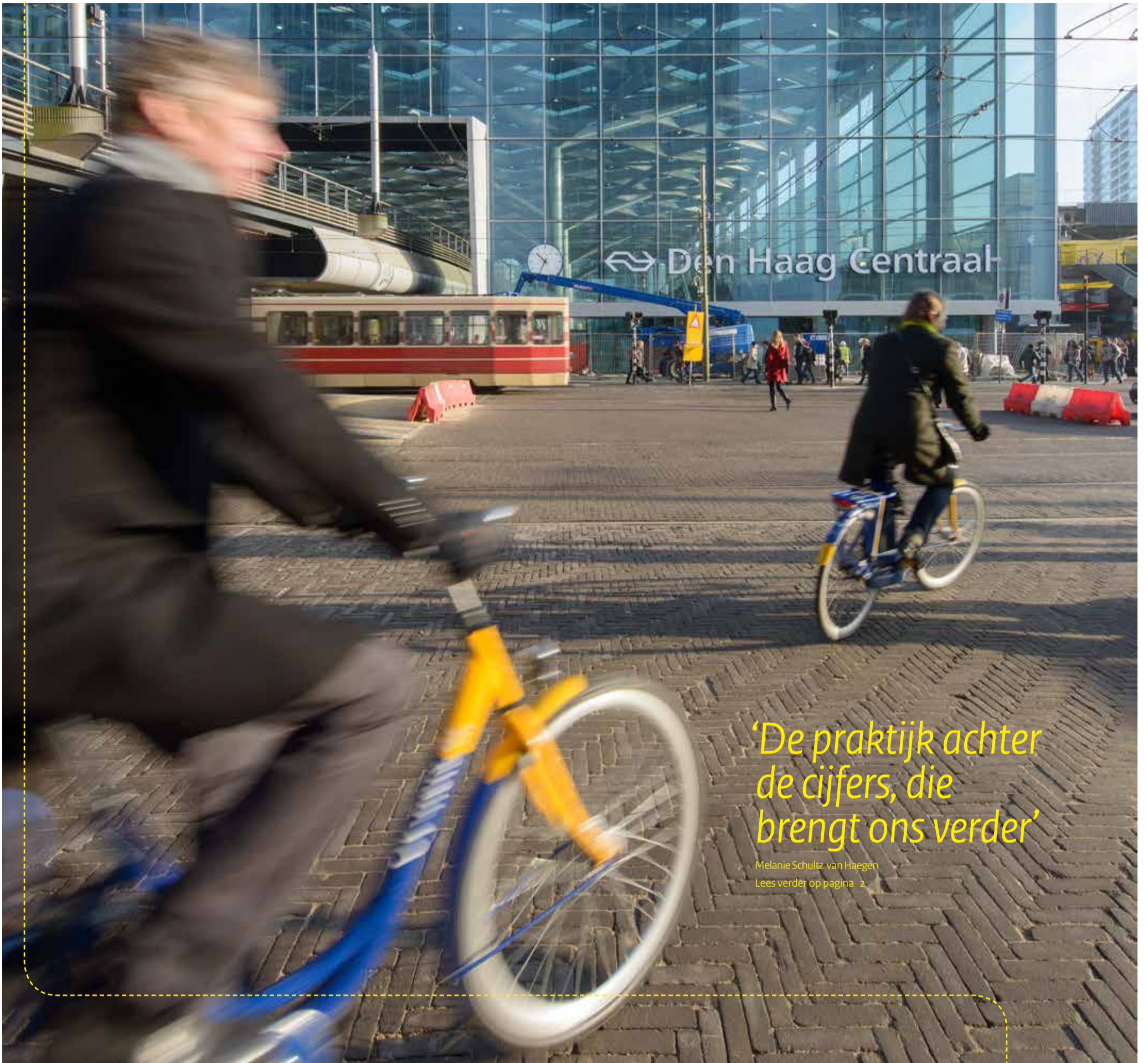




Beter Benutten



'De praktijk achter de cijfers, die brengt ons verder'

Melanie Schultz van Haegen
Lees verder op pagina 2

Andere kijk op bereikbaarheid

Het huidige programma Beter Benutten heeft veel losgemaakt. Het bedrijfsleven kwam in actie, er zijn 300 maatregelen genomen en er zijn businesscases uitgewerkt. "De grote winst is dat we op een andere manier naar bereikbaarheid, bereikbaarheidsproblemen en oplossingen kijken", zegt programmadirecteur Jan-Bert Dijkstra.

pagina 4

'We liggen mooi op koers'

Als een van de laatste regio's sloot Groningen-Assen aan bij het Beter Benutten-programma. Gedeputeerde Henk Brink kijkt tevreden terug en vol goede moed vooruit: "Met een steeds groter wordende vervoersbehoefte vanuit de regio naar de twee steden, is het belangrijk dat we die mobiliteit extra aandacht blijven geven. Hierin boeken we goede resultaten."

pagina 6

Bewust kiezen voor Reiskosten-calculator

Werknemers die weten hoeveel zij per jaar betalen voor hun auto, zullen voor de reis naar het werk vaker kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer. Dat is de aanname van Twente Mobiel, die daarom de woon-werk kostencalculator ontwikkelde.

pagina 10

Reizigers vertellen over hun Beter Benutten-ervaringen. Bekijk snel het uitneembare middenkatern!

Oogstjaar



2014 IS EEN BELANGRIJK JAAR VOOR ONS PROGRAMMA BETER BENUTTEN. TEN EERSTE IS HET EEN OOGSTJAAR. DE MEESTE VAN DE 300 MAATREGELEN IN DE 12 REGIO'S ZIJN DIT JAAR UITGEVOERD EN WE KRIJGEN STEEDS BETER ZICHT OF WE ONZE DOELSTELLING GAAN HALEN: 20% MINDER MENSEN IN DE SPITS OP DE GROOTSTE KNELPUNTEN. HET IS OOK HET JAAR VAN DE NIEUWE IMPULSEN. WE MAKEN ONS OP VOOR EEN NIEUWE PERIODE BETER BENUTTEN VOOR 2015 TOT EN MET 2017. DEZE MAAND ZETTEN WE DE HANDTEKENINGEN ONDER DE NIEUWE BEREIKBAARHEIDSVKLAARINGEN.

'Het doorbreken van gewoontes is en blijft maatwerk'

Intussen draait het programma op volle toeren en zijn de eerste resultaten zichtbaar. Het Rotterdamse project Spitsmijden zorgt ervoor dat er iedere dag 1638 minder mensen in de spits reizen. In Arnhem-Nijmegen zijn er meer dan 25.000 spitsmijdingen per week en in deze regio wordt

binnenkort de miljoenste spitsmijding verwacht. En een Twentse e-fietsactie levert 240 spitsmijdingen per dag op. Zo zijn er veel meer voorbeelden.

Hoe nuttig de cijfers ook zijn: het blijven cijfers. Het gaat om de praktijk die daarachter schuil gaat.

De praktijk van de individuele reiziger: wordt het hem daadwerkelijk makkelijker gemaakt om de spits te mijden? Slagen we er echt in om dat ene bedrijf te helpen om haar medewerkers anders te laten reizen?

Ik ben ervan overtuigd dat mensen bereid zijn om hun gewoontes te veranderen als we het ze makkelijker maken. Bij een autodeel-project in Amsterdam vertelde iemand me dat hij best een auto wil delen, maar dan moet die auto wel klaar staan als hij hem nodig heeft. Die garantie geeft hem het juiste 'duwtje in de rug'.

Daarom gaat het Beter Benutten congres op 6 maart over 'de reiziger een duwtje in de rug geven'.

Daar hoort bij dat we de verhalen blootleggen van reizigers en hun ervaringen zichtbaar maken. De praktijk achter de cijfers; die brengt ons verder.

Want we zijn goed op weg, honderden maatregelen komen van de grond, maar willen we Nederland echt slimmer bereikbaar maken en aan het eind van het jaar onze doelstelling halen, dan zullen we er een flinke schep bovenop moeten doen. Daar hoort bij dat we oog moeten hebben voor de praktijk achter de cijfers. Want het doorbreken van gewoontes is en blijft maatwerk.

Melanie Schultz van Haegen
minister van Infrastructuur en Milieu

Colofon

© Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2014

De informatiekant Beter Benutten is een uitgave van het ministerie van Infrastructuur en Milieu naar aanleiding van het programma Beter Benutten. Rijk, regio en bedrijfsleven nemen in dit programma samen innovatieve maatregelen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. De krant is mede tot stand gekomen in samenwerking met de regionale programma's Beter Benutten. Sommige artikelen en foto's zijn door hen ter beschikking gesteld. Fotografie in deze krant is mede tot stand gekomen met medewerking van de regio's, Huib Nederhof en Tineke Dijkstra (cover). Heeft u vragen naar aanleiding van deze publicatie, neemt u dan contact op met beterbenutten@mininm.nl.
Concept, redactie en realisatie: Sabel Communicatie **Ontwerp:** Sabel Design **Drukwerk:** Drukwerkconsultancy, Utrecht. **Katern:** teksten door Monica Kruisman en fotografie Karen van Gilst. **Eindredactie:** Mariska van der Steen.



‘De brug der zuchten’

IN JANUARI 2014 WERDEN MENSEN OP FACEBOOK GEVRAAGD NAAR MANIEREN OM NIET MEER IN DE FILE TE STAAN ROND SPIJKENISSE EN DE ALGERABRUG. HIERONDER EEN GREEP UIT DE REACTIES.

