



Evaluatie van de Mobiliteits- beïnvloedende maatregelen tijdens het groot onderhoud A4/A10 Zuid

Hoofdrapportage

Eindversie 11 December 2006



Evaluatie van de Mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen tijdens het groot onderhoud A4/A10 Zuid

Hoofdrapportage

Eindversie 11 December 2006

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam
www.rws-avv.nl

Informatie: Dhr. G.B.G. de Munck
Telefoon: (010) 282 5672
E-mail: g.b.g.munck@avv.rws.minvenw.nl

Uitgevoerd door: Edward Rosbergen
MuConsult BV

Datum: December 2006

Status: Eindversie

Versienummer: 1.0

Samenvatting

Probleemstelling

Tussen vrijdagavond 21 juli en maandagochtend 28 augustus heeft Rijkswaterstaat groot onderhoud aan de A4 en de A10 Zuid uitgevoerd. Om de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken heeft Rijkswaterstaat ervoor gekozen de werkzaamheden tijdens de zomervakantie uit te voeren. Verder is op de A9 tussen Aalsmeer en Holendrecht een extra rijstrook gecreëerd. Ten slotte heeft Rijkswaterstaat samen met Verkeer.advies het initiatief genomen om samen met betrokken overheden, wegbeheerders en werkgevers een groot aantal maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement te treffen gericht op automobilisten die veelvuldig van de A4 en/of A10 Zuid gebruik maken. De meest in het oog springende maatregelen in dat verband waren het verstrekken van de A4-A10 Zuidpas en een uitgebreide mediacampagne. De A4-A10 Zuidpas gaf van 21 juli tot 15 september recht op vervoer tussen hun woonplaats en werklocatie per trein, streekbus, tram en de Amsterdamse metro.

De maatregelen hadden tot doel de hoeveelheid autoverkeer in de spits van en naar bedrijven in het gebied rondom de A4 en A10 Zuid zodanig te verminderen dat de afwikkelingskwaliteit op deze snelwegen ondanks de vermindering van de totale wegcapaciteit ongeveer op peil zou blijven. Om vast te kunnen stellen in hoeverre werknemers hun reisgedrag als gevolg van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen hebben veranderd, heeft MuConsult in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer een studie uitgevoerd die antwoord geeft op de volgende vragen:

1. Hebben de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen effect op frequentie en tijdstip van de reis en op de vervoerwijzekeuze (incl. voor- en natransport en eventueel gebruik van P+R-voorzieningen) tijdens de periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden?
2. Hebben de mobiliteitsbeïnvloedende en andere maatregelen geleid tot de beoogde reductie van het autoverkeer op de A4 en A10 Zuid met ca. 10% ofwel 9.000 auto's in de brede (2-uurs) spits?
3. In hoeverre hangen veranderingen in het reisgedrag samen met de persoonskenmerken en activiteitenpatronen van de betrokken werknemers?
4. Zijn deze veranderingen in het reisgedrag ook een maand na afloop van de onderhoudswerkzaamheden nog waarneembaar?

Aanpak

In het kader van de evaluatie zijn twee on-line enquêtes afgenomen onder werknemers die over een A4-A10 Zuidpas beschikten. De eerste enquête is verstuurd in de periode dat sprake was van totale stremmingen van één van beide snelwegen in één richting (augustus). De tweede enquête is verstuurd nadat de werkzaamheden waren afgerond en de A4-A10 Zuidpas niet meer geldig was (begin oktober). De eerste enquête is door 3.099 A4-A10 Zuidpashouders ingevuld; de tweede door 2.283 pashouders. Voor de evaluatie is de informatie uit de enquête aangevuld met gegevens uit secundaire databronnen waaronder een Verkeerskundige evaluatie door Rijkswaterstaat Noord-Holland en gebruikscijfers van de Stichting OV-fiets.

Mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen hebben effect

Van het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen heeft met name de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas aan mensen werkzaam in de regio rond de A4 en A10 Zuid effect gehad op de wijze waarop deze werknemers tijdens het groot

onderhoud van en naar hun werk zijn vereist. Het aandeel van het OV in het woon-werkverkeer was tijdens de werkzaamheden bijna twee keer zo groot als in de periode voor de werkzaamheden (van 23% naar 43%). Daarentegen is het aandeel van de auto tijdens de werkzaamheden fors verminderd (van 61% naar 42%).

De werkzaamheden en/of de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas hebben niet tot eenduidige veranderingen in reis- en vertrektijden geleid. Wel is een substantieel deel van de A4-A10 Zuidpashouders die tijdens de werkzaamheden van hun auto gebruik zijn blijven maken via een andere route naar hun werk gereden. De groep automobilisten die normaal gesproken minstens vier keer per week via de A4 en/of A10 Zuid naar hun werk redden, is tijdens de werkzaamheden met een kwart afgenomen. En één op de tien pashouders heeft zijn vakantie op de werkzaamheden afgestemd.

De effectiviteit van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen die in aanvulling op en ter ondersteuning van de A4-A10 Zuidpas getroffen zijn, verschilt per maatregel. Het gaat daarbij om de volgende maatregelen:

- Een speciale A4-A10 Zuid Shuttlebus
- Een gereduceerd tarief op door NS en Q-Park beheerde P+R-terreinen
- Een gratis OV-fiets
- Een persoonlijk reisadvies
- Dynamische reisinformatie

Voor alle maatregelen geldt dat een (ruime) meerderheid van de pashouders bekend was met deze maatregelen en dat een derde een duidelijke meerwaarde in de geboden diensten ziet. De groep pashouders die ook daadwerkelijk gebruik van de maatregelen heeft gemaakt, is echter beperkt.

Beoogde reductie autoverkeer bereikt

Uit de verkeerskundige evaluatie van Rijkswaterstaat Noord-Holland komt naar voren dat het verkeersaanbod in de ochtendspits tot 15% en in de avondspits tot 11% lager was dan in de referentieperiode (=zomer 2004). De bijdrage van het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen aan deze reductie is substantieel. De maatregelen hebben het verkeersaanbod met 5% gereduceerd, wat overeenkomt met de helft van de vooraf beoogde reductie. Merk daarbij op dat de reductie maximaal 15% had kunnen zijn wanneer alle pashouders die voor de werkzaamheden over de A4 en/of A10 Zuid reden naar andere vervoerwijzen of andere routes waren uitgeweken. Er mag dan ook van een effectief instrumentarium gesproken worden.

Effecten ook na afloop van de werkzaamheden waarneembaar

De mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen hebben ook na afloop van het groot onderhoud effect gehad. Drie van de vier pasgebruikers hebben de A4-A10 Zuidpas ook in de periode na de werkzaamheden één of meerdere keren per week gebruikt. En ruim een maand na de werkzaamheden, op het moment dat de A4-A10 Zuidpas niet meer geldig was, is het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer 4% lager dan in de periode voor de werkzaamheden. Met name de trein heeft van deze verandering in het reisgedrag geprofiteerd. Het marktaandeel van de trein in het woon-werkverkeer is van 14% naar 16% gestegen, hetgeen neerkomt op 600 extra treinreizigers onder voormalige pashouders.

Summary

Problem definition

Between Friday evening 21 July and Monday morning 28 August, the Public Works & Water Management Department carried out major maintenance on the A4 and A10 South motorways. To keep traffic chaos to a minimum, the department decided to carry out the work during the summer-vacation period. In addition, an extra lane was added to the A9 motorway between Aalsmeer and Holendrecht. And finally at the initiative of the Dutch Directorate for Public Works and Water Management and Verkeer.advies, in consultation with government agencies involved, motorway managers and employers, a large number of mobility-management measures targeted at motorists who regularly use the A4 and/or the A10 South were implemented. The most noteworthy measures in that regard were the issuing of the A4-A10 South Pass, and an extensive media campaign. The A4-A10 South Pass provided free public transit for commuters by train, local bus, tram and the Amsterdam underground for workers between 21 July and 15 September.

