweg richt zich met haar acties en campagnes onder andere op reizigers in de regio Utrecht die de auto pakken voor woon-werkverkeer. Deze doelgroep wordt bereikt met gedragsmaatregelen die gericht zijn op een andere manier van reizen, reizen op een ander tijdstip of thuiswerken. Meer dan de helft (54%) van de werknemers die Goedopweg bereikt, is bekend met één of meerdere regionale Beter Benutten-projecten.

Andere maatregelen

Goedopweg stimuleert ook betere benutting van (andere) OV-hubs en zet zich in om drukke lijnen in het openbaar vervoer te ontlasten. Dat gebeurt in samenwerking met de NS, Qbuzz en Syntus. Ook wordt het gebruik van bestaande of verbeterde infrastructuur, zoals doorfietsroutes, gestimuleerd. Daarnaast bieden de logistieke makelaars van Goedopweg hun expertise aan regionale bedrijven om hen te inspireren met slimme vormen van logistiek.

Helft deelnemers kiest voor andere vervoerwijze

De Beter Benutten-projecten in Midden-Nederland trokken 14.447 deelnemers. De helft ervan veranderde zijn of haar vervoerwijze. Naast gunstige verkeerseffecten heeft dit ook positieve effecten op duurzaamheid en leefbaarheid. De modal shift wordt vooral gerealiseerd door stimulering van de fiets en het openbaar vervoer. Ook de stimulering van duurzame mobiliteit door U15-werkgevers draagt hieraan bij.



“ Midden-Nederland is een van de snelgroeiende kerngebieden van Europa. Om onze regio bereikbaar en leefbaar te houden werken we onder andere via Goedopweg om het aantal reizigers in de spits terug te dringen. Via werkgevers stimuleren we intussen zo’n 70.000 werknemers om de auto in te ruilen voor fiets, e-bike of ov, later te reizen of vaker thuis te werken. Verder hebben we ov-knooppunten en fietsroutes verbeterd. GoedOpweg boekt resultaten en loopt in Midden-Nederland nog minimaal drie jaar door.”



Dennis Straat,
gedeputeerde mobiliteit provincie Utrecht

In de praktijk

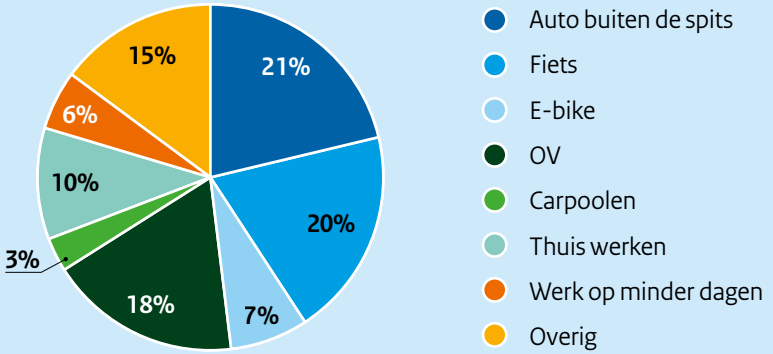
U15: Netwerk van slim reizende en slim werkende bedrijven

Goedopweg is trots op de samenwerking met het werkgeversnetwerk U15. Veel werknemers van U15-bedrijven stappen over van de auto naar de fiets, e-bike en het openbaar vervoer. Ook werken ze vaak thuis. Dit werkgeversnetwerk heeft grote effecten behaald, zowel door het aanpassen van mobiliteitsbeleid onder de werkgevers zelf (met bijna 3.000 spitsmijdingen als resultaat), als door het stimuleren van werknemers om deel te nemen aan diverse Goedopweg projecten (met meer dan 1.400 spitsmijdingen als resultaat). Slechts 45% van de U15-medewerkers kiest nog voor de auto voor woon-werkverkeer.

Er zijn circa 200 werkgevers aangesloten bij de U15. Hiermee worden potentieel 71.000 medewerkers bereikt. Dat is 10% van alle werknemers in de provincie Utrecht. De U15 concentreert zich sterk op bedrijven in de economische kerngebieden in de regio. In deze kerngebieden bereikt de U15 34% van de werknemers. Werkgevers hebben afspraken gemaakt over het harmoniseren van parkeerbeleid, een betere dienstregeling met het OV, passende abonnementen en het aanschaffen van e-bikes voor werknemers.



