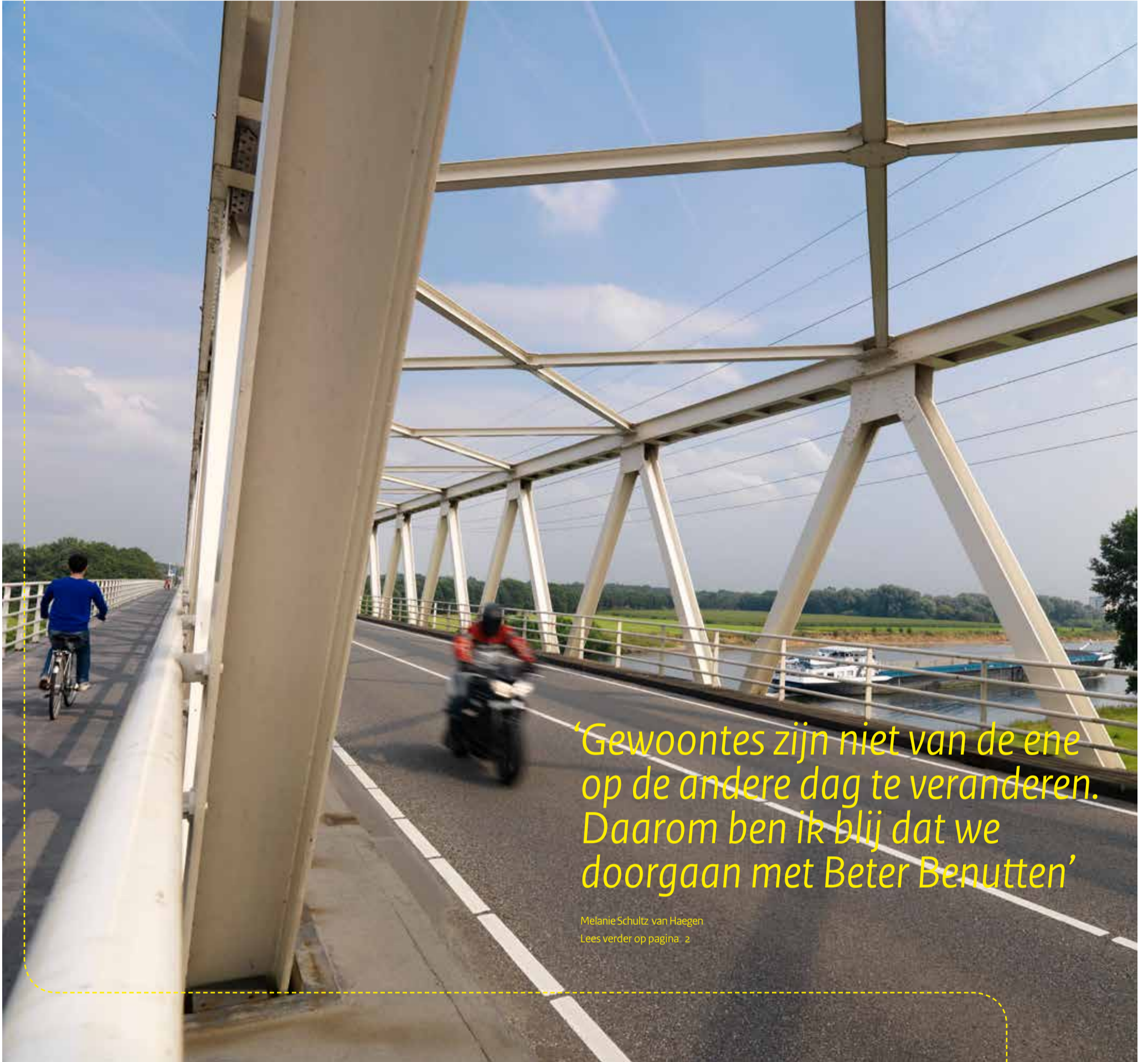




Beter Benutten



‘Gewoontes zijn niet van de ene op de andere dag te veranderen. Daarom ben ik blij dat we doorgaan met Beter Benutten’

Melanie Schultz van Haegen
Lees verder op pagina 2

Filemijden als gedragspatroon

Steeds vaker hebben projecten van Beter Benutten een link met gedragsverandering. Waarom is dit werkveld tegenwoordig zo populair, hoe pak je een project rond gedragsverandering aan? En wat kan het opleveren? Rick van Baaren, hoogleraar Gedragsbeïnvloeding & Maatschappij aan de Radboud Universiteit Nijmegen, vertelt hierover.

pagina 11

Samen werken aan een betrouwbaar informatiesysteem

Voor een goed informerende in-car dienst moeten data beschikbaar komen die compleet, actueel en betrouwbaar zijn. Daarom gingen de markt en overheid met elkaar op zoek naar de verbetermogelijkheden van in-car informatiediensten.

pagina 4

Waterwegen als alternatief voor drukke autowegen

De filedruk op de wegen in de metropoolregio Amsterdam belemmert de economische groei van deze regio. De congestie is het grootst rond de stad Amsterdam, in de spits. De provincie Noord-Holland werkt hard om deze mobiliteitsproblemen op te lossen. “We proberen de verkeersopstoppingen te voorkomen door nieuwe informatie- en verkeersmanagementtechnieken te ontwikkelen”, aldus gedeputeerde Elisabeth Post.

pagina 10

Lees over het vervolg van Beter Benutten 2015-2020 op www.beterbenutten.nl



Nieuw vervolg Beter Benutten

HET GAAT GOED MET DE BEREIKBAARHEID VAN NEDERLAND. VORIG JAAR STOND ER 15 PROCENT MINDER FILES DAN HET JAAR DAARVOOR EN DE FILES ZIJN DE AFGELOPEN VIER MAANDEN AFGENOMEN MET 5,6 PROCENT. ONZE INSPANNINGEN HEBBEN DUS EFFECT. DE BEWEGINGSVRIJHEID VAN DE MENSEN NEEMT TOE. DAT IS TE DANKEN AAN ONZE INFRASTRUCTUUR, MAAR DAT IS NIET HET ENIGE.

‘Voorop staat dat reizigers een afgewogen keuze kunnen maken’

Na bijna twee jaar Beter Benutten weten we dat er meer middelen zijn die effect hebben op de bereikbaarheid. Er zijn concrete stappen gezet met mobiliteitsbudgetten, MKB-vouchers, spitsmijden, fietsenstallingen, fietssnelwegen, containervervoer over water, verkeersmanagement, ITS-toepassingen en e-bike's. De rode draad is: aansluiten bij het gedrag van mensen, ingesleten gewoontes doorbreken en gebruik maken van nieuwe technologie.

auto. Er zijn nu al 17.000 woon-werk kilometers extra gefietst. De verwachting is dat in 2014 fietsmaatregelen 6 tot 7 procent van de totale filereductie in de regio kunnen realiseren.

Voorop staat dat reizigers een afgewogen keuze kunnen maken. Dat betekent dat wij, overheid en bedrijfsleven, hen die keuze moeten bieden. Die koers hebben we twee jaar geleden ingezet en die koers zullen we de komende jaren voortzetten.

Ik geloof in deze aanpak. Vaste gewoontes van mensen zijn niet van de ene op de andere dag te veranderen.

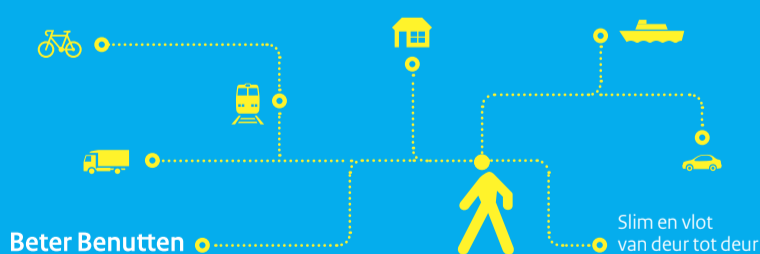
Daarom ben ik blij dat we kunnen doorgaan met een vervolg van Beter Benutten.

Op welke manier we dit gaan doen bepalen we niet alleen. Dat doe ik samen met u! Dat wil zeggen: betrokkenen van regionale overheden, het bedrijfsleven, de reiziger, belangenorganisaties, adviesbureaus en wetenschappers. Op basis daarvan zal ik in overleg met de bestuurlijke trio's een besluit nemen over de invulling van het vervolg. Ik zie daar nu al naar uit.

*Melanie Schultz van Haegen
minister van Infrastructuur en Milieu*

‘Steeds meer werkgevers zien het nut in van een andere mobiliteitsaanpak’

Reisgedrag in de praktijk



De afgelopen twee jaar hebben we iets in beweging gezet. Iedere regio heeft eigen, concrete afspraken gemaakt. Steeds meer werkgevers zien het nut in van een andere mobiliteitsaanpak. In deze krant staat een aantal succesvolle projecten van samenwerkingsprojecten. Het belangrijkste is natuurlijk dat het reisgedrag van mensen verandert. Er zijn bemoedigende resultaten. In het project Spitsmijden in Brabant wordt bij 450 mensen onderzocht hoe ze hun routine aanpassen. Er wordt inmiddels 27 procent meer 'spits gemeden' dan voorheen. In Maastricht is de e-bike gestimuleerd als alternatief voor de

Colofon

© Ministerie van Infrastructuur en Milieu, september 2013

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, Tineke Dijkstra, Dreamstime, iStock en Nationale Beeldbank. Heeft u vragen naar aanleiding van deze publicatie, neemt u dan contact op met beterbenutten@minienm.nl. **Concept, redactie en realisatie:** Sabel Communicatie **Ontwerp:** Sabel Design **Drukwerk:** Drukwerkconsultancy, Utrecht

E-BIKEPROJECT MIDDEN-NEDERLAND

Utrechts bedrijfsleven helpt werknemers op de fiets



MET EEN KILOMETERVERGOEDING OF EEN VERGOEDING PER DAG STIMULEERT HET E-BIKEPROJECT MIDDEN-NEDERLAND WERKNEMERS VAKER DE FIETS TE PAKKEN. DEELNEMENDE BEDRIJVEN ZIJN VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ A.S.R., HOGESCHOOL UTRECHT, HET UNIVERSITAIR MEDISCH CENTRUM (UMC) UTRECHT, RWS, ROYAL HASKONING, STRUCKTON, SNS EN UNIVERSITEIT UTRECHT.

Nationale Fiets naar je Werk Dag

Tijdens de nationale Fiets naar je Werk Dag op donderdag 30 mei, stapte de Utrechtse wethouder Lintmeijer op een elektrische fiets om het gebruiksgemak en de voordelen ervan te demonstreren. Fiona van 't Hullenaar (directeur Business Support a.s.r.), Ron Voortman (programmadirecteur HU), Pieter Duif (afdelingshoofd Vastgoed & Huisvesting UMCU) en Ruud Splithoff (directeur Wegen Rijkswaterstaat Midden-Nederland) fietsten met hem mee. Lintmeijer: "De verkeersdruk op onze gemeente is groot, dus juich ik samenwerking met Beter Benutten toe. Een initiatief als E-Bike is een voorbeeld voor heel Utrecht; alleen als we samenwerken kunnen we de Utrechtse bereikbaarheid verbeteren."