Het verleiden van de klant

‘Iedereen die wel eens verliefd is geweest zal erkennen dat het verleiden van een beoogd partner een complexe opgave is. Het is spannend, je krijgt er pijn van in je buik, je wordt er nerveus van, je bent radeloos op zoek naar dat moment waarop je je beslissende zet doet. Om er dan in unieke gevallen achter te komen dat het klikt (yeess!), maar veel vaker dat je met een kluitje het riet in wordt gestuurd (aahhh!). Je wilt zo graag, maar het lukt je maar niet het gedrag van je beoogde partner te beïnvloeden’.*

Als spitsrijders spitsmijders worden, staan er minder files. De knelpunten in de Rotterdamse regio worden dan ontzien en het verkeer stroomt beter door. Voorspellende modellen helpen deze koers te bepalen. Soms laten deze modellen echter een heel ander beeld zien van knelpunten dan de ervaringen van de spitsrijders: de theorie versus de praktijk. Van belang is wat er leeft in de gebieden. Fileoplossers die het gedrag van spitsrijders willen beïnvloeden moeten niet direct in oplossingen schieten maar juist goed luisteren naar

wat er speelt en welke ervaringen spitsrijders bij knelpunten hebben. Dit luisteren kan onder andere door communities te bouwen en daar vooral de leden van de community (de ‘klanten’: bewoners, werknemers) aan het woord te laten en hen zelf onderwerpen én oplossingen te laten agenderen die voor hen belangrijk zijn. Vandaar uit kan vervolgens worden bekeken of er zaken spelen die te maken hebben met mobiliteitsknelpunten. Een voorbeeld: wij verbeteren graag de bereikbaarheid maar de klant wil misschien wel een gezondere levensstijl in 2014. Beide ambities zijn prima aan elkaar te koppelen.

Fileoplossers zouden de spitsrijder meer moeten zien als hun klant en een luisterend oor moeten hebben voor de door hun klant aangedragen oplossingen en alternatieven.

*alinea uit het blog ‘Sociobiliteit (of: hoe ik mijn liefde versierde)’ van Hans Stevens, programmamanager bij De Verkeersonderneming. Het blog is geplaatst op de website van KpVV. [http://kpvv-reisgedrag.blogspot.nl/2013/04/sociobiliteit-of-hoe-ik-mijn-liefje.html]



In 2014 sta ik niet meer in de file omdat...

"...ik afgelopen zondag een e-bike heb aangeschaft middels de kortingsregeling. Dit betekent vanaf 6 januari vijf dagen per week op de fiets naar Rotterdam en terug. Kom maar op met de wintersetjes want op vakantie gaan, doen we graag met de auto!"

"...ik ga fietsen. Ook beter voor mijn gezondheid. Misschien een goede tip voor alle mensen die ook niet meer in de file willen staan."

"...ik alleen een tweewieler heb."

"...aan de Krimpense kant het kruispunt eindelijk aangepast wordt, en vanaf Capelle de doorstroming normaal plaatsvindt!!!"

"...alle weggebruikers het belang van allen boven hun eigen belang stellen, niet te vroeg invoegen, goed ritsen en beetje beter aansluiten!"

"...ik om 05.00 uur al over de brug ben en om 07.30 uur met de pont overvaar naar Kinderdijk."

"...je op de scooter alleen file hebt als de brug openstaat."

"...ik fiets."

"...ik overstreek met de kano. Van de IJsseldijk in Krimpen naar het Van Capellenhuis op de Dorpsstraat in Capelle."

"...ik gewoon andere tijden ga werken."

"...ik een aantal maanden geleden een vouwfiets heb gekocht. Puur en alleen om niet in de file te hoeven staan. Ik woon in Krimpen en werk in Rotterdam. Wanneer ik rond een uur of 18.00 's avonds vanuit Rotterdam terug naar Krimpen wil en ik van tevoren zie dat de dijk weer helemaal vaststaat, dan parkeer ik m'n auto op de dijk in Capelle, vouw m'n fietsje uit, klik twee fietslampjes op m'n fiets en ben binnen vier(!) minuten thuis! Nu woon ik in Oud Krimpen, dus dat voordeel heb ik. Wanneer ik in de file was blijven staan was ik, en ik spreek uit ervaring, gemiddeld 35 minuten later thuis geweest. Wanneer ik 's avonds nog weg moet, fiets ik rond 20.00 uur weer terug naar mijn auto of ik fiets er de volgende ochtend naartoe. Dramatisch dat dit moet maar de komende jaren zie ik vanuit gemeente Capelle, Krimpen en de provincie niet veel gebeuren dus moet ik maar creatief omgaan met het fileprobleem rondom de 'brug der zuchten'."

"...het een vermogen kost om de infrastructuur op dat punt aan te passen. Fietsen of de scooter werken perfect! Sinds de MRB voor oldtimers is aangepast overweeg ik die auto helemaal weg te doen. Die 4 kilometer per jaar kosten mij te veel. Ik lach me dood elke dag als ik langs de file rijd."



PROGRAMMADIRECTEUR BETER BENUTTEN JAN-BERT DIJKSTRA:

Beter Benutten, een andere kijk op bereikbaarheid

daar zit nog rek in. Daar kunnen we op verschillende manieren op inspelen. We kunnen andere manieren van reizen of op andere tijdstippen reizen faciliteren of stimuleren. We kunnen ook de doelgroep groter maken dan alleen forensen. De locatie waar een bedrijf gevestigd is, is essentieel voor het aantal vervoersbewegingen dat het oproept: op een industrieterrein of in de nabijheid van een station. Of een bedrijf leaseauto's beschikbaar stelt voor zijn werknemers of OV-arrangementen is ook belangrijk. Bij grote reizigersstromen naar ziekenhuizen of scholen is nog winst te behalen. En dat allemaal met concrete doelen voor ogen, meetbaar en te beoordelen op rendement."

"Ik ben ervan overtuigd dat er in de keten van reizen nog voldoende mogelijkheden zijn waarop winst valt te behalen. Daarvoor is het wel nodig dat alle betrokken partijen meedoen. Alleen dan kunnen we echt inspelen op datgene wat de reiziger van ons verwacht", aldus Dijkstra.

Samenwerken, vernieuwen en innoveren

"Het heeft alles te maken met hoe je een vraagstuk benadert. Wij hebben geleerd dat het essentieel is om een uitgebreide probleemanalyse te maken. Onderdeel daarvan is dat je uitzoekt wat de reiziger doet en waarom. Enkel de verkeersdeskundige benadering is niet meer voldoende; je hebt ook een marketing-expert en een gedragsdeskundige nodig. Pas als je de drijfveren van de reiziger kent, kun je tot types oplossingen komen die aan zijn behoefte voldoen. Dan spelen we met elkaar meer in op het gedrag van de reiziger dan met alleen infrastructurele maatregelen. Dat vormt

De pijlers van Beter Benutten

- **Brede probleemanalyse**
Samen met belanghebbende partijen, publieke en private stakeholders stellen we het bereikbaarheidsprobleem vast om tot creatieve oplossingen te komen. Daarbij denken we niet direct in oplossingen.
- **Ontwikkeling van kosteneffectieve oplossingen**
Creatieve en kosteneffectieve maatregelen waarbij gebruik wordt gemaakt van gedragskennis: weet wat de reiziger als probleem ervaart en weet waarom hij doet wat hij doet.
- **Samenwerking (bestuurlijk) met andere partijen (publiek en privaot)**
Door vanaf het begin samen te werken met andere partijen wordt hun betrokkenheid en commitment groter. Door nauw samen te werken met partijen die van invloed zijn op het gedrag van de reiziger (werkgever, onderwijsinstellingen, publiekstrekkingen) heb je meer mogelijkheden om het gedrag van de reiziger te beïnvloeden.
- **Meten is weten**
We willen allemaal resultaten zien. Door met alle partijen de maatregelen scherp te monitoren en te evalueren, kunnen we in de toekomst op bewijzen gestoelde uitspraken doen over de effectiviteit van ons beleid.

de basis van het vervolgprogramma. We hebben in het huidige programma de businessmodellen getest. Nu is het opschalen en vergroten ervan aan de orde. Dat geldt bijvoorbeeld voor mobiliteitsdiensten en ITS. Tot slot hechten we ook in het vervolg veel waarde aan de trio- en de werkgeversaanpak. We zoeken samen naar

nieuwe wegen om mensen te prikkelen hun gedrag aan te passen. Vernieuwen en innoveren zijn daarbij sleutelwoorden. Nieuwe werkverbanden geven weer nieuwe mogelijkheden. Wie heeft welk belang en kunnen we door oog te hebben voor elkaars belangen een stap verder zetten? Daar liggen de oplossingen", besluit Jan-Bert Dijkstra.

'We zetten een stap verder door oog te hebben voor elkaars belangen'

HET HUIDIGE PROGRAMMA BETER BENUTTEN HEEFT VEEL LOSGEMAAKT. HET BEDRIJFSLEVEN KWAM IN ACTIE, ER ZIJN 300 MAATREGELLEN GENOMEN EN ER ZIJN BUSINESS-CASES UITGEWERKT. DENK AAN DE ROTTERDAMSE RUIT EN DE LANDELIJKE ITS-AANPAK. "DE GROTE WINST IS DAT WE OP EEN ANDERE MANIER NAAR BEREIKBAARHEID, BEREIKBAARHEIDSPROBLEMEN EN OPLOSSINGEN KIJKEN", ZEGT PROGRAMMADIRECTEUR JAN-BERT DIJKSTRA.

"Het vergt tijd om ons die andere kijk eigen te maken. Daarom is het goed om het programma Beter Benutten te vervolgen. Zo kunnen we de vier pijlers van de Beter Benutten-werkwijze uitrollen en verankeren. Niet alleen bij ons, maar ook in de regio's en bij andere overheden. Met het vervolg kunnen we een stap verder en dieper gaan. De mogelijkheid om dat te doen is vastgelegd in het regeerakkoord. We willen met elkaar op een nieuwe manier gaan werken."

Concrete doelen

Voor deze aanpak is een diepere analyse nodig. "Wat we beogen, is aanhaken op de vraag van de reiziger, aanhaken op wat hen beweegt, weten wat hun vertrekmotieven en -tijden zijn. Als we dat weten, kunnen we daar op inspelen." De groep mensen die flexibel kan reizen is volgens Dijkstra nog niet uitgeput: "Twee jaar geleden zei 60% van de ondervraagden niet flexibel te kunnen reizen. Nu is dat gedaald naar 40% en

Duurzamer verkeer als bijvangst Beter Benutten

DE 300 MAATREGELLEN VAN BETER BENUTTEN ZIJN GERICHT OP HET VERBETEREN VAN DE VERKEERSDOORSTROMING. ZE LEVEREN OOK EEN POSITIEVE BIJDRAGE AAN DE DUURZAAMHEID. DE TOTALE UITSTOOT VAN SCHADELIJKE STOFFEN DOOR HET WEGVERKEER IN DE REGIO'S VAN BETER BENUTTEN NEEMT NAAR VERWACHTING MET ONGEVEER 1% AF.