Automobilisten mijden spits en doneren 52.000 euro aan goede doelen



2018

Door forenzen gekozen alternatieven voor het gebruik van de auto in de spits

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ 70.000+ werknemers

meer dan 200 aangehaakte werkgevers met meer dan 70.000 werknemers via het U15-werkgeversnetwerk

Parkeren



↑ 410 + 172

410 nieuwe parkeerplekken op 7 P+R's. 172 bestaande plaatsen gratis voor treinreizigers, werkzaam bij 200 werkgevers aangesloten bij het U15-werkgeversnetwerk

OV



↑ 27 OV-knooppunten aantrekkelijker

27 OV-knooppunten in de regio zijn aantrekkelijker gemaakt voor reizigers

OV



↑ 18,3 km + 2.800

18,3 kilometer fietsroute verbeterd in Utrecht, Amersfoort en Nieuwegein. 2.800 deelnemers aan fietsstimuleringsproject Utrecht in Beweging

Naamsbekendheid



↑ 54% van de werkenden

meer dan de helft (54%) van de werkenden in de regio Utrecht is bekend met één of meerdere projecten van Goedopweg

4.9 Rotterdam



Niet het mobiliteitssysteem, maar de reiziger centraal stellen. Maar ook: een sterke focus op innovatie, slagkracht en innovatie. Die uitgangspunten waren leidend voor het Beter Benutten Vervolgprogramma Rotterdam. Met succes: meer dan 30.000 mensen deden mee aan projecten en regelingen vanuit Beter Benutten Vervolg op het gebied van de fiets, het OV en de nieuwe diensten.

De uitvoering was in handen van de samenwerkingsorganisatie De Verkeersonderneming. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/ Rijkswaterstaat, gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Havenbedrijf Rotterdam werken in de Verkeersonderneming samen aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid.

De Marktplaats voor Mobiliteit uit de eerste fase van Beter Benutten is doorgezet in andere gebieden. Daarbij werden verschillende vormen van dienstverlening gekoppeld aan een bedrag per gerealiseerde spitsmijding. Op deze manier werden ruim 2.000 dagelijkse spitsmijdingen behaald. Ook zijn patrouillerende bergers en stand-by-bergers beloond op basis van snelle afhandeltijden. Dit verbeterde de aanrijdtijden voor pechgevallen tot gemiddeld 7,5 minuten, waardoor de congestie als gevolg van incidenten substantieel afnam.

Slagvaardig en resultaatgericht

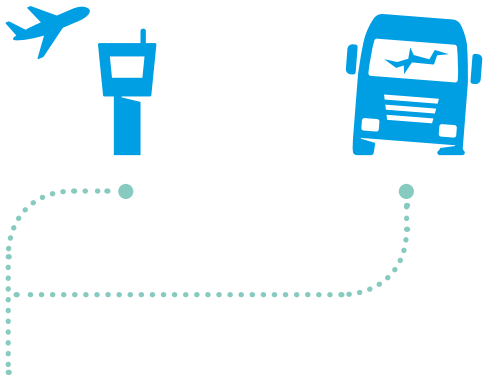
Ook zijn fietspaden, fietsbruggen, fietsenstallingen aangelegd, zijn verbeteringen bij stations doorgevoerd (bijvoorbeeld station Blaak) en is Transferium Maasvlakte aangelegd. Ook zijn een aantal kleinschalige wegaanpassingen uitgevoerd. Het spitsmijdenproject Wild! van de Spits, ondersteund door de campagne Filedier, zorgde daarnaast voor dagelijks meer dan 4.000 minder auto's op de weg in de spits.

Beter Benutten Vervolg heeft de Rotterdamse regio mooie resultaten gebracht met succesvolle projecten en maatregelen. Dit heeft bijgedragen aan een betere bereikbaarheid en mobiliteit van de regio als geheel, van bedrijventerreinen en bedrijven maar ook van alle mensen die van A naar B reizen in de Rotterdamse regio.

Smart mobility

Ook startte een experiment met verkeersvoorspellingen in de verkeerscentrale. Hierdoor konden wegverkeersleiders op basis van voorspellingen beslissen om een bepaalde omleidingsroute vooraf in te zetten. Samen met Rotterdam The Hague Airport is op het gebied van Mobility as a Service (MaaS) een succesvol experiment uitgevoerd met werknemers van de luchthaven.