Medewerkers van de deelnemende bedrijven die tot 2014 meedoen aan de e-bike pilot, krijgen een kilometervergoeding voor elke dag dat ze niet in de auto, maar op de fiets naar het werk komen. Ook een dagvergoeding behoort tot de mogelijkheden. Per bedrijf wordt maatwerk geleverd. De deelnemende bedrijven beginnen met vijftig deelnemers en willen in 2014 gezamenlijk 1.000 automobilisten per dag op de fiets krijgen.

Duurzaam en gezond

De gemiddelde woon-werkafstand voor fietsers is zo'n vijf kilometer. Door het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren, willen de deelnemende bedrijven hun CO₂-doelstellingen halen. Woon-werkverkeer kan voor sommige bedrijven namelijk tot 80% van de CO₂-footprint uitmaken. Een e-bike vergroot de fietsafstand met maximaal tien kilometer. Dat biedt perspectief voor een heel nieuwe doelgroep. Bovendien willen de initiatiefnemers met de pilot bijdragen aan de bereikbaarheid, een duurzame regio en gezonde medewerkers.

Onderwijs en bereikbaarheid

VERTEGENWOORDIGERS VAN ONDERWIJSINSTELLINGEN IN GRONINGEN EN OVERHEIDSORGANISATIES DIE ZICH MET BEREIKBAARHEID BEZIGHouden, SPRAKEN IN HET VOORJAAR OVER DE WENS OM REIZIGERSSTROMEN IN DE TREIN EN BUS BETER OVER DE DAG TE SPREIDEN. IN DE SPITS ZIJN EEN GROOT DEEL VAN DE REIZIGERS SCHOLIEREN EN STUDENTEN. ANDERE LESTIJDEN KUNNEN DE SPITS AFVLAKKEN. MINISTER SCHULTZ VAN HAEGEN ONDERSTEUNT DIT INITIATIEF EN WIL ER GRAAG AAN BIJDAGEN.

De bijeenkomst in de regio Groningen-Assen gaf een aanzet tot het onderzoeken van de wensen en belangen van zowel de onderwijsinstellingen als de overheidsorganisaties die zich richten op bereikbaarheid. In oktober 2013 wordt de voortgang van de afgesproken acties besproken.

Piekbelasting in de spits

"Het aantal ov-reizigers in de spits groeit flink, met overvolle bussen en treinen tot gevolg", aldus adviseur Ben Boersma van de Regio Groningen-Assen. "Veel scholieren en studenten maken juist in de ochtendspits gebruik

van het openbaar vervoer om naar hun lessen en colleges te gaan. Deze grote hoeveelheid spitsreizigers zorgt voor piekbelastingen." Om deze piekbelasting in de spits tegen te gaan, onderzochten de verschillende partijen onder meer of lessen later kunnen beginnen en of e-learning tot de mogelijkheden behoort.

Gegevens over reisgedrag studenten Tijdens de bijeenkomst bleek dat de onderwijsinstellingen zeker willen meedenken over mogelijkheden die zowel de bereikbaarheid als het onderwijs ten goede komen. De onderwijsinstellingen zetten wel het

belang van goed onderwijs voorop. Tijdens de gesprekken bleek dat onderwijsinstellingen moeilijk kunnen schuiven met de onderwijstijden, omdat ze hun roosters nu al zo efficiënt mogelijk indelen. Dat neemt niet weg dat alle partijen verder willen zoeken naar mogelijkheden om de bereikbaarheid te optimaliseren.

Acties in uitvoering

De regio Groningen Assen sprak diverse vervolgacties af:

- Reizigersstromen onderzoeken op basis van de geanonimiseerde gegevens over de herkomst en bestemming van scholieren en studenten.



- Voor het voortgezet onderwijs de mogelijkheden onderzoeken voor een pilot Besloten Vervoer in combinatie met een stimuleringsprogramma voor de e-bike.
- Met de mbo/hbo-instellingen in Groningen (de Hanze Hogeschool, Noorderpoort en het Alfa college) onderzoeken hoe de dagindeling flexibeler kan. Het doel is zowel kostenbesparing voor de onderwijsinstellingen als een betere spreiding van de vervoersvraag in de spits- en dalperiode.
- In overleg met het ministerie van OCW onderzoeken of het aantal verplichte contacturen kan worden verminderd.
- Mogelijkheden onderzoeken van een wittefietsplan in de stad Groningen: hoe kan het gebruik van de fiets in de stad worden gestimuleerd?

Overheid en markt werken samen aan een betrouwbaar informatiesysteem

VOOR EEN GOED INFORMERENDE IN-CAR DIENST MOETEN DATA BESCHIKBAAR KOMEN DIE COMPLEET, ACTUEEL EN BETROUWBAAR ZIJN. DAAROM GINGEN DE MARKT EN OVERHEID MET ELKAAR OP ZOEK NAAR DE VERBETERMOGELIJKHEDEN VAN IN-CAR INFORMATIEDIENSTEN.

Voor betere reisinformatie zijn betere gegevens nodig over bijvoorbeeld wegwerkzaamheden, afzettingen, snelheidsbeperkingen. De overheid is zich ervan bewust dat die data nu nog niet op het gewenste niveau zijn en wil daarom eind 2013 een duidelijke verbeterslag hebben gemaakt. De komende tijd richt de Rijksoverheid zich samen met marktpartijen op het verbeteren, completeren en vollediger ontsluiten van deze data. Om de informatie naar een hoger plan te tillen, investeren het ministerie van IenM en de samenwerkende regio's in deze verbeteringen. Deze zullen vervolgens als open data beschikbaar komen voor belanghebbenden, zoals serviceproviders en app-bouwers.

Vijf verbeterpunten

De markt en de overheid kwamen samen tot een aantal concrete verbeterpunten. De vijf belangrijkste daarvan zijn:

• Wegwerkzaamheden

Informatie over wegwerkzaamheden moet precies, volledig en actueel zijn. Zo moeten de start en het einde van de werkzaamheden bekend zijn, en ook de resterende wegcapaciteit en de maximale snelheid in de werkvakken. De wegbeheerders gaan deze informatievoorziening in samenwerking met de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) verbeteren. Bovendien zorgen ze ervoor dat de data voor serviceproviders en app-bouwers makkelijk bruikbaar zijn. Ook wel *machine readable* genoemd. Hierna zullen navigatiesystemen bij het plannen van een route automatisch rekening houden met wegwerkzaamheden en het daarbij te verwachten oponthoud.

• Optimaliseren locatiereferentie

De huidige locatieaanduiding van vertragingen is gebaseerd op de Verkeersinformatie LocatieDatabase (VILD). Deze dienst gebruikt herkenbare referentiepunten op het wegennet en is heel

geschikt om te gebruiken voor bijvoorbeeld gesproken radioverkeersinformatie of teksten in het display van autoradio's. Echter, omdat de tabel met referentiepunten slechts tweemaal per jaar kan worden geactualiseerd, is het niet mogelijk om snel naar nieuwe delen van het wegennet te verwijzen. Bovendien is de tabel niet geschikt voor het fijnmaziger deel van het wegennet, zoals in de stad. Om die beperkingen weg te nemen werkt de NDW samen met marktpartijen aan de invoering van Open Locatie Referencing (Open LR). Dit maakt bovendien eenduidiger en snellere referentie naar precieze locaties op het hele wegennet mogelijk. Door beide methoden naast elkaar te hanteren, wordt het mogelijk om ook voor In-Car informatiediensten overal heel nauwkeurig de juiste locatie van vertragingen aan te geven.

• Maximale snelheden

Sommige automobilisten weten onderweg niet precies wat de maximum snelheid is op dat moment, op die plek. Zij vinden in-car informatie hierover zeer waardevol. Samen met het Verkeerscentrum Nederland (VCNL), het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) en de samenwerkende regio's wordt daarom gewerkt aan het elektronisch beschikbaar krijgen van alle data over de maximum snelheden, inclusief de daarbij geldende tijdsvensters, voor het hele wegennet. En waar mogelijk ook bij wegwerkzaamheden, evenementen en incidenten. Daarnaast wordt onderzocht op welke wijze het best kan worden voorkomen dat deze gegevens na verloop van tijd weer achterhaald raken. Want als geboden informatie niet betrouwbaar is, heeft niemand er wat aan.

• Restduur incidenten

Bij incidenten is vaak onduidelijk hoe lang het oponthoud zal aanhouden en wat de nog resterende wegcapaciteit is. Deze informatie blijkt



vooral onbetrouwbaar naarmate de geschatte restduur langer is. Op het onderliggende wegennet is zelfs vaak helemaal geen informatie over incidenten beschikbaar. Het VCNL, LVMB en de samenwerkende regio's werken aan verbetering van deze situatie, zodat de reis- en routeplanners hier beter rekening mee kunnen houden en de automobilist een betere keuze kan maken over de vertrektijd en de route.

• Verkeersmaatregelen en regelscenario's

Informatie over verkeersmaatregelen, denk aan het afkruisen van stroken, snelheidsbeperkingen en omleidingsroutes, is meestal al in een vroeg stadium beschikbaar in verkeerscentrales. Hetzelfde geldt voor regelscenario's bij te verwachten drukte. Maar pas als het vertragingen tot gevolg heeft, horen weggebruikers hierover via de verkeersinformatie. De NDW, het LVMB en de samenwerkende regio's werken aan een systeem dat de gegevens over (voorgenomen) verkeersmaatregelen en regelscenario's direct aan de service providers beschikbaar stelt. Zodat reis- en routeplanners hier beter rekening mee kunnen

houden. Automobilisten kunnen zo een betere keuze over hun vertrektijdstip en route maken. En het bereik en de effectiviteit van dynamisch verkeersmanagement worden daardoor aanzienlijk vergroot.

Samen naar actuele en betrouwbare reisinformatie

De verantwoordelijke overheidsorganisaties die samen werken aan het invullen van de vijf data-verbeterpunten zijn:

- Rijkswaterstaat en wegbeheerders van provincies en gemeenten;
- Nationale Databank Wegverkeersgegevens;
- Verkeerscentrum Nederland;
- Landelijk Verkeersmanagement Beraad;
- de samenwerkende Beter Benutten ITS regio's: Midden Nederland, Haaglanden, Brabant, Maastricht, Arnhem/Nijmegen, Zwolle/Kampen en Assen/Groningen;
- het programmabureau Beter Benutten.

PILOT REGIO ROTTERDAM

Duurzaamheidseffecten van Beter Benutten

RIJKSWATERSTAAT LEEFOMGEVING HEEFT IN OPDRACHT VAN HET MINISTERIE VAN IENM ONDERZOEKT OF EN HOE DE MAATREGELEN VAN HET PROGRAMMA BETER BENUTTEN DE DUURZAAMHEID BEÏNVLOEDEN. OM DE DUURZAAMHEIDSEFFECTEN IN TE SCHATTEN, VOERDEN MOBILITEITSADVISEURS VAN GOUDAPPELCOFFENG EEN EERSTE QUICKSCAN UIT IN ROTTERDAM. DE ONDERZOEKERS KEKEN NAAR DE UITSTOOT VAN CO₂, PM₁₀ EN NO_x.

Uit de quickscan bleek dat alle maatregelen van het Rotterdamse pakket samen een emissievermindering opleveren van 1-2 procent (NO_x/PM₁₀/CO₂) ten opzichte van de totale emissie-uitstoot in de regio Rotterdam. Deze effecten komen overeen met de effecten van Het Nieuwe Rijden, de uitstoot van 7.000 auto's die een jaar lang stil staan en kostenbesparing van 400.000 euro.