Adviesbureau Goudappel Coffeng onderzocht op verzoek van het ministerie van IenM de duurzaamheidseffecten van de maatregelen in tien regio's. Zij verwachten een daling van de uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer met ongeveer 1%.

De verwachte afname van de uitstoot van schadelijke stoffen is als volgt:

- afname CO₂-uitstoot: 70.000 ton per jaar
- afname stikstofuitstoot (NO_x): 200 ton per jaar
- afname uitstoot fijnstof (PM₁₀): 12 ton per jaar

Het Programma Beter Benutten realiseert maatregelen gericht op het terugdringen van de vraag, het vergroten van het aanbod en het efficiënter gebruiken van het netwerk. Maatregelen op het gebied van vraagbeïnvloeding halen de hoogste duurzaamheidsscore. Ze dringen het aantal auto- en vrachtkilometers in de spits terug, waardoor de uitstoot afneemt. Maatregelen voor het goederenvervoer zorgen voor een relatief grote vermindering van de uitstoot van NO_x. De effecten zijn het grootst op trajecten met veel verkeer, helemaal als die samenvallen met gebieden met slechte luchtkwaliteit.

Het doel van het Programma Beter Benutten is het reduceren van de congestie op de belangrijkste verkeersknelpunten met 20%. De afname van de uitstoot van CO₂, fijnstof en stikstof door het wegverkeer levert voor het Programma Beter Benutten een positief te verwachten neveneffect op.

DE ZWOLSE BINNENSTAD STAAT IN DE TOP 10 VAN GASTVRIJE BINNENSTEDEN EN MOET EEN PLEKJE OP DIE LIJST HOUDEN. NAAST EEN KOOPCENTRUM WORDT DE BINNENSTAD OOK EEN 'PLACE TO BE' OF 'PLACE TO MEET'. ZWOLLE-KAMPEN NETWERKSTAD (ZKN) HEEFT DAAROM DE AMBITIE EEN GASTVRIJE REGIO TE CREËREN; GOEDE BEREIKBAARHEID IS DAARVOOR EEN RANDVOORWAARDE. ZKN WERKT DAARAAN MET EEN VRAAG-GERICHTE AANPAK EN NEEMT SAMEN MET GROTE PUBLIEKSTREKKERS EN WERKGEVERS DE VERANTWOORDELIJKHEID VOOR OPLOSSINGEN VOOR EEN BETERE BEREIKBAARHEID.



Gastvrijheid is de rode draad

De regio Zwolle - Kampen is het noordoostelijke scharnierpunt van wegen en OV-lijnen van Nederland. Om de bereikbaarheid van de regio verder te versterken en als antwoord tijdens grootschalige werkzaamheden zet ZKN met vier maatregelen in op gedragsverandering van mobilisten:

- Sturen en geleiden van verkeer op de A28, buitenring en binnenring van Zwolle.
- Ontwikkelen van een sluitend inwinnetwerk en inzet van 'in car'-toepassingen.
- Ontwikkelen en inzetten van bereikbaarheidsarrangementen.
- Spitsmijden.

Het bedrijfsleven doet het zelf
ZKN heeft een fonds opgericht om bedrijven en organisaties te stimuleren zich in te zetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en de gastvrijheid van de regio. Het Bereikbaarheidsfonds Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad maakt initiatieven zoals

bereikbaarheidsarrangementen en 'spitsmijdendeals' mogelijk. Het initiatief voor het ontwikkelen en uitvoeren van die initiatieven ligt bij bedrijven en organisaties uit de regio. ZKN gaat uit van de kracht van deze partijen. Zij kennen hun doelgroepen namelijk goed en daarnaast hebben zij een direct economisch belang bij meer bezoekers en bij hogere tevredenheid van de bezoekers. Zij hebben dus direct belang bij een goede bereikbaarheid: hier vinden overheden en marktpartijen elkaar.

Net als in andere regio's neemt het bedrijfsleven in de regio Zwolle - Kampen zijn verantwoordelijkheid. Samen met elf koplopers zoals regionale werkgevers en publiekstrekkingen verbeteren de bedrijven de bereikbaarheid en gastvrijheid van de regio. Zo realiseerde een van de koplopers, het Deltion College, vorig jaar de eerste spitsmijdendeal: een fietspendel tussen het station en de school. Achmea werkt samen met

buurtbedrijven aan het verbeteren van de openbaar vervoer bereikbaarheid en voert daarnaast sturend parkeerbeleid. Museum de Fundatie realiseerde een nieuwe, aansprekende bereikbaarheidspagina en zoekt regelmatig samenwerking met bijvoorbeeld de NS Spoordeelwinkel om met kortingen en arrangementen mensen te stimuleren met de trein te komen. Een ander voorbeeld: bezoekers zijn in de feestmaand verleid om al eerder naar de Zwolse binnenstad te komen in plaats van tijdens de piekmomenten, een project van CityCentrum en de gemeente. Bezoekers konden 's ochtends gratis parkeren en profiteren van aanbiedingen van ondernemers in de binnenstad. Verder werken CityCentrum en de gemeente aan het verbeteren van de routeaanduiding in de binnenstad en worden de mogelijkheden verkend voor het verschuiven van winkelopeningstijden.

Welkom in Zwolle

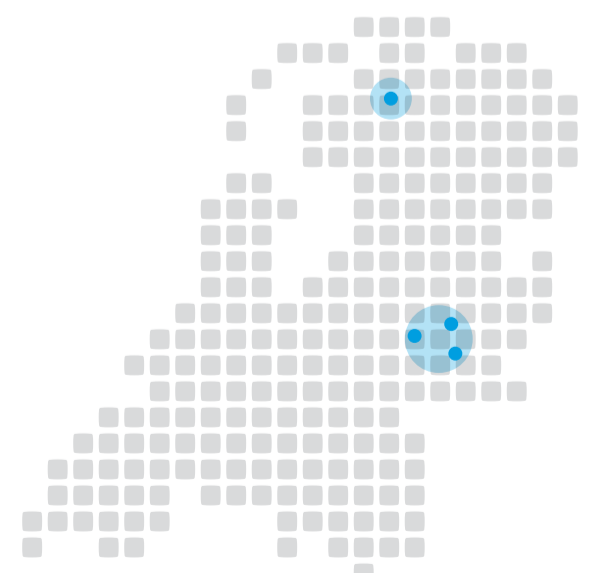
Gemeente Zwolle zet verschillende middelen in om bezoekers van de binnenstad gastvrij te ontvangen. Wethouder René de Heer: 'Het verbeteren van de doorstroming en de bereikbaarheid van de binnenstad is ons doel. Zo willen we bezoekers al vanaf de A28 een welkom gevoel geven.' Dat gebeurt bijvoorbeeld door het verkeersverwijssysteem: op basis van de actuele verkeerssituatie geven dynamische verkeersborden informatie over de routes en parkeerlocaties die bezoekers het

beste kunnen kiezen. Verkeersregelaars ontvangen bezoekers en regelen het verkeer op drukke momenten en bij drukke locaties. Met de Minder Hinder Widget kunnen bezoekers zien waar

werkzaamheden zijn, hoe druk het is op de binnenring en elders in de stad en hoeveel plek er is op de parkeerplaatsen.

www.zwolleuitdespits.nl

Twee nieuwe regio's gaan Beter Benutten



Vorig jaar zijn twee nieuwe regio's aan het programma van Beter Benutten toegevoegd: Leeuwarden en Stedendriehoek: Deventer, Zutphen en Apeldoorn. De knelpunten in de Stedendriehoek zijn vooral de schakels tussen het hoofdwegenet en het onderliggend wegennet en incidenten op de hoofdweg. In Leeuwarden moet de filedruk op bekende fileknelpunten eind 2014 ongeveer 10% omlaag.

Het bedrijfsleven in de regio Zwolle - Kampen neemt zijn verantwoordelijkheid

‘We liggen mooi op koers en maken grote slagen’

GRONINGEN-ASSEN SLOOT ZICH IN AUGUSTUS 2012 AAN BIJ HET BETER BENUTTEN-PROGRAMMA. GEDEPUTEERDE HENK BRINK KIJKT TEVREDEN TERUG EN VOL GOEDE MOED VOORUIT: “MET EEN STEEDS GROTER WORDENDE VERVOERSBEHOEFTE VANUIT DE REGIO NAAR DE TWEE STEDEN, IS HET BELANGRIJK DAT WE DIE MOBILITEIT EXTRA AANDACHT BLIJVEN GEVEN. HIERIN BOEKEN WE GOEDE RESULTATEN; WE LIGGEN MOOI OP KOERS EN MAKEN GROTE SLAGEN. DAAROM DENKEN WE NU AL AAN HET BETER BENUTTEN VERVOLG.”

De regio Groningen-Assen tekende in augustus 2012 voor het tweejarige Beter Benutten-programma. Henk Brink: “Het is goed dat we niet automatisch in meer asfalt denken wanneer we verkeersverstoppingen willen oplossen. Als we ons meer richten op samenwerking en mobiliteitsmanagement, kunnen we ook grote knelpunten wegnemen. Dat is bovendien vaak goedkoper. Het Beter Benutten-programma geeft ons handvatten om de mobiliteit te verbeteren en omdat het een relatief kort programma is, fungeert de deadline als een goede stok achter de deur. Zo helpt het programma ons om reizigers uit de spits of hun auto te krijgen, op de fiets of in het openbaar vervoer.”