The measures were intended to reduce the volume of automotive traffic during rush hours to and from businesses in the A4-A10 South area to such a degree that the rate of traffic-handling on those motorways would remain approximately the same despite the reduction in the total motorway capacity. In order to determine the degree to which travellers had adjusted their travel behaviour as a result of the mobility measures, MuConsult carried out a study on behalf of the Traffic and Transport Policy Service to answer the following questions:

1. Did the mobility measures have any impact on the frequency and time of the travel and on the mode of travel (incl. pre- and post-travel and any use of P+R facilities) during the period of the roadworks?
2. Did the mobility measures, alone or in conjunction with other measures, lead to the intended reduction of traffic on the A4 and A10 South by approximately 10% (= 9,000 vehicles) during the greater (2-hour) rush hour?
3. To what degree were changes in travel behaviour related to personal characteristics and activity patterns of the travellers?
4. Were the changes in travel behaviour still observable one month after the roadworks had been completed?

Approach

For the evaluation, two online surveys were conducted with travellers who were in possession of an A4-A10 South Pass. The first survey was carried out in August, when one of the two motorways was completely closed in one direction. The second survey was carried out at the beginning of October after the roadworks had been completed and the A4-A10 South Pass was no longer valid. Three thousand ninety-nine A4-A10 South Pass holders completed the first survey; 2,283 completed the second survey. The evaluation augmented the information from the surveys with data from secondary data sources, including a Traffic Analyse by the North Holland Provincial Public Works and Water Management department, and usage figures from the Public-transit Cycling Foundation (Stichting OV-fiets).

Mobility measures were effective

Issuing the A4-A10 South Pass to people who work in the vicinity of the A4 and A10 South had the greatest effect of the mobility measures in changing how those people travelled to and from work during the period of the roadworks. The share-of-use of

public transit in commuting was nearly twice as great during the roadworks as it was before the period of the roadworks (from 23% to 43%). Simultaneously, the share of automobile usage during the roadworks decreased significantly (from 61% to 42%).

The roadworks and/or the issuing of the A4-A10 South Pass did not lead to a single, all-encompassing change in travel and departure times. A substantial proportion of the A4-A10 South Pass holders who continued to use their automobiles during the roadworks used an alternate route to get to work. The group of motorists who normally travelled to work via the A4 and/or A10 South decreased by 25% during the roadworks. And 10% of the pass holders coordinated their vacation with the roadworks.

The effectiveness of the mobility measures that were implemented to augment and support the A4-A10 South Pass varies by measure. That relates to the following measures:

- A special A4-A10 South shuttle
- Reduced parking rates at P+R car parks managed by the railways and car park operator Q-Park
- Free public-transit bicycles
- Personal travel advice
- Dynamic travel information

A large majority of the pass holders were familiar with those measures, and a third felt that the services offered added value. The group of pass holders who actually took advantage of the measures was limited, however.

Intended traffic reduction achieved

The traffic analysis carried out by the North Holland Provincial Public Works and Water Management department showed that the volume of traffic in the morning rush hour and the evening rush hour was 15% and 11% lower, respectively, than in the reference period (summer 2004). The contribution that the package of mobility measures made to that reduction was substantial. The measures led to a reduction of 5% in the volume of traffic, which represents half of the intended reduction. It should be noted that the reduction would not have been greater than 15% if all the pass holders who used the A4 and/A10 South before the roadworks had chosen another mode of travel or an alternate route. It is therefore reasonable to conclude that the measures were effective.

