Samenvatting projecten aanvullend pakket Beter Benutten Vervolg

Het aanvullend pakket van Beter Benutten Vervolg bestaat uit 9 scopewijzigingen en 6 nieuwe projecten. Onderstaand een korte samenvatting van deze scopewijzigingen en projecten.

Scopewijzigingen

Stadsdistributie stop & drop

Binnen de bestaande scope van dit project worden twee stop & drop locaties voor de horeca gerealiseerd in het centrum van de gemeente Utrecht. Het idee is dat horecaleveranciers hier langer mogen staan om een horecagebied te bedienen, terwijl de koeling op elektriciteit wordt aangesloten en dus stil is. Indien de eerste locatie in Utrecht, die momenteel gerealiseerd wordt, succesvol is, is Amersfoort geïnteresseerd om voor het horecagebied in het Amersfoortse centrum ook een stop & drop locatie te realiseren. Deze locatie is in deze scopewijziging opgenomen.

Verbetering doorfietsroutes richting USP Rijnsweerd

Met deze scopewijziging wordt Tracédeel Utrecht – west (Leidsche Rijn): tijdelijke fietsroute door Leidsche Rijn Centrum vervangen door twee definitieve doorfietsroutes: a. langs Vleutensebaan én b. Amsterdam Rijnkanaal. De inhoudelijke scope voor de doorfietsroute vanaf Utrecht Centrum naar Utrecht Sciencepark blijft ongewijzigd.

In het originele projectplan Doorfietsroutes (MNL.BBV.201) is voor het deel van de doorfietsroute in Leidsche Rijn (Centrum) uitgegaan van de huidige (tijdelijke) fietsroute langs de Verlengde Vleutenseweg die ter hoogte van de (gele) Hogeweidebrug aansluit op de doorfietsroute via Utrecht Centrum naar USP. Deze tijdelijke fietsroute vervult nu de functie van doorfietsroute voor zowel fietsers uit het westelijke als het zuidelijke deel van Leidsche Rijn. Door de aanstaande bouw van Leidsche Rijn Centrum–Oost (start in 2017) zal deze fietsroute komen te vervallen. In de definitieve plannen voor Leidsche Rijn Centrum wordt deze tijdelijke fietsroute vervangen door twee 2 aparte definitieve doorfietsroutes die bij de Hogeweidebrug aansluiten op de doorfietsroute naar het Utrecht-Centrum en USP, te weten:

a. De (oost-west) doorfietsroute langs de Vleutensebaan;

b. De (noord-zuid) doorfietsroute langs het Amsterdam Rijnkanaal.

Aanleg pechhavens A28

Het doel van dit project is zorgdragen dat de bus tussen Amersfoort en Utrecht (USP) op de vluchtstrook kan blijven rijden. Hiervoor is het enerzijds nodig dat er pechhavens worden aangelegd (randvoorwaardelijk voor de veiligheid). Anderzijds omvat het plan een doelgroepenbenadering om werknemers van het UMC, de UU, HU en a.s.r. die in Amersfoort wonen, te verleiden om van deze bus gebruik te gaan maken. De bussen rijden dan langs de file waardoor snel en comfortabel kan worden gereisd. De filedruk op de A28 wordt hiermee verminderd.

Bij het opstellen van het oorspronkelijke plan was nog niet bekend dat a.s.r. haar kantoor in Amersfoort gaat sluiten en 700 werknemers overplaatst naar USP. De effectiviteit van dit project zal veel groter zijn als deze werknemers actief worden verleid om voor de betrouwbare busverbinding

over de A28 te kiezen. Een gerichte benadering van deze forenzen die in USP gebied werkzaam zijn, is niet opgenomen in het oorspronkelijke plan. Daarom worden met deze scopewijzing de marketing acties aan het plan toegevoegd.

Slimme Kruisingen

De scope uitbreiding betreft een beperkte uitbreiding van het aantal kruispunten binnen de gemeente Amersfoort. Het betreft een uitbreiding van de huidige scope met coöperatieve prioriteit openbaar vervoer bij zes kruispunten op de Stadsring in de gemeente Amersfoort. Het betreft geen functionele uitbreiding van de scope maar een toevoeging van extra kruispunten (VRI's) aan de in het goedgekeurde plan van aanpak opgenomen use cases. Daarmee wordt het aantal VRI's bij de Gemeente Amersfoort uitgebreid van 13 naar 19.