Creatiever omgaan met mobiliteit

Naast de infrastructurele aanpassingen rondom de FlorijnAs in Assen en de stationsgebieden van Groningen en Assen is de aanpak van de zuidelijke ringweg een van de grootste projecten op de agenda van de regio Groningen-Assen. Brink: “Om de stad Groningen bereikbaar te houden, kijken

we hoe we de mobiliteit tijdens de werkzaamheden kunnen ombuigen. Voor grote reizigers- en goederenstromen gaan we op zoek naar creatieve en innovatieve oplossingen. Zo ontwikkelen marktpartijen apps, gaan we het openbaar vervoer efficiënter inrichten en laten we de bus over de vluchtstrook rijden.” Verder zet de regio in op een actief P+R-beleid dat de grote verkeersstromen nog voor het centrum verdeelt over diverse routes. Brink: “In plaats van streekbussen rechtstreeks naar het hoofdstation te laten rijden en reizigers van daaruit te verspreiden door de stad, is het beter om ze via een transferium te laten rijden. Passagiers reizen van daaruit zo veel mogelijk rechtstreeks naar hun eindbestemming. Dit is handig voor de reiziger, het scheelt in exploitatie en het overvolle hoofdstation wordt zo ontzien.”

Integrale aanpak

“Omdat we met z'n allen efficiënter met geld moeten omgaan, onderzoeken we in de regio ook mogelijke samenwerking met onderwijsinstellingen”, gaat Brink

verder. “Zo is de ochtendpiek in het OV erg duur. Om alle scholieren en studenten op tijd van A naar B te krijgen, zijn veel bussen nodig. Maar een derde van die bussen staat de rest van de dag stil! Dat kan goedkoper als scholen willen schuiven in hun aanvangstijden. Dan neemt de extreme ochtendpiek af en zijn er minder extra bussen nodig.” Maar samenwerking gaat nog veel verder, legt Brink uit. “Er is een collectieve en integrale aanpak nodig, niet alleen met scholen maar ook met andere organisaties en bedrijven in de regio. Niets staat op zichzelf: als ik mensen uit de auto haal en op de fiets wil hebben, dan moeten er wel degelijke fietsvoorzieningen zijn. Hetzelfde geldt voor het OV: zonder snelle reistijden, redelijke tarieven en een soepele overstap verleid je mensen niet om te kiezen voor de trein of bus.”

Klaar voor de tweede fase

“Door gericht te sturen op mobiliteitsmanagement kunnen we mensen uit de auto of spits krijgen”, besluit Brink. “De sleutel zit in samenwerking. Alle projecten haken in elkaar en versterken elkaar. Laten we alsjeblieft niet het wiel telkens opnieuw uitvinden, maar onderling afstemmen en kennis delen. We kijken graag samen met bedrijven hoe we hun medewerkers kunnen verleiden om voor alternatief vervoer te kiezen. Is er iets met fietsenstallingen of e-bikes te doen? Kunnen we het OV verbeteren? Iets met abonnementen of pasjes of beloningssystemen? Bij de bedrijven die al deelnemen aan de diverse Beter Benutten-projecten zien we nu al 17% minder spitskilometers. In de afgelopen anderhalf jaar hebben we ook andere behoorlijke sprongen gemaakt. We liggen op schema met alles wat we in de zomer van 2012 beloofden aan de minister en gaan deze zomer graag verder met het vervolg van Beter Benutten.”

www.regiogroningenassen.nl



‘Door gericht te sturen op mobiliteitsmanagement kunnen we mensen uit de auto of spits krijgen’



Reizigersverhalen



Goede reis!

**Geef de reiziger
een duwtje in de rug**

Focus op de reiziger

congres.beterbenutten.nl

Het slagen van de doelstelling van het Beter Benutten programma – 20% minder files tijdens de spits op de knelpunten in 2014 – hangt af van het gedrag van de reiziger. Wat levert spitsmijden de reiziger eigenlijk op?

Met die vraag zijn we naar alle regio's getrokken om mensen te vragen naar verandering in hun reisgedrag. Flexwerkers, OV-reizigers, e-bikers en gebruikers van het mobiliteitsbudget vertellen in deze krant over hun

motieven. Ook werkgevers komen aan het woord over initiatieven en pilots om werknemers uit de ochtend- en avondfile te houden door ze een duwtje in de rug te geven. Laat het je inspireren!

Persoonlijk advies

Regio Twente



“De SMART app vertelt me wat de snelste routes zijn. Hij daagt me uit slimmer te reizen en punten te scoren.”

SMART meet automatisch met welk middel je reist, wat de kosten zijn en hoeveel calorieën je met de gekozen reisroute verbruikt. Op basis van je reisgedrag krijg je een persoonlijk advies om slimmer te reizen. Je kunt je voorkeuren aangeven, zoals kosten of tijd besparen. Een heatmap geeft precies aan waar de verkeersdruk hoog is. Daarbij kun je punten verzamelen als je uit de files blijft en sparen voor een beloning.

Marcel Meeuwissen, Twente Mobiel

Bewegen móét!

Regio Amsterdam



“Ik heb een snelle elektrische fiets. Die 25 kilometer naar mijn werk is via de Electric Freeway goed te doen.”

Jan van Weert: “Op de A6 en A1 staat het regelmatig vast, dus wanneer ik met de auto naar mijn werk in Amsterdam centrum ga, heb ik veel tijdverlies. Bewegen vind ik belangrijk en toen ik hoorde van de Electric Freeway, bracht me dat op een idee. Die weg voor e-fietsen en e-scooters loopt van Almere naar Amsterdam Zuid-Oost. Er is onderweg een gratis oplaadpunt. Een elektrische fiets wordt door de werkgever grotendeels vergoed, maar eerst heb ik een tweedehands exemplaar gekocht om het een tijdje uit te proberen. Ook met elektrisch fietsen krijg je flink wat beweging. Omdat het woon-werkverkeer via de Electric Freeway me goed beviel, heb ik nu een snellere fiets gekocht. Ik wil wel een beetje vaart maken.”

Ik kan in de trein rustig wakker worden



“Vergoeding van het OV maakt op mijn reisafstand veel uit. Daarbij is de reis veel relaxter dan met de auto.”

Erik reist dagelijks tussen Gouda en Zeist, een route vol files tijdens de spits. Bij zijn werkgever PGGM is hij beleidsmedewerker duurzaamheid. “Het Nieuwe Werken is bij ons goed doorgevoerd, je kunt vanaf elke plek je werk doen, ook thuis of op een andere locatie.

Altijd in de spits reizen is dus niet nodig. Ik kom drie á vier dagen per week op kantoor en reis dan met het OV. Het OV wordt volledig vergoed door het mobiliteitsbudget. Dat maakt op mijn lange reisafstand veel uit. Daarbij ben ik nogal een ‘slow starter’ en kan ik in de trein en bus rustig wakker worden. Op kantoor hebben we een elektrische auto ter beschikking voor wie naar een afspraak moet. Erg handig.”

Erik van Dam
reiziger en spitsrijder regio Utrecht

Een flexwerkplek bij de vrijwillige brandweer



“Ik heb een kantoorbaan. Anderhalve dag per week beman ik een post bij de vrijwillige brandweer.”

Maurice Gossens werkt bij energieleverancier Enexis, waar hij zorgdraagt voor de sanering van gasleidingen. Hij werkt op zijn afdeling met zes collega's en sinds een jaar biedt zijn werkgever de mogelijkheid om gedeeltelijk thuis te werken. In zijn team wisselen ze elkaar af met thuiswerken, zodat er altijd mensen op kantoor aanwezig zijn. Drie jaar geleden meldde Maurice zich aan bij de vrijwillige brandweer.

Waarom aan de keukentafel?

Maurice: “Toen ik begon bij de vrijwillige brandweer, deed ik dat op mijn vrije dag. Nu ik kan flexwerken, heb ik gevraagd of ik die werktijd mag invullen op de brandweerpost. Mijn werkgever ging daarmee akkoord. Het is een ideale situatie. Ik houd er niet van om thuis aan de keukentafel te zitten en op de brandweerpost zit ik nooit alleen. Met een groep vrijwilligers zorgen we ervoor dat onze plek altijd bemand is. We hebben één brandweervan tot onze beschikking. We zitten in

het midden van een aantal gemeenten en zijn een aanvulling voor de omliggende kazernes. Als we erop uit trekken, is dat altijd met het plaatselijke korps. Ik vind dit echt een geweldige combinatie, ik heb een kantoorbaan, maar kan hulp en EHBO verlenen als dat opeens nodig is. En er is hier een goede koffiemachine!”

Stimulans

Maurice vertelt dat in de groep vrijwilligers er meer mensen zijn die het brandweerwerk doen in de tijd van hun werkgever. “Flexwerken is een stimulans voor vrijwilligerswerk waar je voornamelijk paraat moet zijn voor-het-geval-dat. Het wordt door de werkgever betaald en ondertussen help je de mensen. Een van mijn brandweercolliga's is een vrouw die voor de gemeente werkt, een ander werkt in een sportschool en zo zijn er meer die een vaste baan hebben. Mooie zaak, toch?”

Maurice Gossens, flexwerkende vrijwilliger & spitsrijder regio Maastricht

Fan van het nieuwe werken

Elin Waning houdt zich in haar werk bij de gemeente Rotterdam bezig met het efficiënt laten verlopen van processen. Met zo min mogelijk tijdverlies, zoveel mogelijk resultaat behalen. Niet vreemd dus dat de reis van het gezin richting werk en kinderopvang loopt als een geoliede machine. “We stemmen alles zo precies af, dat we zonder probleem met één auto toekunnen. Op dagen dat ik geen afspraken heb, werk ik thuis. Ik log in op de gemeentelijke omgeving met behulp van een token en kan alles wat ik op kantoor doe thuis afhandelen.”

Geen filedier

Het nieuwe werken heeft veel voordelen, vindt Elin. “Wat telt is het resultaat. Wanneer je precies werkt en waar je dat doet, maakt eigenlijk niet uit. Deze gedragsverandering houdt ook in dat je geen filedier hoeft te zijn. Ik kan rustig thuis werken of niet werken tijdens de spits. Je hebt meer eigen verantwoordelijkheid, er is geen prikklok die je aanwezigheid controleert. Ik doe vaak 's avonds of in het weekend nog wat werk, maar ben ook vrij om onder werktijd privé afspraken te maken.”

Vergaderen via de tablet

Als er onverwachts een vergadering wordt ingelast terwijl Elin thuis werkt, pakt ze de iPad. “Ik ben altijd op



“Het gaat niet om je aanwezigheid, maar om het resultaat dat je behaalt. Dat werkt zoveel prettiger.”

kantoor als er besprekingen zijn, maar anders communiceren we via de FaceTime app. Omdat ik zwanger ben, is het fijn dat ik niet persé

vroeg hoeft te beginnen. Na de ochtendmisselijkheid voel ik me weer prima. Het nieuwe werken voorkomt op die manier ziekteverzuim.”