In de A16 is als pilot een dynamische bandenspanningsmeetdrempel aangelegd die de banden van vrachtwagens controleert als ze eroverheen rijden. De voornaamste oorzaak van vrachtauto pechgevallen zijn bandenproblemen. De eerste resultaten laten zien dat er circa 80 lekke vrachtwagenbanden per werkdag op deze rijstrook gemeten worden. Deze pilot toont aan dat voortijdig waarschuwen substantieel bijdraagt aan het verminderen van verkeersdrukte vanwege falende vrachtautobanden.



“ Terugkijkend op Beter Benutten kun je constateren dat je met relatief geringe middelen en intensieve samenwerking het netwerk beter kunt benutten.”

Sieben Poel, HID bij Rijkswaterstaat WNZ



In de praktijk

Beter Benutten bij binnenstedelijke werkzaamheden

In het centrum van Rotterdam vindt een aantal grootschalige werkzaamheden plaats. Zo verrijst direct naast de Coolsingel de grootste Primark van Europa. Samen met Sprangers Bouwbedrijf werkte De Verkeersonderneming een plan uit om de logistiek en het vervoer van de bouwvakkers in goede banen te leiden. Alle bouwvakkers kregen een OV-chipkaart. Ze parkeren hun auto's 's ochtends aan de rand van de stad en reizen het laatste stuk met de metro. Dit levert dagelijks zo'n 100 spitsmijdingen op.

Ook de Maastunnel, een van de belangrijkste oeververbindingen van de stad, is deels gesloten. Samen met De Verkeersonderneming startte het Erasmus Medisch Centrum de Maastunnel Alliantie. Bedrijven met een vestiging rond de Maastunnel sloten zich daarbij aan. Meer dan 80 bedrijven, waaronder Holland Casino, Museum Boijmans van Beuningen en de Euromast, informeerden hun werknemers, leveranciers én bezoekers op de afsluiting en wezen op beschikbare alternatieven.

Niet alleen grote en bewezen diensten zijn actief in Rotterdam. In Mobility Lab geven De Verkeersonderneming en SmartwayZ.nl startups de kans om hun product of dienst te testen in de praktijk. Dit levert met behulp van privaat durfkapitaal innovatieve initiatieven met potentie op. Voorbeelden zijn een sensor die brugstoringen voorkomt, een Fietslint waardoor snelle en minder snelle fietsers elkaar niet in de weg zitten en de app Parkeagle, waardoor je niet meer hoeft te zoeken naar een parkeerplaats. Inmiddels staan acht van de tien start-ups op eigen benen.



De Maastunnel Alliantie



Sjablonen voor Fietslint waardoor snelle en minder snelle fietsers elkaar niet in de weg zitten

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ **76.000+** werknemers

werkzaam bij 172 werkgevers zijn direct betrokken bij Beter Benutten in de regio Rotterdam

Logistiek



↓ **778** vrachtauto's minder

in de spits dankzij samenwerking met logistieke sector

Spitsmijden



↑ **4.000+** spitsmijdingen

meer dan 4.000 dagelijkse spitsmijdingen door het project Wild! van de Spits

Incidentmanagement



↑ **7,5** minuten tijdswinst

aanrijdtijden berger in Rotterdam zijn verkort tot 7,5 minuut, waardoor incidenten sneller opgelost zijn

Fiets



↑ **25** km + **900** P

25 km nieuwe en verbeterde fietsroutes in stad en havengebied, 900 nieuwe fietsparkeerplaatsen bij OV-stations

4.10 Stedendriehoek



Automobilisten uit de spits halen door anders te reizen en te werken. Dat is de ambitie van Slim Reizen Stedendriehoek. Samen met (werkgevers in) de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Lochem, Voorst, Zutphen en de provincies Gelderland en Overijssel heeft Slim Reizen Stedendriehoek daarvoor verschillende maatregelen genomen. Reizigers hadden daarin een belangrijke stem.



Waarom reizen zoals je reist?

Het stimuleren van bewust en flexibel reisgedrag biedt veel kansen. Daarom vindt Slim Reizen Stedendriehoek het belangrijk om inzicht te hebben in dat gedrag. Waarom reizen mensen zoals ze reizen? Met dit inzicht start Slim Reizen Stedendriehoek acties waar reizigers én de regio wat aan hebben. Zo zijn 800 mensen die vaak in de file stonden geënquêteerd. Tijdens inloopavonden over snelle fietsroutes hebben de medewerkers van Slim Reizen Stedendriehoek inwoners en belanghebbenden gevraagd en uitgedaagd mee te denken over conceptplannen. Met hun inbreng zijn verschillende acties gestart die reizigers stimuleren de auto te laten staan en te kiezen voor de fiets. Het centraal stellen van reizigers en betrekken van stakeholders werkt, zo blijkt uit de aanpak die leidt tot concrete, gezamenlijke acties.