De quickscan geeft volgens GoudappelCoffeng een goed en betrouwbaar beeld van de

duurzaamheidseffecten in de Rotterdamse regio. Met de tool kunnen Beter Benutten-regio's eenvoudig en snel de duurzaamheidseffecten van het regionale maatregelenpakket in beeld brengen. Het is bovendien een aanvulling op het Monitorings- en Evaluatie Programma van Beter Benutten, omdat het een continue meting van de bereikbaarheids- en duurzaamheidseffecten mogelijk maakt. Het is de bedoeling dat het onderzoek ook voor de andere negen regio's nog dit jaar wordt uitgevoerd.

Naast dat ze inzicht geven in de samenhang tussen Beter Benutten-maatregelen en verwachte duurzaamheidseffecten, kunnen de resultaten ook helpen bij een integraler mobiliteitsbeleid. Dit geldt voor de regio's en voor de vormgeving van het programma Beter Benutten 2015-2016. Dankzij de tool weten de partijen hoe ze middelen efficiënter en effectiever kunnen inzetten. Bijvoorbeeld door diverse geldstromen te bundelen en een groter draagvlak te creëren voor Beter Benutten-maatregelen.

Sneller een parkeerplaats

ALS HET AAN MINISTER SCHULTZ VAN HAEGEN LIGT, KUNNEN SERVICEPROVIDERS BINNENKORT MEER EN BETERE PARKEERGEGEVENS GEBRUIKEN VOOR IN-CAR INFORMATIEDIENSTEN. MET INFORMATIE OVER BESCHIKBAARHEID, LOCATIE, TARIEVEN EN OPENINGSTIJDEN VINDEN AUTOMOBILISTEN SNELLER EEN PARKEERPLEK. MINISTER SCHULTZ: "HET ZOEKEN NAAR EEN PARKEERPLAATS BETEKENT VAAK LANG RONDRIJDEN TOT JE EEN PLEK HEBT. DAT BRENGT NIET ALLEEN ERGERNIS EN TIJDVERLIES MET ZICH MEE, MAAR IS BOVENDIEN SLECHT VOOR HET MILIEU."

Wethouder Baljeu uit Rotterdam trekt deze kar samen met minister Schultz namens de steden Rotterdam, Amsterdam en Utrecht. Publieke en private exploitanten van parkeerplaatsen in die drie steden starten dit najaar met het verzamelen, standaardiseren en openbaar maken van de gegevens. Daarna volgen andere Nederlandse steden. De verwachting is dat de data van de meeste Nederlandse parkeerplaatsen begin 2015 beschikbaar zijn via internet.

4 miljoen kilometers minder

De beschikbaarheid van statische en dynamische, dus ook *realtime* parkeergegevens zal de doorstroom van verkeer, de vermindering van CO₂-uitstoot en de aantrekkelijkheid van stadscentra verbeteren. In de vier grote steden gaat het om 1,5 tot 4 miljoen minder gereden kilometers.

Bewust reizen naar Westraven

IN DE UTRECHTSE WIJK WESTRAVEN STAAT HET HOOFDKANTOOR VAN RIJKS WATERSTAAT (RWS). DAGELIJKS REIZEN HIER ZO'N 2.700 MEDEWERKERS NAARTOE. HET PROJECT WESTRAVEN BEREIKBAAR WIJST HEN OP ANDERE VERVOERS-MOGELIJKHEDEN, ZODAT ZE VAKER TIJDENS DE SPITS DE AUTO LATEN STAAN. OP 27 MEI GAF MINISTER SCHULTZ VAN HAEGEN HET STARTSEIN VOOR DIT PROJECT.

RWS-medewerkers kunnen de spits mijden door bijvoorbeeld thuis te werken, op een ander tijdstip naar het werk te reizen of voor een alternatief vervoermiddel te kiezen. In drie fasen – bewustwording, verleiding en verduurzaming – maakt het project Westraven Bereikbaar de medewerkers zich hiervan bewust.

zoals de e-bike. En ze faciliteren deze alternatieven op verschillende manieren. Zo krijgen de e-bikes van RWS binnenkort een servicebeurt, waarna de medewerkers hiermee snel en gezond naar een andere locatie kunnen rijden. De laatste fase is die van verduurzaming, deze begint in december 2013.

Alternatieven voor dienstreizen

In de eerste fase, die van bewustwording, gaat het projectteam in gesprek met medewerkers over hun reisgedrag. Bijvoorbeeld via Yammer, het intranet en een website. Daarnaast krijgen de medewerkers informatie over de mogelijkheden en vergoedingen die RWS hen biedt. Dat kunnen bijvoorbeeld tips zijn met alternatieven voor dienstreizen, zoals het bewust plannen van vergaderingen, video- of teleconferenties en carpoolen. De bewustwordingsfase loopt van juni tot oktober en overlapt de volgende fase.

Verleiding en verduurzaming

De fase van verleiding loopt van september tot december. In deze periode informeert het projectteam over alternatieve vervoersmiddelen,



PROJECTMANAGER GERBRAND KLIJN OVER MULTIMODALE REISINFORMATIE

'Door open samenwerking kunnen we de reiziger meer keuzevrijheid bieden'

MULTIMODAAL REIZEN GAAT UIT VAN BESTAANDE OV-REIZIGERS EN 'KEUZE-REIZIGERS': FORENZEN DIE PER SITUATIE ZELF BEPALEN OF ZE MET DE AUTO GAAN, HET OPENBAAR VERVOER, DE FIETS OF EEN COMBINATIE DAARVAN. IN EEN BIJZONDERE, OPEN SAMENWERKING ONTWIKKELEN VIJF REGIO'S EN DERTIEN MARKTPARTIJEN ÉÉN INFORMATIESYSTEEM DAT DEZE FLEXIBELE MANIER VAN REIZEN MAKKELIJK MAAKT. GERBRAND KLIJN, PROJECTMANAGER ITS VAN DE PROVINCIE NOORD-BRABANT: "EN OMDAT MEERDERE MARKTPARTIJEN MEEDOEN, KUNNEN WE DE REIZIGER BINNENKORT EEN OPTIMALE KEUZEVRJHEID BIJEN."



Er zijn al diverse reisadviesystemen, maar een combinatie van alle systemen die ook nog eens situatieafhankelijk adviseert, is er nog niet. De ov-planner g292 neemt bijvoorbeeld wel alle vormen van openbaar vervoer in zijn advies mee, maar houdt geen rekening met *realtime* oponthoud. De reisplanner van NS geeft wel omleidingen en vertragingen aan, maar informeert niet over de bus, tram, metro en boot. En TomTom houdt rekening met files, maar geeft geen ov-informatie als alternatief. De Filewissel van TomTom en NS is een recente ontwikkeling, maar houdt beperkt rekening met verstoringen en is niet personaliseerbaar. Een van de ontwikkelende partijen is onderdeel van deze samenwerking. De door de markt te ontwikkelen multimodale reisplanners geven vanaf dit najaar aan de hand van storings, vertragingen en wegwerkzaamheden de snelste route van deur tot deur. Voor alle transportvormen, inclusief fiets, wandelen en taxi.

Open samenwerking

Sinds het voorjaar van 2012 buigen de regio's zich samen met (mee financierende) marktpartijen over de ontwikkeling van een ideaal reisinformatiesysteem. Zodat elke reiziger vlak voor vertrek kan bepalen of hij op dat moment en in die situatie kiest voor zijn auto, het openbaar vervoer of de fiets. De marktpartijen hebben zich verenigd in vijf afzonderlijk consortia, die elk eigen producten ontwikkelen. Gerbrand Klijn leidt het overkoepelende, landelijke project waarin de producten van de vijf consortia en de toepassing daarvan door de vijf regio's, samenkomen. "In deze Publiek Private Samenwerking konden we een PCP aangaan, een pre concurrentiële samenwerking. Alle deelnemende marktpartijen werken tijdens de PCP met elkaar samen in plaats van elkaar als concurrenten te zien. Dat is soms lastig. Er zijn meerdere aanbieders die op hetzelfde gebied werken en dus elkaars concurrenten zijn. En ze hebben allemaal goede ideeën. In zogenaamde open dialoog rondes in 2012, stelden we met elkaar de spelregels op. Iedereen die zich hiervoor heeft opgegeven, weet dat samenwerking voorop staat. Dus mag ik mensen erop aanspreken als zij onvoldoende open samenwerken."

Omdat het project uiteindelijk meerdere aanbieders heeft, kunnen de deelnemende partijen de reiziger meer keuzevrijheid bieden. Klijn: "Ook valt er iets te kiezen voor andere afnemers, zoals regio's en private partijen die hun klanten extra service willen bieden."

Betrokkenheid maakt gemotiveerd

Anders dan bij een aanbesteding, hebben de marktpartijen dankzij het

PCP-traject al in een vroeg stadium zeggenschap over de invulling van het project. "Dat geeft hen meer vrijheid, maar maakt ook dat wij van publieke zijde beter van hun kennis en commitment gebruik kunnen maken", aldus Klijn. "Die betrokkenheid maakt hen extra gemotiveerd om vanuit hun praktijkervaring mee te denken. Bovendien hebben zij een helder belang om na Beter Benutten door te gaan met de resultaten en omdat marktpartijen meefinancieren, vallen de kosten uiteindelijk lager uit. Zo kunnen we met hetzelfde geld meer verbeteringen op gang laten brengen en is het bovendien een investering voor de lange termijn."

Blik op de toekomst

Na de zomer zullen de vijf consortia vijf afzonderlijke, dynamische ov-planners opleveren met voorspellend vermogen, reistijdbewaking en advies. Klijn: "De vijf deelnemende regio's kunnen deze planners allereerst gebruiken in de vorm van nieuwe of verbeterde informatiediensten en app's. Vervolgens zullen marktpartijen de functionaliteiten stap voor stap kunnen uitbreiden naar daadwerkelijk (dynamische) multimodale planners, waarin ook voor- en natransport en uiteindelijk parkeren en wegverkeer zijn opgenomen. Daarbij zijn we wel afhankelijk van wat er aan data beschikbaar is en komt. Om bijvoorbeeld parkeerinformatie te kunnen geven, moeten daar wel eerst data van beschikbaar zijn. Gelukkig werken publieke en private parkeerexploitanten daar de komende maanden hard aan. Wij roepen overheden en private partijen dan ook op deze data zo snel mogelijk beschikbaar te maken."

In de pilot werken vijf regio's en dertien private marktpartijen samen:

Regio's

- Assen-Groningen
- Arnhem-Nijmegen
- Twente
- Noord-Brabant
- Maastricht

Vijf consortia

(dertien private marktpartijen)

- HP, Andes, TNO
- GoAbout, BeDataDriven, HB Consult
- Calendarq2, OpenGeo, OpenTrip Planner, GoAbout en OV-Info
- Goudappel-Coffeng, Bradon
- KinkrSoftware, OpenTripPlanner en OV-Info



Meer e-bikes in Twente

INWONERS VAN TWENTE KIEZEN VWAKER DAN HET LANDELIJK GEMIDDELDE VOOR DE AUTO OF FIETS. MAAR LIEFST 90 PROCENT VERPLAATST ZICH BINNEN DE REGIO EN MAAKT DAARBIJ WEINIG GEBRUIK VAN HET OPENBAAR VERVOER, OMDAT DE OV-VERBINDINGEN RELATIEF VER UIT ELKAAR LIGGEN. DE E-BIKE LIJKT VOOR DEZE INWONERS EEN GOED ALTERNATIEF.