U15 plan

In 2015 is de U15 begonnen met de bedrijventerreinaanpak. De aanpak is in september gestart op industrieterrein Lage Weide in Utrecht en in oktober in Utrecht Oost (Utrecht Science Park en Rijnsweerd). Doel is het realiseren van een duurzaam, vitaal en bewust reisgedrag door werkgevers en werknemers op het bedrijventerrein. Hier wordt invulling aan gegeven door het aanstellen van een 'dedicated' projectleider voor de uitrol van duurzame mobiliteit op de bedrijventerreinen. Via deze scopewijziging wordt deze aanpak uitgebreid naar de gebieden Amersfoort Noord, Utrecht Centrum en Utrecht De Wetering.

Truckspotting & logistiek makelaar

Het bestaande project bestaat uit vier stappen:

1. Het spotten van trucks gericht op kerngebieden Utrecht Lage Weide en Utrecht Centrum

2. Het benaderen van bedrijven door een logistiek makelaar

3. Geïnteresseerde bedrijven een logistieke analyse aanbieden

4. Realisatie van spitsmijdingen door de gecommitteerde bedrijven

Op twee punten wordt de scope gewijzigd:

- Het project richt zich nu op twee kerngebieden: Utrecht Centrum en Utrecht Lage Weide. De wens is dit uit te breiden met Amersfoort Noord.

- In het oorspronkelijke projectplan worden bedrijven van advies voorzien hoe men de spitsmijdingen kan realiseren. Het is vervolgens aan de bedrijven de spitsmijdingen daadwerkelijk te realiseren. In verschillende regio's geeft men de daadwerkelijke realisatie (en daarmee het aantal te bereiken spitsmijdingen) een impuls door bij te dragen in de realisatiekosten. Het voorstel is zo'n bijdrage in de realisatiekosten ook in het project in Midden-Nederland op te nemen.

Scholenaanpak

De scopewijziging betreft een uitbreiding van de inhoud en daaruit volgend het budget van het project. Het betreft een gebiedsuitbreiding én een uitbreiding van de doelgroep.

De Scholenaanpak was gericht op Nieuwegein en Amersfoort, dit breiden we uit met scholen in de gemeente Utrecht. Daarnaast breiden we de scope uit door een extra doelgroep te benaderen, namelijk ouders die hun kinderen (in de leeftijd 0-4 jaar) naar het kinderdagverblijf (KDV) brengen.

Het doel van de Scholenaanpak is het aantal auto's in de spits te verminderen door ouders te verleiden hun kinderen niet elke dag met de auto naar de basisschool te brengen maar regelmatig lopend of met de fiets. De vaste schooltijden bepalen in hoge mate de dagindeling van de ouders. Vooral de aanvangstijd van de basisschool is heel dwingend. Het voornaamste doel vanuit Beter Benutten is de keten "huis-school-werk" met de auto te doorbreken en zo de piekbelasting in de ochtendspits te verminderen. Neveneffect van de maatregel is dat de piekdrukte op de scholen en in de omgeving vermindert, wat een positieve invloed kan hebben op de verkeersveiligheid bij scholen evenals op de parkeerdruk in de omgeving. Deze neveneffecten zijn voor betrokken stakeholders (gemeente, scholen) de primaire reden om mee te werken aan het project.

Pak het moment: Amersfoort Fietst

In het oorspronkelijke project MNL.BBV.516 Pak het Moment is een van de deelprojecten 'Nieuwegein Fietst'. Dit betreft de gedragsbeïnvloeding die opgezet gaat worden nadat project MNL.BBV.401 Vindbaarheid en zichtbaarheid fietsroutes Nieuwegein Klooster is afgerond. Analoog aan Nieuwegein is nu ook voor Amersfoort invulling gegeven aan de gedragsbeïnvloeding die aansluit bij de realisatie van fietsinfrastructuur in Amersfoort (o.a. project MNL.BBV.301 Verbetering fietsinfrastructuur Amersfoort Noord).

Pak het moment: Kennisdelen en verduurzamen

Het project Pak het Moment is rechtstreeks gericht op de gedragsbeïnvloeding van doelgroepen waarbij timing als meest cruciale uitgangspunt wordt genomen (op het goede moment mensen aanspreken en verleiden). Een aspect wat in dit project tot nu toe onderbelicht is gebleven is hoe we deze aanpak gaan verankeren na 2017.