Maatregelen en behaald resultaat

Meerdere concrete maatregelen leidden tot resultaten. Via het regionale werkgeversnetwerk startten diverse werkgevers met een integrale aanpak, inclusief voorzieningen (zoals fietsenstallingen), aanpassing van parkeerbeleid en bijbehorende campagnes. Dit leverde dagelijks meer dan 200 auto's minder in de spits op.

Mensen veranderen hun gedrag eerder bij gewijzigde omstandigheden. In dat verband waren er twee mooie aanleidingen om specifiek in te zetten op de (e-) fiets: werkzaamheden aan de Wilhelminabrug in Deventer en werk aan de Oude IJsselbrug in Zutphen. Beide bruggen werden meerdere weken afgesloten voor auto's, maar bleven open voor fietsers. Resultaat: meer forenzen namen vaker de fiets.

Ook is ingezet op e-bike probeeracties, het verbeteren van fietsroutes in Deventer en de belangrijke fietsroute tussen Apeldoorn en Deventer, in combinatie met de fietsstimuleringscampagne Slim & Snel. Samenwerking met diverse logistieke en andere bedrijven leidde, door middel van het inzetten van vrachtfietsen, dagelijks tot tientallen minder auto's/bestelbussen in de spits.



" Door de goede samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven hebben wij onze positie als multimodaal knooppunt in Oost-Nederland verstevigd. Deze beweging stopt niet met het eindigen van Beter Benutten Vervolg. Onlangs hebben we een programma gepresenteerd voor de jaren 2018-2021, dat ook is opgenomen in de Cleantech Agenda. De fiets blijft de komende jaren een speerpunt, maar tegelijkertijd verbreden we onze focus. We zetten ook in op duurzame mobiliteit, innovatie en logistiek. We verstevigen de samenwerking met partijen. Op deze manier kunnen we de lessen uit Beter Benutten voortzetten en ons blijven inzetten voor deze regio."

Jos Penninx, Portefeuillehouder Duurzame Mobiliteit van de regio Stedendriehoek



In de praktijk

Smart Mobility

De regio Stedendriehoek is een van de voorlopers wat betreft de toepassing van Smart Mobility. De regio fungeert binnen het Partnership Talking Traffic als testlocatie; de uitrol gebeurt in het landelijk partnerschap. In de regio worden bijvoorbeeld 61 intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI's) geplaatst. Deze verkeersregelinstallaties kunnen het verkeer beter afwikkelen dan traditionele verkeerslichten. Gerichte informatie zoals de wachttijd tot groen en snelheids-adviezen leiden tot minder stopbewegingen, een betere doorstroming en reductie van CO_2-uitstoot.

> " Apeldoorn heeft de laatste jaren geïnvesteerd in goede, betrouwbare infrastructuur. De verbindingen naar de VRI zijn van hoge kwaliteit. Bovendien heeft Apeldoorn als een van de eerste gemeenten de leiding genomen om te investeren in deze techniek. Dat maakt samenwerken met deze regio aantrekkelijk voor ons."
>
> *Michel Huisman, projectleider productontwikkeling van Vialis*

Ook andere smart mobility-toepassingen leidden tot een betere doorstroming en bereikbaarheid en minder overlast en uitstoot. Zo kunnen bezoekers van Apeldoorn, Deventer en Zutphen via apps als TimesUpp gericht zoeken naar een vrije parkeerplaats. De data van parkeerplaatsen in deze steden is hiervoor vrijgegeven. Door het koppelen van de verkeersmanagementsystemen van alle wegbeheerders worden weggebruikers bij incidenten en evenementen sneller omgeleid. En door betere informatie-uitwisseling tussen vaarwegbeheerders, scheepvaart en wegverkeer kunnen schippers vlotter doorvaren en staan bruggen minder lang open.