Vier keer voordeel voor Brabantse forenzen

MET B-RIDERS WIL BRABANT IN ANDERHALF JAAR TIJD 1.850 FORENZEN VOOR DE FIETS OF E-BIKE LATEN KIEZEN. IEDEREEN DIE ZICH AANSLUIT BIJ DE B-RIDERS KAN EEN DEEL VAN HET AANKOOPBEDRAG VAN ZIJN E-BIKE TERUGVERDIENEN EN KRIJGT EEN ONLINE FIETSCOACH.

Woon-werkafstanden zijn in Twente over het algemeen kort. Forenzen die tot 15 kilometer van hun werk wonen, kunnen prima met een e-bike van en naar hun werk. De elektrische fiets doet er op zo'n korte afstand niet veel langer over dan de auto en het sluit goed aan bij de fietssnelweg F35 die in Twente wordt aangelegd. Bovendien past het prachtig bij de Slim Reizen-filosofie van Twente Mobiel, een initiatief van VNO-NCW Twente, Kamer van Koophandel, MKB Twente, ANWB, Regio Twente en de gemeenten Enschede en Hengelo.

Gebruik beloond
Met een e-fietsactie stimuleert Twente Mobiel het elektrische fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Medewerkers van de convenantpartners kunnen in de actieperiode een aantrekkelijke financiële bijdrage ontvangen,

als ze hun e-bike in het woon-werkverkeer gebruiken. Dit is anders dan bij andere fietsacties, waarbij vaak de aanschaf van een e-bike wordt beloond. In het project Twente Mobiel staat de hoogte van de maximale beloning vast. Deze is afhankelijk van het aantal gereden kilometers.

- Bij een afstand van 8 kilometer of minder kunnen de deelnemers maximaal 3 euro verdienen.
- Bij een afstand van 9 tot en met 14 kilometer kunnen ze maximaal 4 euro verdienen.
- Bij 15 kilometer of meer is de maximale beloning 5 euro.

Sociaal bewijs
Iedere deelnemer houdt dagelijks op zijn persoonlijke webpagina bij of hij naar het werk is gefietst. Op deze site leest hij hoeveel

kilometer hij heeft afgelegd, wat de opgebouwde beloning is, hoeveel CO2 hij heeft bespaard en hoeveel calorieën hij heeft verbrand. Deze scores kan hij vervolgens vergelijken met de gemiddelde score van de andere deelnemers.

Effectief

Sinds 1 juni 2013 telt het e-bikeproject 500 Twentse deelnemers die gemiddeld 10,5 kilometer afleggen als ze naar of van hun werk fietsen. Door het e-bikeproject laat meer dan de helft van de deelnemers drie dagen per week de auto staan. Met elkaar besparen ze jaarlijks 115.000 kilo aan CO2-uitstoot en 700.000 regionale autokilometers per jaar. Als ze dit gedrag volhouden, wordt het effect alleen maar groter.

Meer informatie over Slim Reizen en Twente Mobiel vindt u op www.twentemobiel.nl.

"Fietsende medewerkers hebben een frisse start van de dag, verliezen gewicht, voelen zich fit en gezond en komen ontspannen thuis. Geen filestress en nog een betere conditie ook", aldus de initiatiefnemers. B-Riders richt zich op Brabantse forenzen die in het woon-werkverkeer meer dan drie kilometer afleggen en die daarvoor meer dan de helft van de keren in de auto stappen.

Online Fietscoach

B-Riders start na de zomer, dan is de slimme app beschikbaar die de deelnemers coacht om hun fietsdoelen te bereiken en nog meer uit de fiets te halen. De een ziet een fietstocht naar het werk als een frisse start van de dag, de ander zal het als een dagelijks sportmoment gebruiken. Zo heeft iedereen zijn eigen motief om de auto wat vaker te laten staan.

E-Bike Bonus

Naast de gratis Fietscoach hebben B-Riders recht op een belastingvrije E-Bike Bonus: door op de fiets naar het werk te gaan, kunnen zij een deel van de aanschafkosten van hun e-bike terugverdienen.

Kijk voor meer informatie op www.b-riders.nl.



De koplopers zijn regionale werkgevers en publiekstrekkers. Zij lieten de minister concrete maatregelen zien die reizigers uit de spits houden en slimmer laten reizen. Voorzitter Bert Beun van het Deltion College: "Ondersteund door het programma Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad willen we de stroom studenten beter spreiden over de dag en meer aansluiten bij hun behoeften. Zo werken we aan een fietspendel naar het station en een proef met het verschuiven van lestijden."

Belangrijke rol

De minister prees de koplopers omdat zij laten zien dat werkgevers en publiekstrekkers een

Deltion College vergroot bereikbaarheid voor studenten

OM DE GASTVRIJHEID EN BEREIKBAARHEID VAN DE REGIO TE VERGROTEN, BIJEN ELF WERKGEVERS UIT DE REGIO ZWOLLE AANTREKKELIJKE REIS-ALTERNATIEVEN VOOR HUN WERKNEMERS, BEZOEKERS EN STUDENTEN. EEN VAN DE DEELNEMENDE PARTIJEN WIS HET ROC DELTION COLLEGE.

belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het vergroten van de bereikbaarheid van de regio. "Zij hebben namelijk een grote invloed op het reisgedrag van hun werknemers, bezoekers en studenten", aldus de minister.

Vooruitzicht naar 2015

De diverse maatregelen van de elf koplopers zorgen stuk voor stuk voor een aantrekkelijker manier van reizen. Gedeputeerde Gerrit Jan Kok: "De resultaten delen we weer met andere werkgevers en publiekstrekkers, zodat een nieuwe groep geprikkeld wordt om het voortouw te nemen en de gast-vrijheid en bereikbaarheid in onze regio te verbeteren."

Elf koplopers regio Zwolle

- Deltion College
- Wehkamp.nl
- Museum de Fundatie
- Provincie Overijssel
- Gemeente Kampen
- Gemeente Zwolle
- Citycentrum Zwolle
- Isala Klinieken
- Achmea
- IJsselhallen Zwolle
- PEC Zwolle



Gratis bewaakte fietsenstallingen

APeldoorn had als eerste gemeente in Nederland gratis bewaakte fietsestallingen. In 1997 was het aantal gestalde fietsen nog 150.000, na invoering van het kosteloos stallen liep dit aantal op naar 600.000 in 2002. Sindsdien is het aantal stallingen ongeveer gelijk gebleven.

Apeldoorn financiert de vier gratis dagstallingen en de gratis nachtstalling uit de opbrengsten van betaald parkeren. Hiermee stimuleert de gemeente het fietsgebruik en dringt ze het autogebruik terug.

Afname van het autogebruik heeft vijf voordelen:

- Minder CO₂-uitstoot
- Een beter leefmilieu dankzij minder geluidsoverlast

- Afname gezondheidsklachten veroorzaakt door fijnstof
- Beperking van het ruimtegebruik voor wegen en parkeervoorzieningen
- Afname van het grondstoffenverbruik

Bovendien zorgt het gratis bewaakte stallingen voor minder zwerf fietsen in de binnenstad en een flinke afname van het aantal gestolen fietsen.

PERSONAL COACH GUY ZET MAASTRICHTSE WERKNEMERS AAN TOT FIETSEN

Maastricht Bereikbaar

MAASTRICHT-BEREIKBAAR MOTIVEERT SINDS APRIL 2013 MEDEWERKERS VAN DE 23 CONVENANTPARTNERS OM HUN AUTO VOOR DE FIETS TE VERRUILLEN. ZE KRIJGEN DAARBIJ HULP VAN PERSONAL COACH EN MOTIVATOR GUY VLUGGEN: "IK GA PROBEREN DE MEDEWERKERS ZO VER TE KRIJGEN DAT ZE UIT HUN AUTO KOMEN EN GAAN FIETSEN NAAR HUN WERK."

Medewerkers van de aangesloten Maastrichtse bedrijven kunnen gratis een week lang een e-bike testen. Kopen ze vervolgens de fiets dan krijgen ze tot 700 euro voordeel bij aanschaf. Daarnaast krijgen ze steun van de enthousiaste Guy, een personal coach die twijfelaars over de streep moet trekken.

Volle tank versus opladen accu

Op www.komopdefiet.nl maakt Maastricht-Bereikbaar vergelijkingen die de Maastrichtenaars moeten aanzetten tot het uitproberen of zelfs aanschaffen van een e-bike:

1. Parkeren in Maastricht kost, als je geluk hebt, al 2,20 euro per uur. Het stallen van een fiets is dan veel goedkoper.
2. Voor een volle tank benzine betaal je gemiddeld 60 tot 80 euro. Het opladen van een e-bike kost 0,08 euro.

3. Een fitnessabonnement kost ongeveer 45 euro per maand. Een work-out op de fiets naar je werk is gratis. Bovendien is de CO₂-uitstoot van een e-bike te verwaarlozen in vergelijking met een auto.

Meer financieel voordeel

Om de overstap van de auto naar een fiets extra aantrekkelijk te maken, biedt Maastricht-Bereikbaar dit jaar extra financiële voordelen.

- Iedereen die overgaat tot aanschaf van een (e-)fiets bespaart zo'n 400 tot 700 euro.
- Voor werknemers die de auto voor de fiets verruilen, vergoedt Maastricht-Bereikbaar vanaf september 0,10 euro per kilometer woon-werkverkeer. De totale vergoeding per werknemer is maximaal 400 euro in twaalf maanden.

- Sommige werkgevers verdubbelen de fietsvergoeding van Maastricht-Bereikbaar.
- Andere werkgevers bieden financieringsoplossingen bij de aanschaf van een (e-)fiets.
- Bij diverse werkgevers kunnen werknemers hun nieuwe (e-)fiets betalen met hun brutoloon, wat hen fiscaal voordeel oplevert.

Kijk voor meer informatie over het project en de deelnemende bedrijven op www.komopdefiets.nl.

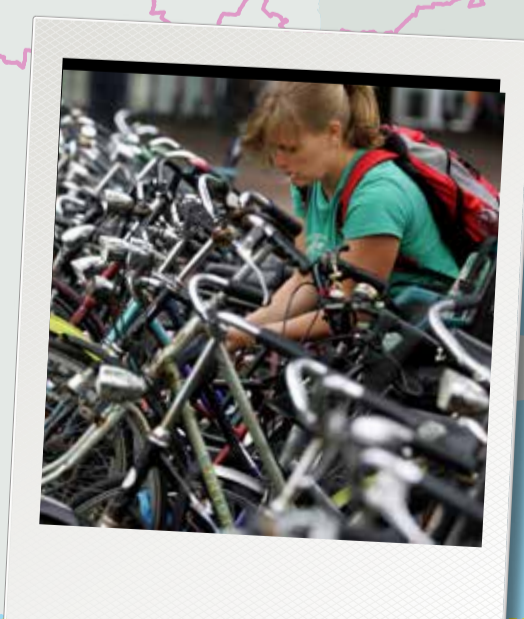


De drie G's van Guy

Personal coach Guy moedigt deelnemers aan om uit de auto te komen en op de fiets te stappen. Geïnteresseerden kunnen zijn blog volgen via www.komopdefiets.nl/verhalen-van-guy of kijken op Facebook of Twitter.

