

Beter Benutten kennisbijeenkomst 1 november 2018

Op 1 november 2018 organiseerde Leerplatform MIRT een kennisbijeenkomst rondom Beter Benutten en de toepassing in MIRT projecten. In het programma Beter Benutten is veel ervaring opgedaan met benuttingsmaatregelen. Hoe deze benuttingsmaatregelen toegepast kunnen worden in MIRT projecten is beschreven in de *handreiking Beter Benutten in MIRT*. De dag begon met een korte uitleg van Pieter Arends over de ontwikkelde handreiking. Daarna is in vier deelsessies verder gepraat over specifieke projecten, beschreven in de handreiking. Het doel van de kennismiddag was het uitwisselen van kennis en ervaring tussen mensen die met MIRT projecten werken en graag gebruik willen maken van een Beter Benutten aanpak en mensen die ervaring hebben met Beter Benutten.



Algemene waardering van de bijeenkomst: 7,4

Deelsessie 1. ITS - Smart mobility Jos Kalfsbeek & Caspar de Jonge

Caspar de Jonge, Programmamanager ITS en Smart Mobility bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vertelde tijdens deze sessie over de nieuwste ontwikkelingen en de rol en keuzes waarop de overheid de komende twee jaar gaat sturen.

De ontwikkelingen binnen ITS en Smart Mobility gaan snel. Over tien jaar ziet ons mobiliteitssysteem er heel anders uit. Het ministerie van IenW werkt beleidsmatig aan nieuwe wetgeving die bijvoorbeeld 'talking traffic' verankert in het verkeer. Het implementeren van zo'n interactief informatiesysteem waarbij er met reizigers en voertuigen wordt gecommuniceerd, biedt de mogelijkheid om de verkeersveiligheid te verbeteren en files beter te managen. Ook de toekomst van planontwikkeling en beheer en onderhoud komt er anders uit te zien. Wanneer incar gestuurd wordt op rijnsnelheden, zullen portalen niet meer nodig zijn. Wanneer wegen ontwikkeld worden, vormen ITS en Smart Mobility een integraal onderdeel. Dit vraagt een nieuwe vorm van samenwerking met de omgeving en het bedrijfsleven. Hiervoor zijn publiek-private samenwerkingen opgezet tussen overheid en bedrijfsleven, die afspraken maken over standaardisering en data-uitwisseling. Samenwerking en afstemming is noodzakelijk. De fase van individuele pilots verspreid over het hele land sluiten we af.

Deelsessie 2. Gedrag & tien stappenplan **Rens Dautzenberg & Casper Stelling**

Maastricht Bereikbaar is een goed voorbeeld waar gedragsverandering is toegepast. Wat ze hebben gedaan is een samenwerking creëren tussen alle betrokken overheden, mobiliteitsaanbieders en het bedrijfsleven. De inzet, een structurele verandering, hinderbeperking, bevorderen van duurzaamheid en vitaliteit. Hiervoor is het 10 stappenplan toegepast. Het 10 stappenplan is een denkwijze, waarbij een integrale aanpak en de reiziger centraal staan. Om deze gedragsverandering te bewerkstelligen is het belangrijk om men echt mee te nemen in die verandering, waarbij de volgende tien stappen zijn doorlopen:

1. Het bepalen van de doelgroep
2. Het bereiken van de doelgroep
3. Het creëren van een probeer aanbod
4. Doorpakken op maat
5. Het begeleiden van structurele verandering
6. Kies het juiste moment
7. Werk samen
8. Zet ambassadeurs in
9. Continue ondersteuning
10. Monitoring & evaluatie

Interessante discussiepunten tijdens de sessie waren bijvoorbeeld: Moet je dit wel willen, zoveel overheidsinterventie? Is het veranderen van gedrag een overheidstaak? Is het wel kosten effectief? Wat brengt de gedragsverandering nou eigenlijk op? Op welke manier worden degene die het al goed doen ook beloont? In het geval van Maastricht bereikbaar wordt een deel van de financiering gedaan door de bedrijven die een soort deelnemers fee betalen. Het bedrijf bepaald waarom ze mee doen. Dit kunnen uiteenlopende redenen zijn. Bijvoorbeeld het bevorderen van de gezondheid, of omdat er minder beschikbare parkeerplaatsen zijn. Beperken wordt niet gezien als beste oplossing. Je wil de bereikbaarheid verbeteren, waarbij beperkingen opleggen per definitie niet bevorderend werkt voor de bereikbaarheid in zijn algemeenheid. En uiteindelijk komt de verandering voort uit intrinsieke motieven. Erg belangrijk hierbij is het kiezen van het juiste moment!