Elin Waning
Fan van het nieuwe werken
regio Rotterdam

Spitsmijder

Regio Rotterdam



“De afspraak is dat we tussen acht en tien beginnen. Ik start graag laat en werk dan langer door.”

Gonne zegt dat er eigenlijk niks verandert. “Behalve dat ik niet meer in de drukke ochtend- en avondspits sta. Het is een kwestie van duidelijke afspraken op het werk. Vóór tien ben ik voor dringende zaken mobiel bereikbaar, maar dat was eigenlijk toch al zo. Het scheelt tijd en stress en eigenlijk doe ik meer omdat ik de kortere reistijd vul met werk. Als ik niet naar klanten moet, maak ik gebruik van de RandstadRail. Ik moet alleen nog een tweede fiets kopen om die bij het station te zetten, zodat ik het laatste stukje naar mijn werk kan fietsen.”

Blauwe Golf

Regio Amsterdam



“Goede informatievoorziening is nodig om bruggen efficiënter te bedienen. Met AIS navigatie kun je precies zien waar een schip is.”

Blauwe Golf wil door het verbeteren van de informatievoorziening voor brugwachters en vaarweggebruikers zorgen dat de bruggen efficiënter worden bediend. Dat sluit aan bij ervaringen van de binnenschippers. Bram Omon, binnenschipper die zand en grind vervoert tussen Amsterdam en Diemen: “Elk vrachtschip heeft AIS navigatie. Brugwachters die toegang tot deze informatie hebben, kunnen precies ‘zien’ waar we zijn. Op die manier is het mogelijk de brugdoorgang te coördineren. Je laat het ene schip iets sneller varen en het andere iets langzamer en dan samen erdoor.”

Plan om 's nachts te leveren

Regio Haaglanden geeft werkgevers een duwtje in de rug

“Zoals zoveel bedrijven ongetwijfeld zeggen, vinden wij het best lastig om de medewerkers niet in de spits te laten reizen. We kijken vooral hoe we onze bewegingen op de weg kunnen verminderen. Vandaar het plan om de servicemonteurs 's nachts te beleveren, zodat ze niet eerst naar de zaak hoeven komen maar direct naar hun klant gaan.”

Joan: “We zijn bezig met een proef om onze servicemonteurs 's nachts de onderdelen te leveren in plaats dat ze die eerst 's morgens moeten ophalen.” Een ander focuspunt is om de servicecontracten in afstand beter aan te laten sluiten bij de verschillende vestigingen. Wij zijn

gegroeid door overnames, en die aansluiting kan efficiënter. Het is een dubbel voordeel: de productiviteit gaat omhoog en we rijden minder in de spits.”

Joan Remmerswaal
Werkgever Van Dorp
Installaties (Zoetermeer) &
spitsmijder Haaglanden



Nu staat er een Deltion pendelfiets klaar op het station

“In de trein kan ik in een coupé zitten en nog wat werken.”

Denny is eerstejaars student luchtvaart-techniek op het Deltion College. “In eerste instantie ging ik vanaf het treinstation met de bus naar school. Ik heb helemaal niks met de bus, dus toen heb ik een vouwfiets gekocht.

Dat werkte redelijk goed, maar ik nam de fiets mee vanaf huis en in de trein moet je dan bij de deuren naast je opgevouwen fiets blijven zitten. Nu staat er een Deltion pendelfiets klaar op het station waarmee ik elke dag op en neer fiets.

In de trein kan ik in een coupé zitten en eventueel nog wat werken. Daarbij maak ik nu veel fietskilometers en met het mooie weer voor de deur is dat wel lekker.” - Denny Vastenborg, student en fietspendelaar regio Zwolle



Rijkswaterstaat zet vaart achter ITS

HET IS EEN SPANNENDE TIJD VOOR IEDEREEN DIE ZICH MET VERKEERSMANAGEMENT BEZIGHOUDT. ITS, INTELLIGENTE TRANSPORT SYSTEMEN, ZORGEN BINNEN AFZIENBARE TIJD VOOR EEN FLINKE OMMEKEER IN HOE WE OMGAAN MET MOBILITEIT. KOEN STEENBAKKERS, ADVISEUR VERKEERSMANAGEMENT BIJ RWS ZN: "WE ZIJN EIGENLIJK PAS NET OP WEG, MAAR DE VAART ZIT ER AL GOED IN."

Reden zelfrijdende auto's eerst nog alleen in Amerika rond, eind vorig jaar deden ze ook hun intrede in Nederland. Toen maakte minister Schultz van Haegen op de A10 een eerste proefrit in een driverless car. De zelfrijdende auto is een voorbeeld van de snelle ontwikkelingen binnen ITS, de steeds verdergaande toepassing van informatie- en communicatietechnologie in transport en infrastructuur.

Binnen het programma Beter Benutten worden concrete stappen gezet in de toepassing van ITS. Koen Steenbakkers vertelt hoe hij hier in Brabant mede vorm aan geeft, samen met andere wegbeheerders en marktpartijen.

Weg van de toekomst

Intelligente transportsystemen hebben de toekomst, daarover bestaat geen twijfel. "Het is een van de belangrijkste manieren waarop we onze infrastructuur beter kunnen benutten", aldus Steenbakkers. "De reiziger ontving tot nu toe reis- en snelheidsadviezen collectief via verkeersborden langs de weg. We zitten nu in een transitie waarbij deze informatie binnen afzienbare tijd individueel en op maat in de auto wordt aangeboden. En niet door RWS, maar door de markt."

Voor RWS is dit een spannende overgang. Want de wegbeheerder blijft wél verantwoordelijk voor een veilige doorstroming op het hoofdwegenet. Zijn de adviezen van de markt wel veilig? Welke kaders moet RWS stellen? Ook voor de reiziger wordt het wennen, want reisadvies via marktpartijen als Tomtom is weliswaar

ingeburgerd, voor snelheidsadviezen geldt dat niet. Maar hier gaat het wel naar toe.

Steenbakkers: "Deze ontwikkelingen betekenen dat collectieve informatievoorziening via onze wegkantssystemen op relatief korte termijn steeds meer afneemt, al zullen deze systemen niet helemaal verdwijnen. RWS blijft verantwoordelijk voor de veiligheid op de weg. Dus informatievoorziening tijdens calamiteiten en incidenten op de weg blijft onze taak. Maar het speelveld waarin we die taak uitvoeren verandert snel."

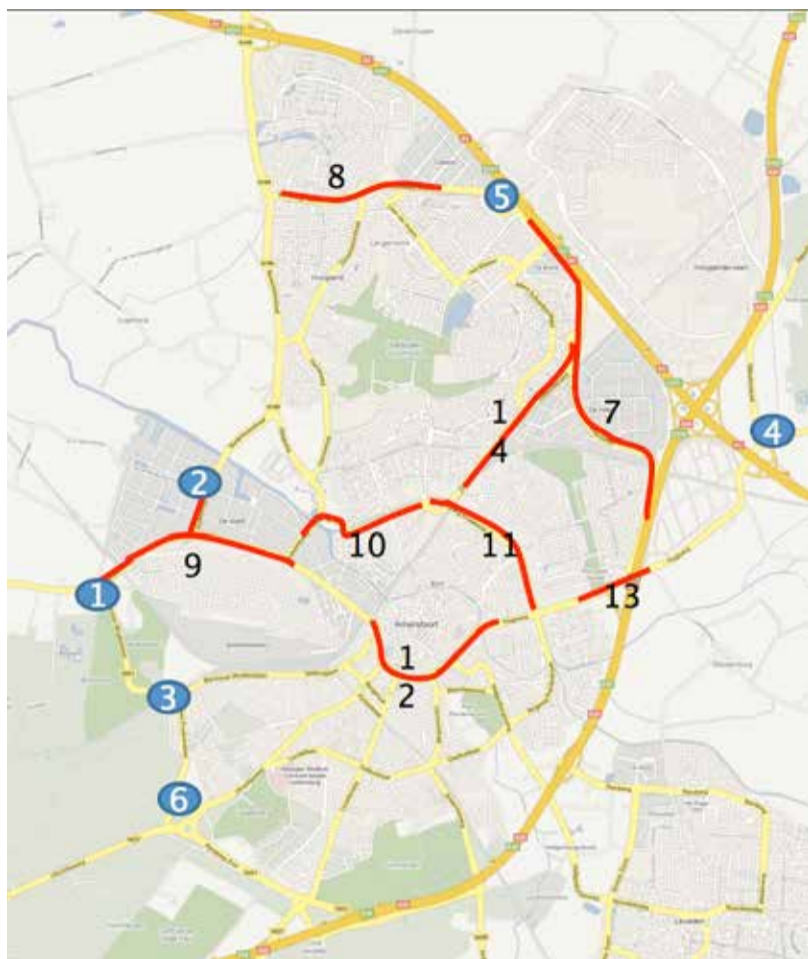
Slimme vervoerskeuze

Steenbakkers is als vertegenwoordiger van RWS in Brabant betrokken bij twee pilots met ITS-diensten; de Derde Tender In Car op de A67 en het project Spookfiles op de A58. Op de A58 verwachtten Brabant en RWS op korte termijn een oplossing te vinden voor de schokgolven die ontstaan door onverwacht remgedrag van bestuurders. Dit kan met behulp van connected navigatiesystemen maar ook coöperatieve communicatiesystemen die de wegkant met de auto's verbinden en auto's onderling. In dit geval betekent dat met snelheidsadvies op maat in de auto. Hiervoor heeft de regio Brabant elf consortia benaderd.

Deze marktpartijen hebben de keuzevrijheid om bestaande technologie te combineren om innovatieve oplossingen mogelijk te maken. Voor RWS leidt deze samenwerking tot allerlei nieuwe vragen, zegt Steenbakkers. "Zo bekijken we nu of de partijen gebruik kunnen maken van faciliteiten als onze capaciteit op het glasvezelnetwerk langs de A58. Dat geldt ook voor de ruwe data in de wegkantstations langs onze rijkswegen."