In de regio zijn meerdere intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI's) geplaatst



Bruggen staan minder lang open door betere informatie-uitwisseling

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ ±200 werkgevers

nemen deel aan één of meerdere acties uit het programma Slim Reizen Stedendriehoek

Fiets



↑ 1 snelle fietsroute

tussen Apeldoorn en Deventer aangelegd met innovaties op gebied van wegdek en verlichting

Fiets



↑ 300+ mensen

probeerden e-bikes en high-speed bikes uit

OV



↑ 6.000 gasten

van vakantieparken gebruikten de nieuwe, speciale buslijn VisitVeluwe Express om naar een attractie in Apeldoorn te reizen

Smart mobility



↑ 61 intelligente verkeerslichten

61 verkeerslichten worden omgebouwd tot intelligente verkeerslichten, met een betere doorstroming tot gevolg

4.11 Twente



Beter Benutten Twente richtte zich op minder reistijd van en naar Enschede, Almelo en Hengelo. Hierbij is stevig ingezet op een overstap van auto naar fiets, ondersteund door de succesvolle werkgeversaanpak van Twente Mobiel.

De basis was een gedegen verkeersanalyse, aangevuld met een stakeholder- en gedragsanalyse. Met die gegevens werd bepaald op welke doelgroepen en gebieden de regio zich het beste kon richten. Hierbij was de strategie gericht op een beperkt aantal doelgroepen: de forens, werkgevers en goederenvervoerders. Daarbij waren vijf gebieden in het bijzonder belangrijk: centrum Enschede, centrum Hengelo, centrum Almelo en bedrijvenkring Bornsestraat, Kennispark Twente/Universiteit Twente en bedrijventerrein Twentekanaal in Hengelo.

Succesvolle werkgeversaanpak

De werkgeversaanpak van Twente Mobiel speelde een belangrijke rol in de aanpak van Beter Benutten Twente. Er zijn veel nieuwe werkgevers en bedrijvenverenigingen bij het project betrokken, waardoor het netwerk groeide tot 100 werkgevers met zo'n 75.000 werknemers. Ook zijn er diverse gebiedsplannen opgesteld en uitgevoerd.

Succesvolle acties, zoals Fietsmaatjes en een proefproject met e-bikes bij thuiszorgorganisaties, leverden veel spitsmijdingen op. De gemeenten Enschede, Hengelo en Borne verbeterden de fietsinfrastructuur substantieel, onder meer door knelpunten op de fietssnelweg F35 op te lossen en fietsroutes door de wijken aan te leggen.

Dankzij actieve gedragscampagnes van Twente Mobiel worden deze fietsroutes steeds beter gebruikt. Aanvullend organiseerden de regio en gemeenten verschillende fietsacties. Zo konden de inwoners van veel Twentse gemeenten profiteren van e-bike probeeracties. In Almelo is een belangrijk deel van de fietssnelweg gerealiseerd, zodat fietsen ook in deze gemeente aantrekkelijker wordt.

Maatregelen op de snelweg

Op de A1/A35 tussen de knooppunten Buren en Azelo - het drukste wegvak van Twente - zijn meerdere maatregelen genomen om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. Zo is de wegmarkering aangepast om het weven te verminderen. Een 'snelheidsdeken' tijdens de spits verkleint de snelheid tussen voertuigen op de snelweg en de snelheid op de rijstroken. Zo ontstaat een rustiger en dus veiliger verkeersbeeld.

Efficiëntere logistiek

Logistieke makelaars schreven verbetervoorstellen met verschillende vervoerders, verladers, zorgorganisaties en bezorgdiensten. Dit leidde tot betere spreiding van goederenvervoer over de dag, duurzamer vervoer (zoals elektrische voertuigen), meer vervoer met minder vrachtwagens en vervoer via water of het spoor in plaats van over de weg. Het levert de bedrijven efficiëntere logistieke processen en betere bereikbaarheid op. De vrachtfietsactie heeft verschillende Twentse bedrijven laten kennismaken én overstappen op de elektrische vrachtfiets.

Intelligente verkeersregelinstallaties

In het kader van het landelijke partnership Talking Traffic worden er in Twente achttien verkeersregelinstallaties omgebouwd tot slimme verkeerslichten. Die lichten anticiperen op het type en de hoeveelheid verkeer, routes, tijdstippen en wachttijden tot groen. Dat bevordert de doorstroming van het verkeer.