Cruciale vragen hierbij zijn hoe we er enerzijds voor zorgen dat de doelgroepen die hun reisgedrag hebben veranderd, hierin gesteund/geprikkeld blijven en hoe we er anderzijds voor zorgen dat er prikkels voor gedragsbeïnvloeding blijven ontstaan? Hoe worden na BBV nieuwe doelgroepen en nieuwe mensen binnen een doelgroep bereikt die ontstaan door levens-veranderende momenten (verhuizing, nieuwe baan, huwelijk etc.)?

De scopewijziging beoogt oplossingen aan te reiken waarmee doelgroepen en sociale netwerken worden geactiveerd om initiatieven vanuit BBV te blijven dragen na 2017. Hierdoor kan de overheid zich eenvoudiger terugtrekken zonder dat het project of initiatief onmiddellijk ter ziele gaat.

Nieuwe projecten

Gebiedsgericht Spitsmijden

Het project Gebiedsgericht Spitsmijden richt zich op het realiseren van een duurzame gedragsverandering in de drie economische kerngebieden met de grootste bereikbaarheidsopgave. In plaats van een specifiek deel van een weg of traject te kiezen worden deelnemers in dit geval verleid om niet tijdens de spits een gebied in te reizen. De beloning bestaat uit duurzame alternatieven voor de auto, zoals de fiets, OV, thuiswerkondersteuning of een overstap binnen de reis (bijvoorbeeld door te carpoolen of van een P+R gebruik te maken). De deelnemers krijgen een beloning en advies op maat: er wordt rekening gehouden met de wensen en karakteristieken van de deelnemer en met de beperkingen die het netwerk oplegt om alternatieven aan te bieden. Zo zal het gebruik van een overvolle buslijn niet worden gestimuleerd. Ondanks dat zijn er voldoende alternatieven beschikbaar, aangezien dit programma ook een betere spreiding van OV- en fietsverkeer stimuleert en aanvullend aanbod realiseert. Bijvoorbeeld door OV-verbindingen te verbeteren en te stimuleren die niet via Utrecht CS waardoor minder mensen via Utrecht CS reizen en door meerdere doorfietsroutes door Utrecht en Amersfoort te stimuleren.

Dit project maakt het voor deelnemers gemakkelijk om het reisgedrag duurzaam te veranderen en het nieuwe gedrag vast te houden. Door de integrale aanpak speelt dit overkoepelende project optimaal in op de verschillende wensen binnen de brede doelgroep. Op die manier is dit project een vliegwiel voor andere, meer gesegmenteerde projecten binnen het programma Beter Benutten Vervolg in de regio Midden Nederland. De raakvlakken en afstemming binnen het programma zijn een belangrijk aandachtspunt binnen dit project en zodoende nader uitgewerkt onder C (‘Overige informatie’).

Het doel is om minimaal 1.000 spitsmijdingen per dag te bereiken waarmee een substantiele verbetering van de bereikbaarheid van de drie gebieden gerealiseerd kan worden.

De Gebruiker Centraal

De Gebruiker Centraal is de aanpak ontwikkeld door de gemeente Utrecht om reizigers te helpen bij het maken van slimmere mobiliteitskeuzes. Het kenmerkt zich door:

- Denken vanuit de gebruiker. Het werk is expliciet onderverdeeld naar doelgroepen, niet naar vervoerwijzen, vanuit de gedachte dat het juiste product bij de doelgroep zoeken beter werkt dan andersom. Daarom sluiten we ook aan bij levens veranderende momenten en veranderingen in de verkeerssituatie als moment om de mobiliteitskeuzes te veranderen.

- Gebiedsgericht werken, om partijen te activeren op basis van gedeelde belangen.

- Positieve benadering heeft de voorkeur boven restrictieve benadering.

- Een samenhangend en integraal pakket van projecten, die qua doelen, producten en boodschappen op elkaar afgestemd zijn en elkaar versterken.

- Een flexibel pakket: kunnen inspelen op actuele kansen, ontwikkelingen en wensen.

De Gebruiker Centraal richt zich voor een deel expliciet op probleemgebieden van BBV: de kerngebieden Utrecht Centrum en USP krijgen aandacht via de werknemers-, studenten- en

bezoekersaanpakken. Ook de kerngebieden Amersfoor-Noord, Leidsche Rijn Centrum, A12-zone en Lage Weide krijgen aandacht. Er is echter ook sprake van meer stadsbrede benaderingen (zoals bij nieuwe inwoners en bij scholen) of aanpakken gericht op specifieke wijken. Gezien het aantal prioritaire assen in en om Utrecht en Amersfoort hebben deze projecten uiteindelijk op meerdere prioritaire assen effect.