Guy hanteert drie eenvoudige G's. Fietsen is:

1. Gemakkelijk
"Je omzeilt al het verkeer, staat nooit vast, hebt altijd parkeerplek en kunt routes kiezen waar je met de auto niet kunt komen."
2. Gezond
"Algemeen advies is om minimaal een half uur per dag te bewegen. Dat haal je al snel als je met de fiets naar het werk komt."
3. Goedkoop
"Een tank volgooien met benzine kost al snel 80 euro. Fietsen is gratis. En kies je voor een e-bike, dan kun je al voor 0,08 cent de accu opladen."



REGIO ARNHEM NIJMEGEN

Minder dan vijf kilometer? Fietsen is leuker!

EEN DERDE VAN DE INWONERS VAN DE REGIO ARNHEM NIJMEGEN BLIJKT DE AUTO TE PAKKEN VOOR EEN RITJE VAN MINDER DAN VIJF KILOMETER. DAT WEES ONDERZOEK VAN DE STADSREGIO IN JUNI 2013 UIT. MET DE NIEUWE CAMPAGNE FIETSEN IS LEUKER WIL DE REGIO MENSEN BEWUST MAKEN VAN DEZE ONLOGISCHE GEWOONTE DIE EEN ZWARE DRUK LEGT OP DE BEREIKBAARHEID VAN DE REGIO.

Voor korte ritten in en om de stad is de fiets vrijwel altijd een beter en vaak ook leuker alternatief voor de auto. De campagne Fietsen is leuker ging in juni 2013 van start met een grote fietskaravaan en veel rumoer in de binnensteden van Arnhem en Nijmegen.

Met de auto naar de kapper
Doordat het gebruik van de fiets en de e-bike de afgelopen jaren op diverse manieren is gestimuleerd in de regio Arnhem Nijmegen, gaat nu 33 procent van de inwoners fietsend naar het werk. Dat is bijna 10 procent meer dan in de rest van Nederland. Toch stapt 33 procent van de inwoners nog vaak in de auto voor ritjes korter dan vijf kilometer. Bijvoorbeeld om de kinderen weg te brengen, brood te kopen, naar de kapper te gaan of naar het werk te rijden. Dit soort ritten leggen een zware druk op de bereikbaarheid van Arnhem en Nijmegen. En dat terwijl de fiets juist voor deze ritten een goed alternatief is.

Vrolijke fietskaravaan

Een vrolijke karavaan met een fietsorkest, bakfietsen, eenwielaars en ballonnen trok bij de aftrap van de campagne door de binnensteden van Arnhem en Nijmegen. Met de boodschap "Minder dan 5 kilometer?"

"Fietsen is leuker!" liet de optocht mensen zien wat de voordelen van de fiets zijn. Een betere gezondheid bijvoorbeeld. Of de frisse buitenlucht, niet hoeven zoeken naar een parkeerplek en een positieve bijdrage aan het milieu. Argumenten waar volgens onderzoek de inwoners van Arnhem en Nijmegen gevoelig voor zijn. Maar liefst 79 procent blijkt bijvoorbeeld gezondheid als belangrijkste reden te zien om de fiets te pakken. Geen reis- en parkeerkosten was voor 67 procent belangrijk en de positieve bijdrage aan het milieu was voor 53 procent van de respondenten steekhoudend.

Discussies in social media

De Facebookpagina Fietsen is leuker, brengt fietsliefhebbers, fervente autorijders en twijfelaars bij elkaar. Via dit platform kunnen ze ervaringen delen, discussiëren en elkaar inspireren over alles wat fietsen leuker maakt.

SLIM

De campagne Fietsen is leuker, is onderdeel van het programma SLIM (Samen Leidend in Mobiliteit). Hierin werken wegbeheerders, het bedrijfsleven en de stadsregio Arnhem Nijmegen samen aan een betere verkeersdoorstroming. Ze stemmen werkzaamheden af, benutten de bestaande infrastructuur beter en bieden aantrekkelijke reisalternatieven aan. Lees meer op www.slimopweg.info.

7.000 extra fietsenstallingen in Rotterdam

Vanuit het Beter Benutten-programma worden er in de Rotterdamse regio 7.000 extra fietsenstallingen geplaatst, waarvan er nu 520 zijn neergezet bij het metrostation Capelse brug. Dit succes is het resultaat van de vruchtbare samenwerking tussen de gemeente Capelle aan den IJssel, deelgemeente Prins Alexander, stadsregio Rotterdam en De Verkeersonderneming.

Kijk voor meer informatie op www.verkeersonderneming.nl.



PROJECT DE BLAUWE GOLF

Brugopeningen optimaliseren

IN NOORD-HOLLAND WERKEN RIJKSWATERSTAAT, PROVINCIE EN GEMEENTEN SAMEN AAN HET PROJECT DE BLAUWE GOLF.

“WE OPTIMALISEREN BRUGOPENINGEN OM DE OVERLAST VOOR HET VAAR- EN AUTOVERKEER TE BEPERKEN”, VERTELT BART BOSMAN, VERKEERSMANAGER BIJ PROVINCIE NOORD-HOLLAND. “DAT KAN BIJVOORBEELD DOOR BRUGGEN ZO KORT MOGELIJK TE OPENEN EN VAAR- EN WEGGEBRUIKERS BETER TE INFORMEREN.”



“We dienden het projectvoorstel van Rijkswaterstaat in augustus 2012 in, omdat we de situatie bij de brug in de A9 over zijkanaal C onveilig vinden. Bovendien willen we automobilisten beter informeren over brugopeningen”, vertelt Kirsten van Dijk, projectleider Blauwe Golf bij Rijkswaterstaat West-Nederland Noord. “Als de brug in de A9 naar beneden is, dobberen de wachtende boten vaak door elkaar voor de brug. Dat verbeteren we door voldoende wachtplaatsen te maken. Bovendien kunnen schepen zich dan beter positioneren, zodat ze sneller door de brug zijn. Dat is wel zo prettig voor de weggebruikers.” Daarnaast wil Rijkswaterstaat de informatievoorziening voor weg- en vaarweggebruikers verbeteren, zodat ze hun reis goed kunnen plannen. “Al snel bleek dat de provincie Noord-Holland hier ook aan werkte”, vertelt Van Dijk. “Toen besloten we de handen ineen te slaan.”

Brugwachter beter informeren

Rijkswaterstaat en de provincie Noord-Holland willen beide de informatievoorziening verbeteren en de brugbediening beter afstemmen. Bosman: “Nu draaien bruggen vaak voor elk schip dat

langskomt en onafhankelijk van elkaar. Dat kan effectiever. We willen toe naar een situatie waarbij de eerste brugwachter de schepen voor zijn brug verzamelt, waarna ze als konvooi door de bruggen van een stad of route varen. Daardoor stromen zowel de scheepvaart als het autoverkeer beter door.” Om deze situatie te bewerkstelligen, ontwikkelen de partijen een informatiesysteem dat de brugwachter informeert over de schepen die zijn brug naderen. “Daardoor kan hij beter kiezen wanneer hij de brug opent”, zegt Van Dijk. “Maar de uiteindelijke kracht zit in samenwerking”, voegt Bosman toe. “In dit gebied werken zeven vaarwegbeheerders en negen wegbeheerders, zoals ProRail, de gemeente en Rijkswaterstaat.

De vaarwegbeheerders hebben allemaal hun eigen brugwachters in dienst. Om te zorgen dat die kunnen samenwerken, sloten we onlangs een samenwerkingsovereenkomst tussen alle beheerders in de regio Noord-Holland.”

Vijftig vrachtwagens in een schip

Ander uitgangspunt in het project is de informatievoorziening aan automobilisten. “We hebben

dit project opgezet, omdat zij klaagden over files en te lange wachttijden door brugopeningen”, zegt Bosman. Van Dijk vult aan: “Het wordt steeds drukker op de weg en Rijkswaterstaat heeft de politieke opgave om minder vaak te gaan bedienen.” Bosman: “Tegelijk is het geen optie om de vrije doorvaart nog verder te beperken met bijvoorbeeld spitssluitingen. Er passen dertig tot vijftig vracht-wagens in een schip, die kun je niet allemaal naar de weg verplaatsen. Vaak realiseren automobilisten zich dat niet en dat willen we veranderen. Bijvoorbeeld door informatieve banners aan de brug te hangen. Het wachten is immers prettiger als je weet waarvoor je wacht.” Van Dijk: “En doordat we samen kritisch naar de brugopeningen kijken, kunnen we op zoek naar een win-winsituatie, zodat de pijn wordt verdeeld.”

Informatiesysteem voor automobilisten

Om de autoweggebruikers beter te informeren, werken Bosman en Van Dijk aan een informatiesysteem voor automobilisten. “Zoals we de brugwachters willen informeren over de schepen voor hun brug, willen we automobilisten

informeren over het tijdstip waarop en hoe lang de brug open gaat. Dan kunnen ze bijvoorbeeld tijdig een andere route nemen”, vertelt Bosman. “Zo willen we 2.500 voertuigverliesuren reduceren, dat zijn de uren waarop een voertuig stilstaat bij de veertig bruggen die binnen het project vallen.”

Samenwerking vergroot veiligheid

Bosman en Van Dijk hebben veel aan de ervaringen van hun collega's in Zuid-Holland. De provincie Zuid-Holland loopt voorop in de ontwikkeling en is testregio binnen het project Blauwe Golf Verbindend. Vooruitlopend op de ontwikkelingen van de Blauwe Golf ontwikkelde de provincie Zuid-Holland al de app VarenZH, waarmee vaarweggebruikers informatie over vaarwegen en ligplaatsen kunnen opzoeken. Bosman en Van Dijk vertellen over de samenwerking: “Om de voortgang te vergroten overleggen we regelmatig met onze collega's in Rotterdam en Zuid-Holland die ook aan projecten voor de Blauwe Golf werken. Samen verbeteren we de onveilige situatie op het water en voorkomen we onnodige files op de weg.”

Dienst Uitvoering Onderwijs gaat slimmer werken en reizen

HET HOOFDKANTOOR VAN DE DIENST UITVOERING ONDERWIJS (DUO) LIGT TEN ZUIDOOSTEN VAN GRONINGEN, VLAK BIJ HET EUROPAPARK. DIT GEBIED IS IN ONTWIKKELING. EIND VORIG JAAR IS HET NIEUWE NS-STATION EUROPAPARK GEOPEND EN VAN 2015 TOT 2019 WORDT DE ZUIDELIJKE RINGWEG AANGEPAKT. DOOR DEZE WERKZAAMHEDEN WORDT HET WEGENNET ROND DE GRONINGSE ZUIDAS DRUKKER. PIET KOEHORST, SENIOR MANAGER SERVICE EN NIEUWBOUW DUO ZORGT DAT DUO BEREIKBAAR BLIJFT TIJDENS DE WERKZAAMHEDEN.

Koehorst legt uit dat het pand van DUO vlak naast de ringweg staat. “Namens DUO zoek ik contact met andere grote bedrijven in de omgeving die dezelfde mobiliteitsproblematiek hebben.

Hoe blijven we tijdens de ringwerkzaamheden bereikbaar? En hoe kunnen we het autoverkeer terugdringen, ook als de werkzaamheden zijn afgerond? Moeten we met de NS in overleg om het nieuwe station beter te gebruiken? En wat kunnen we met P+R?”