Het is voor RWS belangrijk om voorbereid te zijn op de veranderingen die ITS met zich meebrengt, zegt Steenbakkers. Want die zijn ingrijpend. "ITS vraagt steeds meer afstemming tussen partijen die op dit moment nog onafhankelijk van elkaar werken: marktpartijen, kennisinstellingen en wegbeheerders. Vroeger deden we alles zelf, nu werken we steeds nauwer samen met de markt en de andere wegbeheerders in de regio. Wij gaan er dus niet meer alleen over. Belangrijkste is dat we flexibel meebewegen om zo de markt te helpen een solide businesscase op te bouwen. Het is een uitdaging die RWS graag aangaat."



Groene golf tegen tijdverlies én uitstoot

BETER BENUTTEN MIDDEN NEDERLAND RICHT ZICH OP HET VERBETEREN VAN DRIE ASPECTEN VAN HET VERKEERSVERVOERSSTEL: MODALITEIT, TIJD, RUIMTE. EEN VOORBEELD VAN HET ASPECT RUIMTE IS HET PROJECT 'GROENE GOLF: ZO MIN MOGELIJK STOPPEN' IN AMERSFOORT. VIJF KEER WACHTEN VOOR RODE STOPLICHTEN OP ÉÉN WEG IS EEN GROTE ERGERNIS VOOR VEEL AUTOMOBILISTEN EN VOOR DE OMGEVING, WANT STOPPENDE EN OPTREKKENDE AUTO'S ZIJN EEN BRON VAN VERONTREINIGING.

De gemeente Amersfoort investeert in het kader van Beter Benutten in 'groene golven': stoplichten die zo op elkaar afgesteld zijn dat automobilisten op een traject zo min mogelijk hoeven te stoppen. Harma Wilts, adviseur verkeersmanagement bij de gemeente Amersfoort legt uit: "We proberen het verkeer zoveel mogelijk door te laten rijden, maar je moet altijd op zoek naar een balans. Een groene golf op één route mag niet leiden tot te lange wachttijden voor het verkeer op zijwegen of voor voetgangers en fietsers."

Slim samenwerken

"We werken samen met andere partijen, zoals met het projectbureau verkeersmanagement voor Midden-Nederland", vervolgt Wilts. "Zo kunnen we werk slim combineren en bestaande kennis in de regio gebruiken." De gemeente doet een beroep op marktpartijen voor de kennis, het materiaal en de werkzaamheden voor groene golven. Wilts: "De marktpartijen zorgen dat de verkeerslichten met elkaar kunnen 'praten'. Ook bedenken ze de beste afstelling voor de groene golf en leveren ze de software die nodig is om de groene golf te laten werken."

Groene golf kent verschillende varianten: "Dynamische groene golven zijn afhankelijk van de verkeersdruk die op dat moment gemeten wordt", vertelt Wilts. "Als er meer auto's op de weg zijn, blijven de lichten in de groene golf langer op groen staan. Is het rustiger, dan wisselen de verkeerslichten sneller van kleur. Bij een statische groene golf is dat niet zo: die heeft een vaste cyclus. Op andere trajecten laten we automobilisten de ideale snelheid zijn om van de groene golf te profiteren."

Zes nieuwe groene golven

Er zijn al groene golven op twee Amersfoortse trajecten. Die worden komende jaar geüpdatet en aangepast. Daarnaast creëert de gemeente zes nieuwe groene golven. "Voor de eerste, op de stadsring, hebben we al opdracht gegeven. Die willen we eind februari af hebben. De contractonderhandelingen voor vier andere trajecten hopen we begin februari af te ronden. Eind 2014 willen we alle groene golven goed op de rit hebben, met het oog op ons uiteindelijke doel: minder uitstoot van schadelijke gassen door verkeer en minder tijdsverlies voor automobilisten op de Amersfoortse wegen", besluit Harma Wilts.

Zuidas: het succes van een slimme deal

BEDRIJVEN EN OVERHEDEN AAN DE AMSTERDAMSE ZUIDAS SLOEGEN DE HANDEN INEEN OM HET GEBIED BETER BEREIKBAAR TE MAKEN. MET DE 'TASKFORCE BEREIKBAARHEID' WERKEN DE PARTIJEN SAMEN AAN BEREIKBAARHEIDSOPLLOSSINGEN ZOALS AUTODELEN, PARKEERBELEID EN HET AANPASSEN VAN OP- EN AFRITTEN. IN 2013 ZIJN VANUIT 'BETER BENUTTEN ZUIDAS' AL MAATREGELEN GENOMEN. EN DIE HEBBEN RESULTAAT.

De Amsterdamse Zuidas is hét zakendistrict van Nederland met vestigingen van banken, accountantskantoren, het World Trade Centre en een flink aantal hoofdkantoren en multinationals. Dagelijks reizen hier 35.000 mensen naar hun werk. Jaarlijks trekt het congrescentrum RAI twee miljoen bezoekers naar de Zuidas. De Vrije Universiteit en het Medisch Centrum trekken nog eens een miljoen bezoekers. En de Zuidas is nog lang niet uitgegroeid. Het gebied is nu op alle manieren nog goed bereikbaar. Een brede bundel van wegen en spoor snijdt het gebied in twee helften en zorgt voor een uitstekende aansluiting op de hoofdnetwerken. Er stoppen intercitytreinen, metro's, trams en bussen, er zijn op- en afritten van en naar de A10 en Schiphol ligt op een steenworp afstand. Daarnaast gaat 25% van alle verplaatsingen naar de Zuidas per fiets. Een ongekend hoog aandeel voor een internationaal zaken centrum.

Maar het kan nog veel beter. Het moet ook nog beter, gezien de bouw van extra woningen, voorzieningen, kantoren en het op de schop gaan van de infrastructuur. De Zuidas moet juist vanwege alle belangrijke kantoren en voorzieningen in de toekomst goed bereikbaar blijven. En dat kan ook. Aan de Amsterdamse Zuidas kan het netwerk nog beter worden benut.

Een slimme deal

Bedrijven, kennisinstellingen, ondernemersverenigingen, de RAI en de gemeente Amsterdam werken

samen in de 'Taskforce Bereikbaarheid Zuidas'. In februari 2013 sloten zij een convenant dat leidde tot de maatregelen van 'Beter Benutten Zuidas'. Ze bespreken regelmatig de ruimtelijke ontwikkelingen en de gevolgen voor de bereikbaarheid met elkaar en zoeken naar oplossingen. Vanuit een gemeentelijke verkeersstudie met inbreng uit de bedrijven kwamen knelpunten bij de op- en afritten met de ring A10 aan het licht. De knelpunten werden binnen het programma Beter Benutten aangepakt. Zo is in de zomer van 2013 de aanpassing van de op- en afrit bij route S108 gerealiseerd. Uit een meting in september blijkt dat deze aansluiting nu geen vertragingen meer veroorzaakt. Het totale knelpunt is opgelost, waardoor er nu 43.875 voertuigverliesuren minder zijn. In de zomer van 2014 volgt nog zo'n infrastructurele aanpassing.

Ondertussen werken de bedrijven, verenigd in de verbanden Hello Zuidas en de Green Business Club, aan maatregelen waarmee zij ook aan een betere bereikbaarheid bijdragen. Slim parkeerbeleid en Audi Shared Fleet bijvoorbeeld. Met 'Beter Benutten Zuidas' mikken de bedrijven op een minimale afname van het aandeel 'auto' in het woon-werkverkeer van en naar de Zuidas van minstens 3%. Dit is een voorbeeld van samenwerking waarbij ieder vanuit zijn verantwoordelijkheid bijdraagt aan een bereikbare omgeving. Een slimme deal tussen rijk, regio en bedrijfsleven.

'Aan de Amsterdamse Zuidas kan het netwerk nog beter worden benut'





Dit fietsviaduct komt over het nog aan te leggen Vlietpolderplein in gemeente Westland. Met het fietsviaduct herstellen en optimaliseren we de oude fietsverbindingen en vergroten we de fietsveiligheid. Het fietsviaduct is een van de maatregelen die genomen wordt voor een betere bereikbaarheid van Westland en Hoek van Holland. De provincie Zuid-Holland trekt dit project

‘Regio Haaglanden investeert ruim 30 miljoen euro in de Beter Benutten-fietsaanpak’

De fietsaanpak combineert het verbeteren van de fietsinfrastructuur, uitbreiden van fietsstallingen bij stations, het aanpakken van weesfietsen en foutparkeerders en het stimuleren van het fietsen voor het woon-werkverkeer. Om de fietser te verleiden de fiets te pakken, legt regio Haaglanden ontbrekende schakels in fietsroutes aan waarmee de fietser een directe route naar zijn bestemming krijgt. Deze zogenaamde ‘sterfietsroutes’ leiden vanuit het centrum van Den Haag naar de grote woonwijken Leidschenveen en Wateringseveld en naar de gemeenten Delft, Rijswijk en Westland.

Fietsstallingen

Bij de stations Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor en Delft komen 7.000 extra fietsparkeerplekken. Dat brengt het totaal aantal plekken op 21.000. Tegelijkertijd pakt Haaglanden het zogenaamde weesfietsenprobleem aan. Weesfietsen en foutgeparkeerde fietsen bij stations worden weggehaald om de beschikbare fietsparkeerplaatsen efficiënter te gebruiken. Die aanpak werkt: er is nu 20% meer capaciteit in de stallingen van Den Haag en Delft. In 2013 omarmde Pijnacker-Nootdorp de aanpak en volgens planning volgt Leidschendam-Voorburg in 2014.

Nachtnet Fiets voor een veilig gevoel

Een andere maatregel om fietsgebruik te stimuleren komt van de gemeente Zoetermeer: een Nachtnet Fiets. Via het Nachtnet worden belangrijke avond-, nacht- en (vroeg) ochtendbestemmingen verbonden met de verschillende woonwijken in Zoetermeer. Bij de inrichting van het nachtnetwerk voor fietsers let de gemeente vooral op aspecten als verlichting, openheid van de fietsroutes, levendigheid en sociaal toezicht. Zo wordt ‘s avonds fietsen aantrekkelijker.