Future Mobility in Smart Cities

Het project Future Mobility in Smart Cities is een innovatief project waarin we als regio nieuwe vormen van sturing en dienstverlening mogelijk maken door in te zetten op snelle data uitwisseling. Dit moet een opmaat vormen voor het mogelijk maken van autonoom (zelfrijdend) vervoer op grote schaal en meer communicatie met de reiziger en tussen modaliteiten maar ook voor diensten en toepassingen in andere beleidsterreinen zoals milieu, veiligheid en welzijn. Dit project is onderdeel van de grotere ontwikkeling naar een smart region waaraan ook door partijen als de Economic Board Utrecht (EBU) wordt gewerkt in samenwerking met bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden. In dit voorstel richten we ons vooral op Smart Mobility maar proberen we de investeringen ten goede te laten komen aan, en te verbinden met, de andere onderdelen die samen de smart city vormen.

Toepassingen en diensten die voortkomen uit dit voorstel zijn veelal, maar niet uitsluitend, te relateren aan mobiliteits- en verkeersmanagement zoals het kunnen detecteren van groepen fietsers, bijvoorbeeld door cameradetectie en nieuwe mogelijkheden voor autodelen. Betere sturingsmogelijkheden van verkeerstromen, verhogen van de handhavingsmogelijkheden en meer data verzamelen ten aanzien van bezoekers van de binnensteden. Ook thuiswerken en digitale dienstverlening kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verminderen van reisbewegingen in de spits. Het stimuleren van de ontwikkeling van diensten die het reizen in de spits verminderen en waar opportuun met het stimuleren van ‘fiber to the home’ (FTTH) en ‘fiber to the business’ (FTTB).

ITS Incidenten

Jaarlijks stranden er 20.000 tot 30.000 vrachtauto’s en circa 200.000 personenauto’s. De files die hierdoor ontstaan zorgen voor veel onverwachte vertraging. Door slimme maatregelen te treffen kunnen we het aantal gestrande voertuigen en daarmee de files verminderen. Met ITS-diensten kunnen we chauffeurs tijdig - tijdens of voor hun rit - informeren over een verhoogd risico op problemen voor hun voertuig of over beperkingen onderweg. Zo kunnen we bandenspanning en overschrijding van maximale belasting van voertuigen meten en direct individueel terugkoppelen. Of vrachtwagenchauffeurs ruim van tevoren berichten over maximale doorrijhoogtes of obstakels die zij op hun route tegenkomen. Daardoor zullen ze tijdig een alternatieve route kiezen. Hiermee neemt het aantal incidenten af en voorkomen we onnodige vertraging. Een dataplatform moet informatie-uitwisseling stroomlijnen tussen publieke en private organisaties die direct betrokken zijn bij de afhandeling van incidenten, zoals wegbeheerders, bergingsbedrijven en verzekeraars. Doel is een volledige, real time registratie en een snellere afhandeling.

ITS Stakeholders

Diverse private stakeholders zijn gebaat bij nieuwe intelligente voorzieningen en diensten. Verzekeraars, werkgevers, leasebedrijven, fleetowners en evenementenorganisatoren kunnen hun kosten verminderen en opbrengsten vergroten door meer inzicht te krijgen in reis- en rijgedrag van

hun doelgroepen. In Beter Benutten wordt samenwerking gezocht met deze partijen om te kijken hoe zij vanuit hun zakelijk belang kunnen profiteren van intelligente diensten. Dat versterkt de ontwikkeling van klantgerichte functionaliteiten in nieuwe diensten en stimuleert een toekomstbestendige markt.

ITS Fiets

Het doel van dit project is de oprichting van een Nationaal Dataplatform Fiets waar de fietsdata gegenereerd binnen Beter Benutten Vervolg maar ook daarna en daarbuiten opgeslagen en gedeeld kan worden. Deze data kan ingezet worden om toekomstige infrastructuur beter te plannen en het gebruik van bestaande infrastructuur te optimaliseren. Data die bijvoorbeeld in het platform terecht moet komen zijn intensiteiten maar ook fietsparkeerdata. Bij de uitvoering wordt aansluiting gezocht bij het Platform Open Fietsdata van CROW-Fietsberaad.