Effects also observable after the roadworks were completed

The mobility measures continued to have effect after the roadworks were completed. Three out of four pass holders also used the A4-A10 South Pass once or more times per week in the period after the roadworks were completed. And more than a month after the roadworks had been completed, when the A4-A10 South Pass was no longer valid, the share of automobiles in commuting traffic was 4% lower than in the period before the roadworks. The railway benefited most from that change in travel behaviour. The market share of the railways in commuting traffic rose from 14% to 16%, which represents 600 additional train passengers among the former pass holders.

Samenvatting 4

Summary 6

1. Inleiding 9

- 1.1 Aanleiding 9
- 1.2 Aard en planning groot onderhoud 9
- 1.3 Mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen 10
- 1.4 De evaluatie 12
- 1.5 De onderzoeksopzet 13
- 1.6 Leeswijzer 13

2. De A4-A10 Zuidpas 14

- 2.1 Bekendheid met groot onderhoud en A4-A10 Zuidpas 14
- 2.2 Gebruik A4-A10 Zuidpas 14
- 2.3 Effecten op het reisgedrag 16
- 2.4 Waardering A4-A10 Zuidpas, OV en P+R-voorzieningen 19
- 2.5 Conclusies 21

3. Overige mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen 23

- 3.1 A4-A10 Zuid Shuttlebus 23
- 3.2 P+R-terreinen 23
- 3.3 OV-fiets 24
- 3.4 Persoonlijk Reisadvies 25
- 3.5 Dynamische reisinformatie 25
- 3.6 Conclusie 26

4. Effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid 27

- 4.1 Bereikbaarheid 27
- 4.2 Leefbaarheid 29

5. Conclusies en aanbevelingen 31

- 5.1 Conclusies 31
- 5.2 Aanbevelingen 32

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Vanaf vrijdagavond 21 juli tot en met maandagochtend 28 augustus heeft Rijkswaterstaat groot onderhoud aan de A4 en de A10 Zuid uitgevoerd. Om de verkeershinder zoveel mogelijk te beperken heeft Rijkswaterstaat ervoor gekozen de werkzaamheden tijdens de zomervakantie uit te voeren. Verder is op de A9 tussen Aalsmeer en Holendrecht is een extra rijstrook gecreëerd. Ten slotte hebben Verkeer.advies en Rijkswaterstaat samen met betrokken overheden, wegbeheerders en werkgevers op het gebied van Mobiliteitsmanagement een groot aantal maatregelen getroffen gericht op automobilisten die veelvuldig van de A4 en/of A10 Zuid gebruik maken (= vraaggerichte beleid). De meest in het oog springende maatregelen in dat verband waren het invoeren van de A4-A10 Zuidpas en een uitgebreide mediacampagne.

De maatregelen hadden tot doel de hoeveelheid autoverkeer in de spits van en naar bedrijven in het gebied rondom de A4 en A10 Zuid zodanig te verminderen dat de afwikkelingskwaliteit op deze snelwegen ondanks de vermindering van de totale wegcapaciteit ongeveer op peil zou blijven. Dit rapport richt zich op de vraag in welke mate de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen die in het kader van het groot onderhoud A4/A10 Zuid getroffen zijn aan deze doelstelling hebben bijgedragen.

1.2 Aard en planning groot onderhoud

Het groot onderhoud aan de A4 en A10 Zuid betrof het traject tussen de knooppunten Badhoevedorp – Nieuwe Meer – Amstel (zie figuur 1.1) en omvatte de volgende werkzaamheden:

- Vervanging van het asfalt, de signalering, de vangrail en de verlichting.
- Renovatie van bruggen en viaducten:
- Vervanging van de kleppen van twee bruggen in de A10 Zuid;

Figuur 1.1: Locatie groot onderhoud A4 – A10 Zuid



-
- Realisatie van een onderdoorgang voor de Noord/Zuidlijn in de binnenring van de A10 Zuid;
 - Onderhoud aan nabijgelegen brug en een sluis (door de gemeente Amsterdam).