" In het Twentse Beter Benutten-programma hebben we intensief samengewerkt met het bedrijfsleven, zorginstellingen en regionale overheden. Samen met onze partners is het gelukt om minder auto's op de weg te hebben tijdens de spits en andere vormen van vervoer te stimuleren, zoals de fiets of het openbaar vervoer. Fietsmaatjes was een groot succes, met 2.000 medewerkers in Twente die samen 1,6 miljoen woon-werkkilometers gefietst hebben in vijf maanden tijd! Samen met onze andere projecten heeft dat er voor gezorgd dat we onze doelstellingen voor 99% hebben gehaald. Een resultaat waar we trots op mogen zijn!"



Bert Boerman,
bestuurder en
triolid Beter Benutten Twente

In de praktijk

Fietsprojecten in de regio Twente

Dagelijks ruim 2.000 minder auto's in de spits en meer gebruik van alternatieve vervoermiddelen. Met dat doel begon Twente Mobiel aan de periode 2015-2017. Met 100 werkgevers in de regio voerde Twente Mobiel allerlei acties uit. Daarin was een grote rol weggelegd voor de fiets.

Ongeveer 250 Twentse bedrijven namen deel aan het project Fietsmaatjes. Een ervaren fietser (buddy) stelde een team samen met maximaal vier collega's: automobilisten die van plan waren om vaker per fiets te reizen. Buddy én deelnemers bouwden in maximaal vijf maanden een financiële beloning op voor elke gefietste dag. De 1.900 deelnemers zorgden samen voor dagelijks meer dan 1.000 auto's minder op de weg in de spits. Bijna alle deelnemers (94%) meldden de fiets te willen blijven gebruiken voor hun woon-werk verkeer.

Ook onder thuiszorgmedewerkers is met succes ingezet op meer fietsgebruik. Zo verruilden de medewerkers van de thuiszorgorganisaties Livio en Zorggroep Manna acht maanden lang de auto voor de elektrische fiets voor hun dagelijkse huisbezoeken. Ze noemden de e-bike gezonder, goedkoper, milieuvriendelijker en gemakkelijker dan de auto. Bijna alle werknemers willen de e-bike blijven gebruiken. Ook bedrijven van het bedrijvenpark 't Lochter in Nijverdal en de Bedrijvenkring Bornsestraat Almelo kochten elektrische bedrijfsfietsen voor zakelijke ritten en woon-werkverkeer. Twente heeft door in te zetten op de fiets veel bereikt op het gebied van bereikbaarheid en besparing van CO_2-uitstoot.



Fietssnelweg


Uitreiking e-poolfietsen Livio en Zorggroep Manna

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak



↑ **75.000** werknemers

werkzaam bij 100 werkgevers die aangesloten zijn bij Twente Mobiel

Fiets



↑ **4** routes + **1.200** P

4 fietsroutes aangelegd in het kader van Enschede Fietsstad 2020, 1.200 extra fietsstallingen bij station Enschede

Fiets



↑ **3** thuiszorgorganisaties

rollen inzet e-bike uit binnen organisatie na succesvolle e-bike proef onder medewerkers

Logistiek



↓ **58** minder vrachtbewegingen

inzet vrachtfietsen leidt tot 58 minder vrachtbewegingen in de spits

Smart mobility



↑ **10 + 18**

een kortere wachttijd voor fietsers bij 10 verkeerslichten door slimmere inregeling. In het kader van Talking Traffic worden 18 verkeerslichten omgebouwd tot slimme verkeerslichten.

4.12 Zwolle-Kampen



Foto: Rob Poelenjee

In de regio Zwolle-Kampen staat gastvrijheid hoog in het vaandel. Goede bereikbaarheid is daarbij essentieel. Maar door de groei van de (auto) mobiliteit staat de bereikbaarheid en de goede doorstroming onder druk. Reden genoeg om ook in Beter Benutten Vervolg hieraan te blijven werken. Beide steden hadden een eigen insteek.

Zwolle focuste op de vijf zwaarste knelpuntcorridors rondom de stad en op de aansluiting met de A28. Kampen richtte zich op de bereikbaarheid rondom de industriegebieden en de Stadsbrug die Kampen en IJsselmuiden met elkaar verbindt.

Structurele gedragsverandering

Met de maatregelen mikt de regio op een structurele gedragsverandering van reizigers: forenzen, zakelijk verkeer, bezoekers van de binnenstad en van evenementen, vervoerders en verladers, scholieren en studenten. Beter Benutten Zwolle-Kampen legde de nadruk op maatregelen waarmee reizigers op een slimme manier snel op hun plek van bestemming kunnen komen. Deze maatregelen zijn verdeeld in de thema's samenwerking met werkgevers, ketenmobiliteit, verkeersmanagement en logistiek.