Op de fiets

Net als de bedrijven waarmee Koehorst zich over de bereikbaarheidsvragen buigt, is DUO convenantpartner van Ga slimmer reizen & werken, een samenwerkingsverband tussen werkgevers, werknemers en overheden in de regio Groningen-Assen. Koehorst: “DUO

werkt vooral aan fietsmobiliteit. Onze parkeergarage, die op 15 juli is geopend, biedt ruimte aan 1.500 fietsen, er komen oplaadpunten voor elektrische fietsen en een fietsreparatiepunt.” De stalling is niet het enige middel om een nieuwe manier van reizen aantrekkelijker te maken. “We werken inmiddels met een financiële vergoeding voor mensen die regelmatig met de fiets naar kantoor komen. Daarnaast komen er oplaadpunten voor elektrische auto's in de nieuwe garage. Maar we blijven ons vooral focussen op fietsen.”

Verdrievoudiging aantal thuiswerkers

Sinds de bouw van de parkeergarage promoot DUO ook Het Nieuwe Werken. Koehorst: “Voor 10 fte hebben we acht werkplekken. Werknemers kunnen

tokens aanvragen om thuis te werken. In twee jaar tijd nam het aantal uitgegeven tokens toe van 300 naar 1.000!” Naast thuiswerken en fietsen naar kantoor, verbetert ook het nieuwe NS-station de bereikbaarheid van de Groningse Zuidas. “We stimuleren medewerkers en vooral klanten om met het openbaar vervoer naar ons hoofdkantoor te komen, mede omdat onze parkeergarage niet toegankelijk is voor externen.”

Blijvende keuze voor fiets of ov

Dankzij de aandacht voor de fietsende medewerker is er een gezonde concurrentie voor de parkeergarage. “Het zou mooi zijn als de mensen die nu voor de fiets of het ov kiezen, dat ook blijven doen wanneer de werkzaamheden in 2019 zijn afgerond.”

OOK ZWEDEN STIMULEERT ALTERNATIEVE VERVOERMIDDELEN

No ridiculous car trips in Malmö

IN HET ZWEEDSE MALMÖ BLEEK DAT VAN ALLE MENSEN DIE EEN AFSTAND VAN MINDER DAN VIJF KILOMETER AFLEGGEN, DE HELFT MET DE AUTO GAAT. OM DIT AAN TE PAKKEN EN DAARMEE DE VELE VERKEERSOPSTOPPINGEN TEGEN TE GAAN, STARTTE EEN PROJECTTEAM DE CAMPAGNE 'NO RIDICULOUS CAR TRIPS'.

De campagne bestond uit een prijsvraag waarin inwoners van Malmö werden opgeroepen hun meest onzinnige autorit op te schrijven. Zo vertelde een van de inzenders dat ze een keer met de auto de 500 meter naar haar werk reed, alleen om haar kopsel in model te houden. Vervolgens moest ze wel 100 meter lopen van de parkeerplek naar haar werk. Een ander schreef dat hij met de auto naar de buurtsuper reed om een brood te kopen.

Verhalen vertellen

Als mensen de grappige verhalen over hun rijgedrag opschrijven, worden ze direct geconfronteerd met hun eigen absurde gedrag. Daarna is het voor hen gemakkelijk om dit gedrag te veranderen. Bovendien gaan verhalen snel van mond tot

mond, waardoor de boodschap bij nog meer mensen terecht komt. Deze combinatie van *storytelling* en humor, maakte van de campagne een geslaagde proef.

Blijvend gemotiveerd

Het resultaat van de actie was dat 12.000 inwoners minder vaak de auto pakten dan voorheen. Het aantal mensen dat voor de fiets koos, steeg tussen 1995 en 2010 van 20 procent naar 30 procent. Alle deelnemers die zijn overgestapt op de fiets wilden dit verbeterde gedrag blijven vasthouden.

☛ Het factsheet met een uitvoerige projectbeschrijving en de behaalde resultaten kunt u downloaden via www.beterbenutten.nl.

ANDRIES VAN DAALEN, CEO WEHKAMP.NL:

'Benut je netwerk goed, dan gaat het balletje vanzelf rollen'

ALLE ONDERNEMERS IN DE REGIO ZWOLLE-KAMPEN HEBBEN TE MAKEN MET DEZELFDE BEREIKBAARHEIDSPROBLEMEN. HET IS DUS VOOR IEDEREEN VAN GROOT BELANG DAT DIE WORDEN OPGELOST. "WIJ DOEN DAT DOOR SAMEN TE WERKEN MET EEN ZO BREED MOGELIJKE SELECTIE VAN ONDERNEMERS, SCHOLEN, ZIEKENHUIZEN EN CULTURELE INSTELLINGEN", ALDUS ANDRIES VAN DAALEN, CEO WEHKAMP.NL, EEN VAN DE GROTERE BEDRIJVEN IN DE REGIO ZWOLLE-KAMPEN. "VOOR MIJ IS HET NIET MEER DAN LOGISCH DAT IK ME INZET VOOR DE BEREIKBAARHEID VAN DE REGIO."



Voor ROC's en de hogeschool Windesheim is het van belang dat de school goed bereikbaar is voor leerlingen. Museumbezoekers stimuleer je door een aantrekkelijk aanbod te doen in samenwerking met bijvoorbeeld NS, het zogeheten 'bereikbaarheidsarrangement'. Of door een huwelijk tussen culturele instellingen en (de parkeerplaatsen van) de IJsselhallen. Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) maakt dan ook van het Beter Benutten-project in haar regio een *gezamenlijk* project.

Hoe krijg je medeondernemers enthousiast?

"Vaak worden programma's van bovenaf opgelegd. Maar voor echte betrokkenheid is een bottom-up-aanpak belangrijk", aldus Van Daalen. "Alle ondernemers kampen met dezelfde bereikbaarheidsproblemen, waarom zou je die niet gezamenlijk aanpakken? Bedrijven

Brabant verleidt spitsrijders tot gedragsverandering

HET PROJECT SPITSMIJDEN IN BRABANT ONDERZOCHT OF SPITSRIJDERS TE VERLEIDEN WAREN TOT GEDRAGS-VERANDERING. TWEE JAAR LANG, TUSSEN SEPTEMBER 2010 EN SEPTEMBER 2012, DEDEN 2.300 AUTOGEBRUIKERS MEE AAN EEN PRAKTIJKPROEF. DE RESULTATEN WAREN POSITIEF: TIJDENS DE BELONINGSPERIODE MEDEN DE DEELNEMERS MEER DAN DE HELFT VAN HUN SPITSRITTEN.

De deelnemers aan het project Spitsmijden Brabant konden onder meer elke maand tot honderd euro verdienen als zij met hun auto de spits in het centrum van 's-Hertogenbosch of Eindhoven meden. Afhankelijk van het oorspronkelijke reisgedrag van de deelnemer werd een maximumbeloning vastgesteld. Reed iemand tijdens de proefperiode toch in de spits, dan ging daar een klein bedrag vanaf. Deze aanpak bleek te werken: mensen zijn meer gemotiveerd om verlies te mijden (het bedrag dat van de beloning af gaat) dan om een evenredig klein bedrag te winnen.

Gemiddeld 800 spitsritten per dag minder

Tijdens de beloningsperiode meden de deelnemers 53 procent van hun spitsritten. Op een gemiddelde werkdag was dit een afname van 800 autoritten in de spits. Van die 53 procent koos 22 procent voor een alternatieve route en reisde 12 procent op een ander tijdstip.

Sociale druk

Mensen hebben vaak wel de intentie om hun gedrag te veranderen, maar het is lastig om deze voornemens vol te houden.

Toch houden mensen er niet van als hun houding niet rijmt met hun gedrag. Spitsmijden Brabant introduceerde daarom een experiment, het persoonlijk mijdsplan: hierbij moesten circa 450 deelnemers goed nadenken over hun mogelijkheden om de spits te mijden. Deze voornemens moesten zij heel concreet omschrijven. Vervolgens kregen deelnemers feedbackmails met daarin een terugkoppeling van hun daadwerkelijke spitsmijdingen en de verhouding tot het aantal mijdingen dat ze zich hadden voorgenomen. Dit koppelden de onderzoekers vervolgens aan de groepsnorm: het gemiddelde mijdingspercentage van alle deelnemers. Zat een deelnemer onder die norm, dan kreeg hij het bericht dat hij lager scoorde dan de andere deelnemers. Deze sociale normfeedback zorgde voor meer spitsmijdingen bij de deelnemers aan het experiment.

☛ Het factsheet met een uitvoerige projectbeschrijving en de behaalde resultaten kunt u downloaden via www.beterbenutten.nl.

hebben vaak een enorm netwerk. Daar moeten we mee beginnen. Ik bel andere ondernemers op en zeg: 'We hebben een geweldig mobiliteitsproject waaraan ook jij mee moet doen, laten we het erover hebben!' Als je je netwerk goed benut, gaat het balletje vanzelf wel rollen."

Hoe krijg je werknemers enthousiast?

"Je moet eerst zorgen dat je goede spitsmijden-deals hebt georganiseerd, zodat je je werknemers iets te bieden hebt. Daarna kun je hen bij de maatregelen betrekken. Bijvoorbeeld met een app over de werkzaamheden – in Zwolle-Kampen is die inmiddels al uitgerold – en met andere tools en vormen van social media. Het inkloksysteem voor onze medewerkers hebben we al een aantal jaar geleden afgeschaft: het gaat erom dat een taak goed wordt uitgevoerd, los

van plaats en tijd. Wij bieden werknemers daarom de mogelijkheid en faciliteiten om te flexwerken of thuis te werken."

Wat is de inbreng van wehkamp.nl?

"Om een gedragsverandering teweeg te brengen, krijgen bedrijven een grote rol: zij moeten die veranderingen mogelijk maken, ze faciliteren. Wehkamp.nl is nu in overleg met twee koplopers in de buurt over een mogelijk gezamenlijke pendel vanaf het station. Vanuit ons bedrijf zijn er verschillende deelwerkgroepen die praten over mogelijke oplossingen voor de mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen waarmee we te maken hebben. Daarbij schuift ook iemand van de afdeling marketing aan. Kennis van social mediagebruik binnen wehkamp.nl kunnen we zo ook voor Beter Benutten inzetten."

GEDEPUTEERDE ELISABETH POST:

‘Waterwegen uitstekend alternatief voor drukke autowegen’

DE FILEDRUK OP DE WEGEN IN DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM BELEMMERT DE ECONOMISCHE GROEI VAN DEZE REGIO. DE CONGESTIE IS HET GROOTST ROND DE STAD AMSTERDAM, IN DE SPITS. DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND WERKT HARD OM DEZE MOBILITEITSPROBLEMEN OP TE LOSSEN. “WE PROBEREN DE VERKEERSOPSTOPPINGEN TE VOORKOMEN DOOR NIEUWE INFORMATIE- EN VERKEERSMANAGEMENTTECHNIEKEN TE ONTWIKKELEN”, VERTELT ELISABETH POST, GEDEPUTEERDE VAN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND.