De gemeente richt een aantal nachtfietsroutes sociaal veiliger in en ondernemers ontwikkelen een eigen fietsbeleid en realiseren sociaal veilige fietsstallingen bij hun bedrijf met goede verlichting en bewaking. Op dit moment inventariseert Zoetermeer welke routes belangrijk zijn voor werknemers en hoe bedrijven participeren in het Nachtnet Fiets naar bedrijvenlocatie. Komen daar voldoende kansen uit, dan start de uitvoering van de maatregelen en het aanpassen van het beleid snel zodat het Nachtnet Fiets voor het fietsseizoen van 2014 gereed is.

Haaglanden zet in op de fiets

DE FIETS IS VOOR DE REGIO HAAGLANDEN EEN BELANGRIJK INSTRUMENT IN DE STRIJD TEGEN DE FILES. OM WOON-WERKVERKEER OP DE FIETS TE STIMULEREN, INVESTEERT HAAGLANDEN RUIM 30 MILJOEN EURO IN DE BETER BENUTTEN-FIETSAANPAK

Verbeteren datakwaliteit cruciaal

BETERE REISINFORMATIE HELPT REIZIGERS BIJ HUN AFWEGING VAN REISTIJD, REISMODALITEIT EN ROUTES. DE KEUZES VAN DE REIZIGERS HEBBEN EFFECT OP DE TOESTROOM VAN NIEUW WEGVERKEER. EFFICIËNT VERKEERSMANAGEMENT, FILEREDUCTIE EN BETERE REISINFORMATIE GAAN DAN OOK LETTERLIJK HAND IN HAND. HIERVOOR ZIJN GOEDE DATA CRUCIAAL.

Om de reisinformatie te verbeteren, willen het Rijk en de Beter Benutten-regio's de kwaliteit van de verkeersdata verbeteren. Dat kan alleen met actieve medewerking van de wegbeheerder. De top vijf van verbeterpunten:

- wegwerkzaamheden;
- locatiereferentie;
- maximumsnelheden;
- restduurindicatie incidenten;
- verkeersmaatregelen in regelscenario's.

Benieuwd naar het effect

Daniel Uenk van de gemeente Zwolle: "Zwolle is nauw betrokken bij de genoemde ontwikkelingen. Voor onze gemeente betekent betere datakwaliteit betere bereikbaarheid voor stad en regio en weer een stapje dichterbij onze 'gastvrije stad'-ambitie (zie ook 'Gastvrijheid is de rode draad, op pagina 5')." De Overijsselse gemeente is dus overwegend positief maar is wel benieuwd naar de daadwerkelijke impact voor de wegbeheerder. Uenk: "We kunnen tijdens de

invoering pas inschatten of het werkt zoals beoogd, maar ik ga ervan uit dat het gaat lukken. Vervolgens moet de slag naar de markt worden gemaakt. Daar is wel goede afstemming voor nodig."

‘Win-winsituatie’

Arjen Reijneveld van de gemeente Den Haag: "Wegbeheerders en service providers groeien wederzijds naar elkaar toe. Dit is ons inziens de enige manier om een doorbraak tot stand te brengen. Den Haag zal actief bijdragen aan betere datakwaliteit, betere diensten aan weggebruikers en daarmee uiteindelijk ook aan de eigen beleidsdoelen. Met recht een win-win-winsituatie voor alle betrokkenen! De uitdaging voor de wegbeheerders is om de eigen gegevenshuishouding op orde te krijgen. Alleen zij hebben inzicht in gegevens over wegwerkzaamheden en verkeersmaatregelen die ze inzetten. Vaak zijn wij weer afhankelijk van diverse andere partijen en serviceproviders werken nationaal. Dit vraagt om uniformering van de gegevens over alle wegbeheerders heen."



‘Betere datakwaliteit betekent betere bereikbaarheid voor stad en regio’

Brabant: effectieve aanpak fileleed op korte termijn



BRAINPORT EINDHOVEN KIJKT REIKHALZEND UIT NAAR VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID IN REGIO EINDHOVEN. TWEE NIEUWE PROJECTEN MOETEN HET ERGSTE FILELEED OP KORTE TERMIJN VERHELPEN: 'SPOOKFILES A58' EN 'BRABANT IN-CAR III'. DE EERSTE RESULTATEN ZIJN AL DIT JAAR TE ZIEN.

Gedeputeerde Ruud van Heugten, portefeuillehouder mobiliteit en financiën van de provincie Noord-Brabant en trio-lid: "Met deze twee projecten verbeteren we de wegbenutting al op korte termijn. Spookfiles A58 moet de schokgolven

verminderen, de oorzaak van vele spookfiles op de snelweg. De toepassing van innovatieve incartechnologie in het project Brabant In-Car III moet zorgen voor een betere doorstroming, zodat er minder files en ongevallen op de A67 zijn."

Spookfiles voorkomen

Met het project Spookfiles A58 willen de provincie en het SRE het aantal spookfiles op die snelweg terugdringen. Maar wat zijn spookfiles eigenlijk? Projectleider Bram Hendrix van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE): "De naam spookfiles suggereert dat we niet weten hoe ze ontstaan, maar dat weten we wel. Een voorwaarde voor het ontstaan van spookfiles is dat het al druk is. Vervolgens zijn er specifieke situaties op de weg waar automobilisten bijvoorbeeld remmen omdat iemand wil invoegen. Andere weggebruikers reageren hierop. Als de een remt, remt de ander ook. Dan treedt een schokgolf op, waardoor een spookfile ontstaat."

De sleutel om spookfiles te voorkomen is het informeren van weggebruikers. Door systemen in de auto moeten zij adviezen krijgen over het aanpassen van hun snelheid om schokgolven te voorkomen. Het project Spookfiles A58 zoekt volgens Hendrix naar manieren om die adviezen te geven: "Op korte termijn is snel resultaat te halen met 'connected' navigatiesystemen die via een sim-kaart met internet zijn verbonden, bijvoorbeeld die in smartphones. Op langere termijn zetten we in op een groeipad naar een 'coöperatief' systeem. De communicatie gaat dan niet meer via het 3G/4G-netwerk maar via een voor voertuigen gereserveerd kanaal: de zogenaamde wifi-p frequentie die eraan komt."

Betere doorstroming met apps en games

Dit jaar moet ook Brabant In-Car III resultaat opleveren. Op 31 oktober 2013 werden drie projecten met innovatieve in-car technologie gepresenteerd,

die in 2014 op de filegevoelige A67 worden uitgevoerd.

- 'Smooover' is een navigatieapp voor de smartphone. Op basis van actuele gegevens van de andere appgebruikers geeft Smooover persoonlijke reisadviezen.
- Het project 'Dynamische rijstrookbegeleiding' geeft naast snelheidsadvies ook advies over de te kiezen rijstrook.
- Het project 'Doorstroomrijden' maakt van rijden een game. Door rijadviezen goed op te volgen kunnen bestuurders onder meer punten verdienen en sparren met vrienden en collega's.

Ruud van Heugten kijkt uit naar de resultaten van alle projecten. "Hiermee pakken we ons fileprobleem aan en geven we het regionale bedrijfsleven tegelijk een unieke kans om samen met de overheid versneld innovaties te ontwikkelen, die vervolgens als product op de wereldmarkt kunnen worden gezet. Voorsprong hebben én houden, dat is onze gezamenlijke ambitie", aldus de gedeputeerde.

'Voorsprong hebben en houden, dat is onze gezamenlijke ambitie'

Bewust kiezen met de woon-werkkostencalculator

Wilt u kosten besparen op uw woon-werkverkeer?

En wat kosten andere vervoermiddelen?



Vergelijk en check het met de Woon-werk kostencalculator!
www.twentemobiel.nl/kostencalculator



WERKNEMERS DIE WETEN HOEVEEL ZIJ PER JAAR BETALEN VOOR HUN AUTO, ZULLEN VOOR DE REIS NAAR HET WERK VAKER KIEZEN VOOR DE FIETS OF HET OPENBAAR VERVOER. DAT IS DE AANNAME VAN TWENTE MOBIEL, DIE DAAROM DE WOON-WERK KOSTENCALCULATOR ONTWIKKELDE. DE CALCULATOR VERGELIJKT DE KOSTEN VAN VERSCHILLENDE VERVOERSMIDDELEN EN VERVOERSMIDDELENCOMBINATIES EN IS DAARMEE UNIEK IN NEDERLAND.

De calculator van Twente Mobiel gaat uit van de totale jaarlijkse kosten van verschillende vervoersmiddelen of van combinaties daarvan. De calculator laat zien wat het kost als een werknemer altijd de auto naar het werk neemt en zet de kosten van alternatieven als de e-bike, fiets, het openbaar vervoer, carpoolen of combinaties op een rij.

Autokosten: niet alleen brandstof

Tien tegen één dat de gemiddelde automobilist schrikt van de kosten, is de ervaring van Twente Mobiel. René Teeuwen, adviseur bij Twente Mobiel: "Mensen denken vaak alleen aan brandstof, maar dat is maar een deel van de totale autokosten. Er komt nog een hele waslijst aan variabele en vaste kosten bij. Denk aan afschrijving, verzekeringspremie, wegenbelasting,

parkeergelden, onderhoud, reparaties en APK. Als je alles bij elkaar optelt, betaal je voor een gemiddelde auto al gauw 650 euro per maand." Dat kan reden zijn ander vervoer te kiezen maar dat hoeft natuurlijk niet, benadrukt Teeuwen. "De rekentool helpt de kosten inzichtelijk te krijgen en op basis daarvan bewust te kiezen voor het vervoer dat bij de reiziger past. Het gaat om die bewuste keuze."