Het groot onderhoud aan beide snelwegen heeft tot twee periodes met 'beperkte' verkeershinder en één periode met een totale stremming geleid. De periodes met beperkte verkeershinder, waarbij twee van de drie rijstroken beschikbaar bleven voor het wegverkeer, vonden in de weekenden en 's nachts plaats van begin mei tot 21 juli en van 28 augustus tot en met medio november. In de tussenliggende periode van 21 juli tot en met 28 augustus vonden werkzaamheden plaats die een totale stremming tot gevolg hadden. Deze werkzaamheden zijn in vier fasen uitgevoerd:

1. Fase 1 van 21 juli, 23.00 uur tot 29 juli 2006, 24.00 uur:
A4 knooppunt Badhoevedorp-knooppunt Nieuwe Meer (de zuidelijke rijbaan, voor verkeer rijdend naar het oosten richting Amersfoort);
2. Fase 2 van 30 juli, 00.00 uur tot 7 augustus 2006, 24.00 uur:
A4 knooppunt Nieuwe Meer-knooppunt Badhoevedorp (de noordelijke rijbaan, voor verkeer rijdend naar het westen richting Den Haag);
3. Fase 3 van 8 augustus, 00.00 uur tot 16 augustus 2006, 24.00 uur:
A10 Zuid knooppunt Nieuwe Meer-knooppunt Amstel (de zuidelijke rijbaan, ook wel buitenring A10 Zuid genoemd, voor verkeer rijdend naar het oosten richting Amersfoort);
4. Fase 4 van 17 augustus, 00.00 uur tot 28 augustus 2006, 05.00 uur:
A10 Zuid knooppunt Amstel-knooppunt Nieuwe Meer (de noordelijke rijbaan, ook wel binnenring A10 Zuid genoemd, voor verkeer rijdend naar het westen richting Den Haag).

De evaluatie richt zich op de periode waarin sprake was van een totale stremming van de A4 of de A10 Zuid in één van beide richtingen, waarbij bij de opzet van de evaluatie rekening is gehouden met zowel de locatie als de fasering van het groot onderhoud.

1.3 Mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen

Om tijdens het groot onderhoud lange files in de spits te voorkomen werd het noodzakelijk geacht het verkeersaanbod met ca. 10% ofwel 9.000 auto's in de brede (2-uurs) spits te beperken. Om dit te realiseren heeft Rijkswaterstaat samen met Verkeer.advies het initiatief genomen tot het treffen van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen rond het groot onderhoud van de A4 –A10 Zuid. Gezamenlijk is een pakket aan maatregelen ontwikkeld dat zoveel mogelijk tegemoet kwam aan de wens van de uiteindelijke gebruiker. Het ging om de volgende mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen:

- Een door de werkgever te verstrekken OV-pas (A4-A10 Zuidpas). Deze pas bood alle werknemers van deelnemende bedrijven de mogelijkheid om tussen 21 juli en 15 september met het openbaar vervoer naar en van het werk te reizen om zo de files te vermijden. De pas was geldig voor:
 - NS-treinen: Tweede klas gedurende 5 of 7 dagen per week op een vast woon-werktraject.
 - Diverse bus-, tram- en metrolijnen van Arriva, Connexion en GVB (zie figuur 1.2 voor de zones binnen Amsterdam waar de pas gebruikt kon worden).
- De A4-A10 Zuid Shuttlebus. Op vertoon van de A4-A10 Zuidpas konden werknemers van het bestemmingsstation naar hun bedrijf reizen en vice versa.