“We proberen continu de drukte te verminderen”, zegt Post. “Naast de nieuwe informatie- en verkeersmanagementtechnieken stimuleren we mensen om op andere tijden of plaatsen te werken. En we informeren hen over alternatieve vervoersmiddelen, zoals de fiets en het openbaar vervoer.” Soms komen de verkeersopstoppingen in de metropoolregio Amsterdam uit onverwachte hoek. Post: “Een openstaande brug bijvoorbeeld, veroorzaakt in de spits al snel een behoorlijke vertraging. De vele waterwegen in onze regio zijn een uitstekend alternatief voor de drukke wegen, maar het ergert weggebruikers. Ik ben dan ook blij dat de doorstroming bij bruggen wordt opgepakt in Beter Benutten.”

Verkeersmanagement rond brugopeningen

Doordat het drukker wordt op de wegen en vaarwegen, wordt verkeersmanagement rond brugopeningen belangrijker.

Post legt uit: “De brugwachter moet weten waar de vloot zit, waar het openbaar vervoer is, hoe druk het is op de weg en hoe een brugopening de doorstroming beïnvloedt. Met deze informatie kan hij het optimale bedienmoment bepalen, waarna we het weg- en scheepvaartverkeer goed kunnen informeren over de wachttijden. Met het project Blauwe Golf willen we betere informatie bieden en daarmee meer grip kweken bij weggebruikers voor de brugopeningen. Daarnaast willen we de voertuigverliesuren verminderen, dat zijn de uren waarin voertuigen stilstaan.”

Maatwerk per route en brug

“We bekijken nu per route en brug welke maatregelen nodig zijn. Dat is maatwerk. Zo zijn ‘terugtelklokken’ voor sommige bruggen de beste oplossing. Deze voorspellers hangen aan de brug en geven aan wanneer de brug open- of dichtgaat. Voor andere locaties werkt een mobiele app juist het best. Eind 2013 beslisten we of, hoe en wanneer we de maatregelen toepassen. Daarna is het aan de markt om ze uit te voeren.”

Samenwerken aan de Blauwe Golf

In de provincie Noord-Holland werken de vaarwegbeheerders van Zaanstad, het Amsterdamse waterbedrijf Waternet, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat aan het project Blauwe Golf. “Bovendien betrekken we de wegbeheerders van deze partijen erbij en de wegbeheerders van de gemeente Alkmaar. In routeoverleggen – per route komen (weg)beheerders twee keer per jaar bij elkaar – informeren we de recreatie- en beroepsvaart over de plannen. En we betrekken hen bij de verdere uitwerking. Landelijke afstemming vindt plaats binnen het overkoepelende project Blauwe Golf Verbindend, waarin het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, de provincies Noord- en Zuid-Holland en het havenbedrijf Rotterdam zijn vertegenwoordigd.”



Forenzen enthousiast over spitsmijdprojecten

WINNEN VAN DE FILE, FILEJACHT, SPITSVRIJ, PROBEER EEN E-BIKE EN FIETSEN LOONT: IN HET HELE LAND ZIJN MENSEN ENTHOUSIAST OVER DE BETER BENUTTEN-PROJECTEN. DRIE AMBASSADEURS VERTELLEN HOE EN WAAROM ZE DE SPITS MIJDEN.

STEF GROENEN (ROSMALEN) – WINNEN VAN DE FILE

‘Mijn manager houdt rekening met de spijstijden bij het inplannen van onze werktijden’

STEF GROENEN IS SPITSMIJDER VANAF HET EERSTE BEGIN EN WON IN DE TWEEDE SPELRONDE DE HOTELBON VAN 250 EURO. HIJ WERKT IN HET ARTHOTEL IN EINDHOVEN EN RIJDT ELKE DAG VAN ROSMALEN NAAR ZIJN WERK.

“Ik deed al mee in de eerste ronde van Winnen van de file, maar in de tweede ronde begon ik actief te mijden”, vertelt Stef. Sinds spelronde 3 speelt hij ook mee met Filejacht. Stef: “Tijdens het spel ben ik steeds fanatieker geworden. Ik houd mijn tegenstanders in de top 5 goed in de gaten en om extra punten te verdienen, vul ik mijn mijdplan in. En natuurlijk zet ik mijn app aan als ik in de auto stap en controleer of mijn telefoon voldoende batterij heeft om de app te laten draaien.”

Carpoolen buiten de spits

Door zijn werk in het hotel heeft Stef onregelmatige werktijden. “Dat maakt het gemakkelijker om de spits te mijden dan met een normale kantoorbaan.” Hij carpoolt regelmatig met zijn manager, die bij het inplannen van de werktijden



rekening houdt met de spijstijden. Stef is mede door het competitie-element extra alert op zijn reistijden: “Natuurlijk is het fijn om niet tijdens mijn vrije uren in de file te staan. Maar ook voor het spel ga ik soms een kwartiertje eerder of later weg, dan kan ik nog net de punten voor Winnen van de file meepakken.”

FRANCES HOEBEN (GROESBEEK) – WINNEN VAN DE FILE

‘Buiten de spits rijdt het lekker door en het is leuk om mee te doen aan Winnen van de file’

SPITSMIJDEN OP DE A2 MET WINNEN VAN DE FILE IS NIET ALLEEN LEUK, MAAR HET LEVERT OOK NOG WAT OP. FRANCES HOEBEN UIT GROESBEEK DOET SINDS NOVEMBER 2012 FANATIEK MEE AAN WINNEN VAN DE FILE.

Frances: “Direct toen ik de persoonlijke brief over Winnen van de file op mijn deurmat vond, heb ik me aangemeld en de app gedownload. Dat heeft me tot nu toe al veel moois opgeleverd:

een bioscoopbon, een dinerbon van 150 euro en nu ook een hotelbon van 250 euro. Daar kan ik mee thuiskomen.” Frances reist elke dag van Groesbeek naar Vught. Hij heeft onregelmatige werktijden, wat het relatief makkelijk maakt om de file te mijden. “Buiten de spits rijdt het lekker door en het is leuk om mee te doen aan Winnen van de file.”



Collega's doen mee

Frances' enthousiasme over het spel bleef niet onopgemerkt bij zijn collega's: “Toen ik iets won, attendeerde ik mijn collega's uit Bostel en Kerkdriel meteen op het spel. Zij spelen nu ook mee.”

IN-CAR INFORMATIEDIENSTEN

‘Een systeem dat de reiziger in het hele land kan gebruiken’

VERSCHILLENDE PARTIJEN BIJEN INFORMATIEDIENSTEN DIE DE REIZIGER VOOR, TIJDENS EN ZELFS NA DE RIT INFORMEREN. BIJVOORBEELD OVER FILES EN WERKZAAMHEDEN AAN HET SPOOR. DE OVERHEID WIL DE ONTWIKKELINGEN ROND DEZE IN-CAR INFORMATIESYSTEMEN BUNDELEN EN SCHREEF DAARVOOR EEN PRIJSVRAAG UIT. “DAARMEE WILLEN WE DE MARKT STIMULEREN OM SAMEN TE WERKEN EN HET NIVEAU VAN DE DIENSTEN EEN STAPJE HOGER TE TILLEN”, ZEGT HENK DRIESSEN, PROJECTLEIDER BIJ STADSREGIO ARNHEN-NIJMEGEN.

“We zien verschillende initiatieven rond de in-car informatiediensten”, vertelt Driessen. “Elke regio en marktpartij heeft zijn eigen ambitie. Zo wil Zwolle vooral informatie verschaffen over de bereikbaarheid van de binnenstad, terwijl Maastricht het accent legt op wegwerkzaamheden aan de A2. En wij in Arnhem en Nijmegen richten ons op een regionaal concept. Die invalshoeken willen we bundelen, zodat we uiteindelijk uitkomen op informatiediensten die de reiziger in het hele land kan gebruiken. Mogelijk ontstaan er vergelijkbare diensten, zodat de reiziger kan kiezen welk systeem hij het prettigst vindt. Bovendien ontstaat daardoor nieuwe business.”

Leuke ideeën, bijzondere samenwerking

Voordat ze de prijsvraag uitschreven, zochten de zeven deelnemende regio's – Groningen-Assen, Zwolle-Kampen, Midden-Nederland, Brabant, Arnhem-Nijmegen, Haaglanden en Maastricht – elkaar op. “We bespraken hoe we de markt voor

informatiediensten een kwaliteitsimpuls konden geven en besloten tot een gezamenlijke aanpak. De prijsvraag leek ons een goed idee, omdat we de markt hiermee voldoende vrijheid konden bieden.” Tijdens de marktconsultaties bleek al dat dit werkt. “Er kwamen goede en nieuwe ideeën langs en we merkten dat partijen met verschillende specialisaties elkaar opzochten. Bijvoorbeeld een data-analist, app-ontwikkelaar en marketingbedrijf die samen kansen zagen. Dat was precies de bedoeling. We hopen op een of meerdere diensten die de weggebruiker voor, tijdens en na zijn reis ondersteunen. Dat kan via een app op de smartphone of tablet, een informatiesysteem in de auto of misschien wel via een helemaal nieuw concept.”

Jury met experts

Op 2 augustus dienden de partijen hun definitieve plannen in. Een jury met experts op het gebied van verkeers technologie, gedragsbeïnvloeding en businessmodellen beoordeelt de ideeën en in het vroege najaar worden de winnaars bekendgemaakt. Deze partijen – maximaal vijf – gaan het product of de dienst daadwerkelijk in de markt zetten. Daarvoor krijgen ze financiële ondersteuning van de deelnemende overheidspartijen.

Data verbeteren

Naast de prijsvraag rond de in-car informatiediensten, willen de regio's de data verbeteren. “We pakken de hele waardeketen voor reis-informatie aan”, zegt Driessen. “De nieuwe toepassing mag straks natuurlijk niet geremd worden door ontoereikende of onbetrouwbare data.” De samenwerkende overheden verbeteren bijvoorbeeld de informatievoorziening rond wegwerkzaamheden. Die worden nu al wel gemeld, maar dat kan preciezer. “Idealiter weet het in-car systeem precies wanneer de weg is afgesloten en wanneer hij weer wordt vrijgegeven. Daarnaast willen we de locatiereferentie optimaliseren. Door de beperkingen van de huidige methode staan vertragingen nu nog weleens op de verkeerde locatie aangegeven.”

Andere aandachtspunten zijn de informatie over maximumsnelheden, een betrouwbaardere inschatting van de restduur van incidenten en het verwerken van gegevens over regelscenario's in de verkeersinformatie. “Als we bijvoorbeeld de regelscenario's meegeven aan de providers van de informatie-diensten, dan kunnen deze al vooraf de route-informatie aanpassen. In de toekomst gaat dat hopelijk nog gemakkelijker. Ik hoop dat providers dan – op basis van de verkeersdrukke – zelf kunnen inschatten welk scenario wegbeheerders zullen inzetten en dat ze daarop anticiperen. Dit wensbeeld hebben we ook meegegeven bij de prijsvraag en ik ben heel benieuwd wat daar uitkomt.”



GEDRAGSBEÏNVLOEDING

Filemijden als gedragspatroon

STEEDS VAKER HEBBEN PROJECTEN VAN BETER BENUTTEN EEN LINK MET GEDRAGSVERANDERING. WAAROM IS DIT WERKVELD TEGENWOORDIG ZO POPULAIR, HOE PAK JE EEN PROJECT ROND GEDRAGSVERANDERING AAN? EN WAT KAN HET OPLEVEREN? WE VROEGEN HET RICK VAN BAAREN, HOGLERAAR GEDRAGSBEÏNVLOEDING & MAATSCHAPPIJ AAN DE RADBOUD UNIVERSITEIT NIJMEGEN.