De calculator werkt nu alleen nog voor de 42.000 medewerkers van de ruim 60 werkgevers die

een convenant hebben met Twente Mobiel. De calculator wordt mede dankzij de feedback van gebruikers verder verbeterd en uitgebreid. Zo kan de huidige, tweede versie ook de kosten van een tweede auto berekenen. "Het kan heel interessant zijn om deze de deur uit te doen en voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen, zeker als je deze auto buiten het werk niet hard nodig hebt", stelt René Teeuwen.

www.twentemobiel.nl/kostencalculator

'Tien tegen één dat de gemiddelde automobilist schrikt van de totale kosten'



Krachtige initiatieven in de logistiek

IN DE ROTTERDAMSE HAVEN IS BEREIKBAARHEID EEN ISSUE. BEREIKBAARHEID EN ECONOMISCHE GROEI GAAN IMMERS HAND IN HAND. DE SPITSSHIFT TOP-20, EEN INITIATIEF VAN DE VERKEERSONDERNEMING, IS EEN KOPGROEP VAN ONDERNEMERS IN EN ROND DE ROTTERDAMSE HAVEN. SAMEN ONTWIKKELEN ZIJ LOGISTIEKE OPLOSSINGEN OM MEER LADING TE VERVOEREN BUITEN DE SPITS. HET GAAT ECHTER NIET ALLEEN OM SPITSMIJDEN. DE WINST ZIT IN SAMENWERKING EN INVESTERING IN DE HELE LOGISTIEKE KETEN.



CEO-BIJEENKOMSTEN VAN MAASTRICHT BEREIKBAAR

Werkgevers motiveren werkgevers

BIJ MAASTRICHT BEREIKBAAR ZIJN 25 WERKGEVERS AANGESLOTEN. OM HEN TE INFORMEREN OVER DE VOORTGANG EN HET EFFECT VAN HET PROGRAMMA, ORGANISEERT MAASTRICHT BEREIKBAAR REGELMATIG BIJEENKOMSTEN VOOR DE CEO'S VAN DE AANGESLOTEN BEDRIJVEN. DE BIJEENKOMST VAN DECEMBER 2013 GING OVER DE EFFECTEN TOT NU TOE EN OVER UITDAGING DIE ER LIGT VOOR 2014.

Tijdens de laatste CEO-bijeenkomst in december 2013 spraken de deelnemers over de uitdaging van 2014, Slim werken en de Maastrichtse resultaten. Volgens programmamanager Katya Ivanova is de uitdaging om in 2014 alle opgestarte initiatieven om te zetten in het daadwerkelijke effect: 3.000 auto's uit de spits. In Maastricht is vooral de gedragsbeïnvloeding via werkgevers belangrijk. De betrokkenheid van de werkgevers bij de Maastricht Bereikbaar-ambitie en de individuele bijdrage van elke werkgever is uniek.

Werkgevers samen aan de slag

Met het onderwerp Slim werken wordt op papier een groot deel van de ambitie van Maastricht Bereikbaar behaald. Werkgevers in Maastricht kijken terug op een periode van kleinschalige pilots. Maar liefst veertien pilots bij dertien bedrijven en met in totaal 499 deelnemers waren voer voor gesprek. De praktische tips, ervaringen en de discussie over de aanpak waren inspirerend en het was nuttig die met elkaar te delen.

Marcel Jöris van de Maastrichtse Toeleverings Bedrijven geeft aan: "Een groot deel van onze werknemers reist voor het woon-werkverkeer niet verder dan 20 kilometer. Ongeveer de helft van die werknemers

komt met de auto. Het past ons als maatschappelijk verantwoord ondernemer én als werkgever met oog voor de gezondheid van onze medewerkers om bij Maastricht Bereikbaar aan te sluiten en samen mensen te bewegen, letterlijk en figuurlijk, om met de e-bike of de fiets te komen. We kijken nadrukkelijk hoe we daar ook zelf als werkgever actief aan kunnen bijdragen."

Dashboard geeft inzicht en motiveert

Om na te gaan wat al het enthousiasme oplevert, wordt elke twee jaar een enquête onder de werknemers in de regio gehouden. De uitslag wordt op een dashboard ingevuld en geeft een goed beeld van de effecten. Iedere werkgever staat erop met zijn procentuele bijdrage aan de gezamenlijke ambitie. Eind 2013 lag de mijlpaal op 30%. De CEOs schatten zelf in wat hun inspanning had opgeleverd. Die schattingen bleken niet altijd correct en dat leverde zowel positieve verassingen als teleurstellingen op. Werkgevers die beter scoorden deelden met plezier hun ervaringen en vonden een gewillig oor bij de bedrijven die de slag nog moeten maken. De mijlpaal voor juni 2014 ligt op 60%; een mijlpaal die iedere CEO wil bereiken.

De ondernemers uit het containertransport zijn al langer bezig met het rijden buiten de spits en boeken resultaat. De houding van rederijen, terminals en vervoerders is positief. Via een lopende Europese prijsvraag zijn de spitsshift-leden ook individueel actief met spitsmijden. Elke structurele spitsmijding krijgt een beloning van 1.000 euro. Sinds een aantal maanden doen ook de chemie en petrochemie mee.

Spitsmijden en aanpakken van de keten

Om de drukte op de wegen te mijden, is 's nachts rijden vaak een goede oplossing. Het bedrijf BVB Logistics levert dagelijks producten voor onder andere sier- en groenteteelt. De chauffeurs halen de container 's nachts en brengen ze overdag naar de klant. Directeur Jaap Vreeken: "We zijn het gewoon gaan doen en zien de opbrengst van nachtrijden terug in ons bedrijfsresultaat."

Ook Containerships weet hoe het anders kan. De Rotterdamse onderneming stapt over van het alleen faciliteren van vervoer over water naar logistieke dienstverlening voor de hele keten en zet daarbij alle middelen zo efficiënt mogelijk in. De standaard lege heen- of retourrit is bij Containerships in de ban.

'Het gaat om een bewuste keuze voor vervoer dat bij je past'



'We zijn het gewoon gaan doen en zien de opbrengst terug in ons bedrijfsresultaat'

STADSREGIO ARNHEM-NIJMEGEN

Fietsprogramma zet aan tot écht doen

DAGELIJKS MET DE AUTO VAN EN NAAR JE WERK, OOK AL WEET JE DAT DE FIETS OF E-BIKE VAAK SNELLER EN SOWIESO GEZONDER IS. DAT GAAT OP VOOR DE HELFT VAN DE WERKENDEN IN DE REGIO ARNHEM-NIJMEGEN, ZO BLEEK UIT ONDERZOEK VAN ONDERZOEKSBUREAU PERSPECTIVE IN OPDRACHT VAN HET MOBILITEITSPROGRAMMA SLIM VAN DEZE REGIO. DE CAMPAGNE 'FLUITEND NAAR JE WERK' MOET DIT VERANDEREN.



Onder de noemer Fluitend naar je werk helpen werkgevers met maatwerkadvies, een financiële stimuleringsregeling en een aansprekende activeringscampagne om medewerkers op de fiets te krijgen én te houden. Ruim 50 werkgevers met in totaal ruim 25.000 medewerkers willen het programma uitrollen binnen hun organisatie.

Persona's als inspiratie

"Zorgen dat medewerkers vaker de fiets of e-bike pakken en dat ze dat ook blijven doen, dat was het uitgangspunt bij de ontwikkeling van de campagne", vertelt Maarten Woolthuis, projectleider van het fietsprogramma. "Om dat voor elkaar te krijgen, stonden we uitgebreid stil bij de verschillende typen werknemers, ofwel persona's, die we willen motiveren." De persona's zijn ontwikkeld op basis van gesprekken met werknemers uit de regio Arnhem-Nijmegen:

- 'Nieuwe fietser Marilou' is zich bewust van haar imago, is in voor nieuwe dingen en staat positief tegenover de e-bike.
- 'Calculator Carlos' is rationeel ingesteld en berekent graag zijn voordeel.
- 'Smoesjes Marjan' heeft echt een zetje van haar werkgever nodig. Ze hecht aan vaste gewoontes maar is wel gevoelig voor sociale druk.

Intrinsieke en extrinsieke motivaties

De campagne speelt in op die factoren die Marilou, Carlos en Marjan kunnen aanzetten tot fietsgebruik: motivaties die werknemers zelf hebben zoals gezonder leven, samen met collega's aan iets goeds werken of niet te veel geld uitgeven. Daarnaast

krijgen werknemers prikkels die voor hen net het verschil kunnen maken naar ander reisgedrag. Zo kunnen werknemers via hun werkgever kosteloos een week lang een e-bike proberen via dit fietsprogramma. De e-bikes hebben een frisse en hippe uitstraling en rekenen daarmee af met het suffige imago dat ze nog wel eens hebben in de publieke opinie.

Ook krijgen werknemers van hun baas een opknapbeurt voor hun fiets, zodat er geen belemmeringen meer zijn om die (vaker) te gebruiken. Dat is niet alleen interessant voor Calculator Carlos omdat hij kosten bespaart, maar ook voor Smoesjes Marjan die hiermee echt een duwtje in de rug krijgt. Wanneer zij en haar collega's vervolgens massaal worden uitgenodigd om mee te doen aan Vrijdag Fietsdag, wordt zelfs Marjan een echte fietser.

Nieuwe impuls

Met de positieve en activerende campagne geven Stadsregio Arnhem Nijmegen en het bedrijfsleven een nieuwe impuls aan duurzame en economische bereikbaarheid van de hele regio. Bert Jeene, portefeuillehouder voor infrastructuur en mobiliteitsmanagement bij de stadsregio: "Met dit programma helpen we werkgevers om hun organisatie letterlijk en figuurlijk gezonder te maken. Daar profiteren niet alleen de werkgevers van maar ook hun werknemers en de hele regio. Een win-win-winsituatie."

www.fnjw.nl | woolthuis@teamslim.nl

'Fluitend naar je werk'

Spitsmijders Arnhem-Nijmegen doneren ruim vierduizend euro aan Serious Request

DEELNEMERS AAN SLIM UIT MET DE SPITS KRIJGEN PUNTEN VOOR HET MIJDEN VAN DE SPITS. IN DECEMBER KONDE ZE DIE PUNTEN INWISSELEN VOOR EEN DONATIE AAN SERIOUS REQUEST. DAT WERD RUIMHARTIG GEDAAN: DE SPITSMIJDERS DONEERDEN SAMEN 4.300 EURO! DE CHEQUE WERD NET VOOR KERST OVERHANDIGD IN HET GLAZEN HUIS IN LEEUWARDEN. OP DE FOTO STAAN MARI VOGELS EN ZIJN VROUW UIT UDEN. DE HEER VOGELS CARPOOLT DAGELIJKS MET COLLEGA'S NAAR ZIJN WERK.