Samenwerking met werkgevers

Samen met koploperbedrijven, waaronder Achmea, Isala Klinieken en Hogeschool Windesheim, is een gebiedsgerichte aanpak uitgevoerd in acht werkgebieden. De regio bracht tegelijkertijd het reispatroon van werknemers en maatregelen die de bereikbaarheid kunnen verbeteren in kaart. Dat resulteerde in 29 projecten, die financieel werden ondersteund door het Bereikbaarheidsfonds. Voorbeelden daarvan zijn poolfietsen, elektrische probeerfietsen, betere fietsenstallingen en duurzame vervoerwijzen rondom grootschalige evenementen. Daarnaast hebben bedrijven zelfstandig, dus zonder hulp van het fonds, tientallen maatregelen uitgevoerd.

Inzet op fiets, carpoolen en logistiek

Resultaat had ook het stimuleren van en overstap van auto op de fiets. Er zijn vier fietsroutes opgewaardeerd. De grootschalige actie Spitsfietsen kreeg een groot deel van de werknemers van deelnemende bedrijven op de fiets. Bijna 3.200 medewerkers fietsten gezamenlijk 300.000 keer van en naar hun werk. Verder maakten ruim 250 medewerkers gebruik van een OV-probeerkaart en is de carpoolplaats bij afslag De Lichtmis op de A28 uitgebreid.

Logistieke makelaars stelden met verschillende vervoerders en verladers verbetervoorstellen op. De voorstellen dragen bij aan betere bereikbaarheid van de regio en leveren de bedrijven efficiëntere processen (en dus geld) op. Kortom een win-winsituatie voor beide partijen.

Verkeersmanagement

In de regio worden in totaal 54 verkeersregelinstallaties omgebouwd tot intelligente verkeersregelinstallaties. Deze slimme installaties anticiperen niet alleen op type en hoeveelheid verkeer en routes, maar ook op tijdstippen om het verkeer zoveel mogelijk door groen licht te leiden. Voor het eerst introduceerde de regio Verkeersmanagement Nieuwe Stijl. Tijdens de Hanzedagen kregen bezoekers uitgebreid reisadvies naar Kampen. Hiervoor is ook Livecrowd ingezet, een online communicatieplatform voor evenementenbezoekers.

Tot slot verbeterde de regio de uitwisseling van gegevens tussen logistieke bedrijven en wegbeheerders. Dat gebeurde onder meer aan de hand van het landelijke Open Trip Model, dat real-time uitwisseling van data in de logistieke sector bevordert.

“ Terugkijkend op de afgelopen jaren zie ik succesvolle en vernieuwende projecten. In onze regio Zwolle Kampen hebben we met onze 16 koplopers en vele andere bedrijven de doorstroming met succes substantieel verbeterd. We hebben dus goede resultaten behaald maar de opgave blijft. We gaan daarom door met onze samenwerking. Met het programma Slimme en Duurzame mobiliteit zetten we een traject in met een nieuw accent mede op duurzaamheid.”

Bert Boerman, gedeputeerde Mobiliteit, Water en Sociaal provincie Overijssel



In de praktijk

Bereikbaarheidsfonds Zwolle-Kampen

De samenwerking met regionale werkgevers richtte zich in Zwolle-Kampen op acht gebieden, waarvan zes in Zwolle en twee in Kampen. Centraal stond creëren van bewustwording over de relevantie én mogelijkheden van slimme mobiliteit bij 300 aangehaakte werkgevers. Daarbij was het de ambitie om de mogelijkheden van slimme mobiliteit te verbinden met ontwikkelingen, ambities en doelen van organisaties en met maatschappelijke opgaven. Dat had resultaat: de werkgeversaanpak leidde mede dankzij het Bereikbaarheidsfonds tot meer dan 1.200 dagelijkse spitsmijdingen.

Uit het Bereikbaarheidsfonds konden werkgevers maximaal 50% cofinanciering ontvangen als startinvestering voor een project of maatregel op het gebied van slimme mobiliteit. Hiermee werden werkgevers aangemoedigd actief op zoek te gaan naar 'quick wins', terwijl het voor de automobilist gerichte extra prikkels gaf voor het verbreden van het mobiliteitsgedrag.