“Het spannende aan gedragsbeïnvloeding is dat je iemands gedrag kunt veranderen, zonder dat hij het zelf doorheeft. Dat intrigeert mensen”, vertelt Van Baaren. “Mensen denken vaak dat wij een trukendoos opendreken en dat iemands gedrag daardoor vanzelf verandert. Maar aan een succesvolle gedragsverandering gaat een lang analysetraject vooraf. Dat beslaat ongeveer 90 procent van het project. Pas daarna weet je welke technieken je kunt toepassen. Bijvoorbeeld het gebruik van geuren, kleuren of het verstrekken van sturende informatie. Een techniek werkt alleen als hij aansluit bij de persoonlijke situatie en het gedrag waar je naartoe wilt.” Van Baaren vergelijkt het met antibiotica. “Als iemand de verkeerde antibiotica krijgt voor een longontsteking, kan hij juist nog zieker worden. Datzelfde geldt voor de technieken voor gedragsverandering.”

Motieven en weerstanden uitpluizen

Van Baaren werkte al aan een aantal projecten van Beter Benutten, bijvoorbeeld het project FLITS in de stadsregio Arnhem-Nijmegen en het project Spitsmijden in Brabant. Het liefst wordt hij er zo vroeg mogelijk bij betrokken. “In Brabant mocht ik in de analysefase aanschuiven, maar liever was ik er nog eerder bij geweest. Toen ik aanschoof, was al bepaald dat we met een beloningssysteem gingen werken. Maar die keuze kun je eigenlijk pas na de analysefase maken. Dan weet je zeker dat je methode het beste effect heeft. Nu heb ik vooral de gekozen werkwijze geoptimaliseerd. Daarvoor onderzochten we motieven en weerstanden van automobilisten. We plozen uit waar ze gevoelig voor zijn en hoe we konden zorgen dat ze daadwerkelijk de files gingen mijden.”

Het menselijk brein

“Bij het project in Brabant ontdekten we een spanningsveld tussen wat we dachten dat mensen willen en wat ze daadwerkelijk wilden”, vertelt Van Baaren. “We dachten dat het voor automobilisten handig is om veel informatie over routes en reistijden te hebben, zodat ze op basis daarvan een keuze kunnen maken. Maar in het echt willen ze graag stabiliteit en voorspelbaarheid. Als de hoeveelheid informatie te groot wordt, gaan ze keuzes uitstellen.” Volgens Van Baaren laat dat precies zien hoe het menselijk brein werkt. “Onze hersenen vragen om automatiseren. Hoe meer ze op routine kunnen doen, hoe minder energie het kost.” Dankzij deze informatie spraken de partijen in Brabant af om de deelnemers niet te veel keuzevrijheid te geven. “We lieten hen vooraf afspraken met zichzelf maken. Bijvoorbeeld ‘ik kom om 8 uur, dan ben ik de files voor’. Daarnaast probeerden we gewoontes te creëren. Daarvoor stelden we vragen als ‘noem eens twee redenen waarom je het prettig vindt om de file te mijden. Zo bedachten mensen zelf waarom ze liever de spits mijden en daardoor geloofden ze het meer. Dat effect hadden we niet gehad als wij de antwoorden hadden gegeven.”

Systemen inpassen in gedragspatroon

Veel projecten voor Beter Benutten hebben een link met intelligente transportsystemen (ITS). Het lijkt Van Baaren een uitdaging om deze systemen in te zetten voor gedragsverandering. “Je moet dan de flexibiliteit van die systemen inpassen in structurele gewoonten. Ik zit bijvoorbeeld veel in de auto en rijd regelmatig te hard. Voordat ik vertrek, kijk ik eerst op Flitsmeister, zodat ik weet waar de flitspalen staan. Zoiets kun je ook doen met systemen die reis informatie bieden. Om die systemen in te passen in iemands gedragspatroon, zoeken we in de analysefase naar haakjes: waarom zouden mensen dit willen? Die haakjes proberen we vervolgens te koppelen aan iemands bestaande patronen, zodat hij uiteindelijk niet meer zonder kan.”

Rotonde

Tot slot wil Van Baaren nog benadrukken dat gedragsverandering geen wondermiddel is. “Veel mensen zien het als een mogelijkheid om met weinig geld veel effect te sorteren. Je krijgt ook significante verbeteringen, maar de effecten zijn nooit 100 procent. Uiteindelijk blijf je afhankelijk van mensen. Soms kun je beter een rotonde aanleggen. Die zorgt ook voor een gedragsverandering, maar dan veel definitiever.”

GEDRAGSBEÏNVLOEDING

Van ratio naar onderbuikgevoel

DOORBRAGEN IN DE NEURO- EN MARKETINGPSYCHOLOGIE LATEN ZIEN DAT (SOCIALE) OERMECHANISMEN ONS GEDRAG BEPALEN. DIT TERWIJL GEDRAGSBEÏNVLOEDING MEESTAL UITGAAT VAN EEN RATIONEEL MENSBEELD. MAAR DE OERMECHANISMEN BEÏNVLOEDEN ONS VAAK ONBEWUST: HET ZOGENAAMDE 'ONDERBUIKGEVOEL'. KENNELIJK ZETTEN ONZE HERSENEN ONS NIET ZOZEER AAN TOT GEDRAG, MAAR MEER TOT HET RECHTVAARDIGEN VAN HET GEDRAG DAT WE AL HEBBEN INGEZET.



Onder de vlag van Twente Mobiel voert Regio Twente een pilot uit, gericht op gedragsbeïnvloeding. Twente Mobiel is een initiatief van VNO-NCW Twente, Kamer van Koophandel, MKB Twente, ANWB, Regio Twente en de gemeenten Enschede en Hengelo en heeft inmiddels 56 convenantpartners. Met het project willen de partijen hun medewerkers stimuleren om een alternatief vervoersmiddel te gebruiken, zodat het aantal auto's in de spits vermindert.

Marketingpsychologie

Voor het stimuleren van alternatief vervoer hanteert het Twentse project de nieuwste inzichten uit de marketingpsychologie. Hierbij staan de zes 'onzichtbare drijfveren' van professor Robert Cialdini centraal (zie kader). Deze Amerikaanse hoogleraar marketing deed dertig jaar lang onderzoek naar overtuigingskracht en werkte hiervoor undercover als verkoper bij diverse

bedrijven. Hij concludeert dat je mensen niet moet straffen, maar bewuster moet maken. Door hen op een positieve manier te stimuleren, verander je hun gedrag positief.

Aandacht

Onopvallende campagnes zijn weinig effectief, ook al zijn ze inhoudelijk nog zo goed. Zorg dus dat je campagne aandacht krijgt. De drie gouden vuistregels daarbij zijn:

- Haak aan bij wat mensen bezighoudt of wat voor hen aantrekkelijk is.
- Zet herkenbare dingen in, zoals bekende personen, situaties of symbolen.
- Wees verrassend.

Nieuwe gedragsmechanismen

De pilot zet een eerste belangrijke stap richting het aanleren en eigen maken van een nieuwe set gedragsmechanismen. In hoofdlijnen betekent dit dat er niet meer zozeer wordt uitgaan van de rationele mens, maar van de mens die vooral gedreven wordt door gewoontes. Een eerste stap is te erkennen dat het meeste gedrag ontstaat uit emoties, impulsen en sociale invloeden. Dit opent een nieuw perspectief op andere, effectievere instrumenten voor gedragsbeïnvloeding van werknemers. Na de zomervakantie verwacht Twente de eerste resultaten binnen te krijgen.

Vaker fietsen in Twente

De gemeente Rijssen-Holten en het Medisch Spectrum Twente (MST) in Enschede ontwikkelden dit jaar een campagne om medewerkers te motiveren vaker met de fiets naar het werk te komen. Terugkerend element in de campagne van de gemeente gemeente Rijssen-Holten, is een rode fietsbel. In de kantine lagen placemats die medewerkers attenderden op de campagne, er hingen posters met foto's van fietsende collega's en leuke weetjes, de maandag werd als fietsdag uitgeroepen en elke werknemer kreeg een fietsbel. Het effect van de verschillende strategieën (guerillamarketing,

sociaal bewijs, wederkerigheid en beloning) wordt op het moment van schrijven van deze krant, nog geanalyseerd.

De campagne MST op de fiets is een initiatief van en voor medewerkers. Bij de start van de campagne kregen medewerkers een sleutelhanger met een lampje. Suggesties van medewerkers hoe het ziekenhuis hen optimaal kan faciliteren, zijn inmiddels doorgevoerd. Zo zijn de fietsstallingen verbeterd, zijn er meer laadpunten voor e-bikes en liggen er nu bandenplaksetjes in de stalling.

De zes onzichtbare drijfveren van Cialdini

1 Wederkerigheid

Dit is het principe van geven en nemen: wanneer je iemand iets geeft, zal die persoon proberen daar iets voor terug te geven.

2 Toewijding en consistentie

Mensen houden van continuïteit. Als iemand zich aan iets bindt, wil hij dat waarschijnlijk blijven gebruiken of met anderen delen.

3 Sociale bevestiging

Mensen doen graag wat veel andere mensen doen.

4 Sympathie

Mensen doen graag dingen voor mensen die ze aardig vinden of vertrouwen. Van deze mensen zullen ze eerder iets aannemen dan van iemand bij wie ze geen goed gevoel hebben.

5 Autoriteit

Mensen gaan eerder in op een verzoek van experts of erkende organisaties, dan op een verzoek van een onbekend persoon.

6 Schaarheid

Mensen gaan eerder over tot actie als er maar een beperkte hoeveelheid van iets beschikbaar is.

Maastricht Bereikbaar sluit zich aan bij de Deelstoel

NA EEN SUCCESVOLLE PILOT, WAARIN DE GEMEENTEN HEERLEN, MAASTRICHT EN SITTARD-GELEEN ELKAARS LOCATIES DEELDEN, SLOOT MAASTRICHT-BEREIKBAAR ZICH AAN BIJ HET LANDELIJK INITIATIEF DE DEELSTOEL. DANKZIJ DIT PROJECT KUNNEN AMBTENAREN GRATIS BIJ ANDERE OVERHEIDSORGANISATIES WERKEN. OP WWW.DEELSTOEL.NL BOEKEN ZE EENVOUDIG EEN WERKPLEK OF VERGADERZAAL. DAT SCHELT REISTIJD EN MAAKT KENNISDELEN GEMAKKELIJKER.



Overheidsorganisaties delen gebouwen

Tijdens de pilot E-stadskantoren deelden de gemeenten Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen elkaars locaties. De 45 medewerkers van de drie gemeenten werkten meerdere dagen per week in het stadskantoor van hun woonplaats. Inmiddels is de samenwerking uitgebreid met andere Limburgse gemeenten en de provincie Limburg.

Door het succes van deze pilot raakten ook andere overheidsorganisaties enthousiast en

inmiddels delen 14 organisaties in Limburg hun gebouwen. Hun medewerkers kunnen vaker in een overheidsgebouw in hun woonplaats werken, zodat ze minder hoeven te reizen.

3.000 auto's minder in de spits

De deelstoel is een van de projecten die Maastricht-Bereikbaar biedt voor aangesloten bedrijven – dat zijn er inmiddels 23 – om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren. Het doel is dat er door deze en andere maatregelen binnen twee jaar 3.000 auto's minder in de spits rijden in de regio Maastricht.