Deelsessie 3. Organisatie **Pieter Arends & Katya Ivanova**

Deze sessie ging in op de werkgeversaanpak binnen het programma Beter Benutten. Dit was een maatregel maar ook een proces waarbij bedrijven van elkaar konden leren en hun netwerk verbeteren. Dit werd ervaren als een fijne doelgroep om mee samen te werken. Geleerde lessen uit deze aanpak zijn bijvoorbeeld het hecht samenwerken van de betrokken regionale bedrijven. Om tot uitvoer van plannen te komen is het dan ook verstandig om een regionale aanpak te hanteren waarbij de mobiliteitsmakelaar goed inzet kan worden. Verder is het raadzaam om het juiste moment te kiezen om als bedrijf veranderingen door te voeren. Dit kan bijvoorbeeld zijn bij een hervorming van de bedrijfsstructuur. Al met al is wel een lange adem nodig om gewenste veranderingen door te kunnen voeren. Ook nu het Beter Benutten-programma tot zijn einde is gekomen liggen er volop kansen om bereikbaarheid te verbeteren door intensievere samenwerking met het regionale bedrijfsleven. Zij kunnen namelijk een belangrijke bijdrage leveren door: Het uitbreiden van netwerken, het delen van ervaringen of cofinanciering bieden.

In Maastricht vertaalde deze werkgeversaanpak zich in het programma Maastricht Bereikbaar. De belangrijkste les uit deze samenwerking is het intrinsiek motiveren van mensen en werknemers om gebruik te maken van alternatieve modaliteiten. De twee grootste groepen overstappers zijn mensen die duurzaamheid en milieu hoog plaatsen, en de groep die gezonder bezig wilt zijn en daardoor vaker bijvoorbeeld de fiets pakt. Er is gemerkt dat veel bedrijven er voor open staan om hun werknemers te motiveren om naar werk te komen met het OV of de fiets. Tot slot is gebleken dat wanneer mensen zijn overgestapt op andere vervoerswijze dit een vaak blijvende keuze is.

Vanuit het publiek was er een vraag hoe bestuurlijke trio denkt over intrinsieke motivatie, geldt dit voor iedereen? Katya verklaarde intrinsiek motiveren vrij generiek toe te passen is maar dat motivaties per persoon wel verschillen. Vanuit het bestuurlijk trio slaat dit op eigen positie en de achterban die zij vertegenwoordigen. De ervaring leert dat het veranderen een Bottom-Up gedreven proces is en vraagt om een 'Compelling Event'.

De presentatie wordt afgesloten met cijfermatige resultaten van de aanpak. Er is totaal 2 kilo ton Co2 bespaard door het project en er is 1 miljoen vrijgemaakt om de aanpak uit te breiden in de regio. Het is belangrijk om elkaar aan te blijven spreken om bereikbaarheid te verbeteren.

Deelsessie 4. Programma A2 knooppunt Deil- 's-Hertogenbosch – knooppunt Vucht **Anne Lammertink & Bert Kingma + Gert Sanders**

In het voorafgaande MIRT-Onderzoek is een brede analyse uitgevoerd naar de bereikbaarheidsproblematiek op de A2. Dat heeft geleid tot een samenhangend maatregelenpakket voor korte, midden- en lange termijn. Dit pakket wordt nu uitgevoerd door het Programma A2 Deil-Vught. Onderdeel daarvan is de MIRT-verkenning naar lange termijn oplossingen op de A2. De meer dan 20 korte termijn maatregelen (Quick Wins) zijn met kennis van Better Benutten ingevuld en worden uitgevoerd door regionale projectleiders en RWS. Ook is sterk ingezet op regionale samenwerking en participatie: het Programma is een gezamenlijke operatie van Regio en Rijk.

In de eerste sessie kwam vooral ter sprake wat de Quick Wins kunnen betekenen voor de lange termijn oplossing. Op de korte termijn kan het effect van de Quick Wins de groei van de reistijdvertraging tegen gaan en zelfs verminderen. Op de midden en lange termijn is een zogeheten 'Waterval effect' aanwezig, dit betekent dat een deel van het effect ook zichtbaar is op de middel en lange termijn als besloten wordt om door te gaan met maatregelen als werkgeversaanpak. Als je als overheid ophoudt met voortzetten van dergelijke maatregelen verdwijnt het effect voor een groot deel. Dat geldt niet voor maatregelen met een blijvend effect zoals het fietspad 's-Hertogenbosch-Zaltbommel. Mogelijk kan op de middentermijn de groei van de problematiek nog beheerst worden met Beter Benutten Maatregelen. Maar op de lange termijn gaat dat niet meer lukken, zo bleek al uit het MIRT-onderzoek.

Bij de tweede sessie speelde vooral de vraag: Hoe helpt de Beter Benutten methodiek bij een MIRT-verkenning? De lange termijn oplossingen op de A2 met grootschalige maatregelen worden onderzocht in de MIRT-verkenning. Er is in de startfase van de MIRT-verkenning ingezet op een brede blik waarbij de omgeving is betrokken met workshops en ontwerpateliers. Daarbij is verder gekeken dan alleen de snelweg. Er is gekeken naar maatregelen vanuit Beter Benutten en openbaar vervoer. De aandacht voor Beter Benutten en andere OV maatregelen blijft ook belangrijk voor de lange termijn. Gedachte is dat met aanvullende maatregelen voorkomen kan worden dat betere doorstroming na grootschalige maatregelen als wegverbreding, snel ongedaan wordt gemaakt door verdere toename van het wegverkeer. Want als het weer lekker doorrijdt op de weg, stappen mensen weer makkelijker in de auto.