> " De aanvragen waren heel divers. We kregen verzoeken voor fietsstimuleringsacties, maar ook aanvragen voor een buspendel, OV-kaarten, het sturen en begeleiden van reizigers naar evenementen, oplaadpunten voor e-bikes en zelfs een douchevoorziening voor fietsers."
>
> *Arnold Helfrich, mobiliteitsmakelaar*

De ingediende projecten kwamen alleen in aanmerking voor een bijdrage uit het Bereikbaarheidsfonds als er aantoonbaar spitsmijdingen mee behaald zouden worden.



Samenwerking met regionale werkgevers richtte zich in Zwolle op zes gebieden


Fietsbrug Blaloweg

Enkele kerncijfers

Werkgeversaanpak

↑ 300 werkgevers

zijn actief bezig met de mobiliteit van werknemers

Fiets

↑ 4 fietsroutes opgewaardeerd

4 fietsroutes opgewaardeerd

Fiets

↑ 3.179 deelnemers

aan project Spitsfietsen fietsten gezamenlijk ruim 300.000 keer van en naar het werk

OV

↑ 258 + 40 medewerkers

258 medewerkers maken een maand gratis gebruik van een OV-probeerkaart.
40 medewerkers blijven ook na die maand met het OV reizen

Smart mobility

↑ 54 verkeerslichten aangepast

naar intelligente kruispunten in het kader van Talking Traffic

Een uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
programma Beter Benutten

Tekst
Bijdragen Beter Benutten regio's
Programma Beter Benutten

Redactie
Leo van Marrewijk

Eindredactie
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vormgeving
Bart Stroes, Progressiv.nl

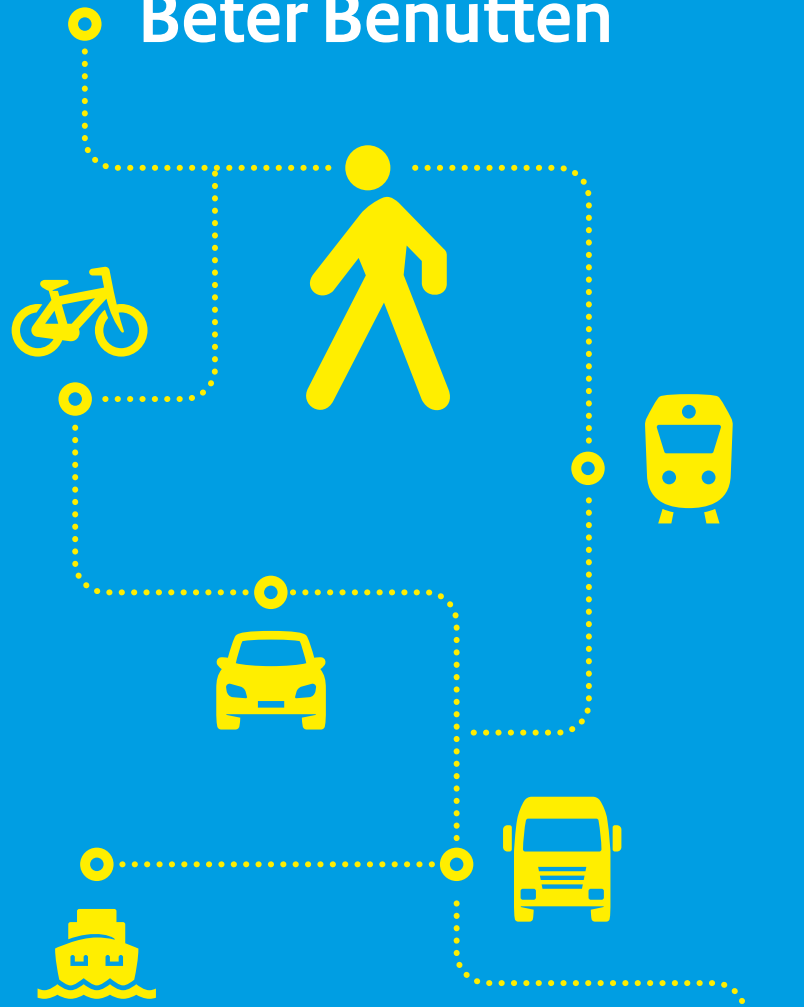
Drukwerk
OBT/Xerox

Fotografie
Met dank aan de regio's
Beeldbank IenW

www.beterbenutten.nl

November 2018

Beter Benutten



Slim en vlot van deur tot deur