Figuur 1.2: Geldigheidsgebied A4-A10 Zuidpas binnen Amsterdam



- P+R terreinen: Met de A4-A10 Zuidpas kregen werknemers tot 70% korting wanneer zij parkeerden op P+R terreinen die door NS en Q-Park worden beheerd.
- OV-fiets: Met de A4-A10 Zuidpas konden werknemers op de herkomststations een OV-fiets huren om van en naar huis te fietsen.
- Persoonlijk reisadvies: Alle werknemers van de deelnemende bedrijven konden een e-mail ontvangen waarin de reis met de auto werd vergeleken met die met alternatieve vervoerswijzen. Op die manier werden werknemers geïnformeerd over de verschillende reismogelijkheden die men heeft, waarbij niet alleen de reistijd maar ook de reiskosten werden gemeld.
- Dynamische Informatievoorziening voorafgaand en tijdens de werkzaamheden zodat werknemers in geval van grote verkeersdruk hun vertrektijden konden aanpassen. Het ging hierbij om de volgende vormen van dynamische reisinformatie:
 - 'On-line' dynamische informatie via webcams over de actuele verkeersdruk op de wegen (via de website van de Stichting A4-A10 Zuid Bereikbaar)
 - MMS-service met actuele verkeersinformatie.

Het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen is samengesteld door een publiek-privaat samenwerkingsverband dat bestond uit Rijkswaterstaat Noord-Holland, betrokken overheden en wegbeheerders en werkgevers. Voor de feitelijke uitvoering van het pakket maatregelen is de Stichting A4 – A10 Zuid Bereikbaar opgericht waarin werkgevers en Verkeer.advies participeerden.

De maatregelen zijn voor een groot deel door Rijkswaterstaat gefinancierd. Bedrijven droegen € 30 bij voor iedere werknemer die in de regio werkzaam is en dus niet alleen voor de pashouders. De gedachte daarbij was dat ook werknemers die de auto bleven gebruiken, profiteerden van de maatregelen. Het bedrag dat moest worden bijgedragen komt overeen met de kosten van een half uur arbeidstijdverlies. Enkele bedrijven verhaalden € 10 op de pashouders.

De AIDA-filosofie

Bij de feitelijke uitvoering is veel aandacht besteed aan het onder de aandacht brengen van het maatregelenpakket bij de werknemers in het gebied. Dit vanuit de filosofie dat het verkrijgen van aandacht noodzakelijk is om interesse, een positieve houding en een verandering van gedrag te bewerkstelligen. Want het is uiteindelijk de forens zelf die ervoor kiest om op een andere manier naar zijn werk te reizen.

Deze marketingfilosofie wordt aangeduid met de afkorting AIDA, waarbij de letters staan voor:

Awareness	“Ik kom hopeloos in de file”
Interest	“Bieden jullie alternatieven? Welke dan?”
Desire	“Niet in de file en nog sneller ook, dat wil ik wel proberen”
Action!	“Om de hoek op de bus en dan vijf over acht spoor 2... Wat een gedoe. Er staat toch wel file hè..”

“En hoe ging het...”

Dat OV hè, dat is niet eens zo erg als ik altijd gedacht heb.”

Type bedrijven die konden participeren

Alle bedrijven met meer dan tien werknemers in de regio rond de A4, A10 Zuid en A9 zijn benaderd en hebben een pakket aan maatregelen aangeboden gekregen. Verkeer.advies heeft, op basis van postcodes, de herkomst van werknemers van de bedrijven die gevestigd zijn in gebieden rondom de A4 en A10 Zuid in kaart gebracht. Uit de analyse blijkt dat werknemers zowel in de buurt van de bedrijven wonen, maar dat de bedrijven in dit gebied ook werknemers aantrekken uit andere delen van het land (van Groningen tot en met Zuid Limburg).

1.4 De evaluatie

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft in opdracht van Rijkswaterstaat, Noord-Holland aan MuConsult gevraagd de effecten van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen te evalueren. De hoofdvraag daarbij was in hoeverre de betrokken werknemers hun reisgedrag hebben veranderd als gevolg van de hiervoor beschreven mobiliteitbeïnvloedende maatregelen. Het ging daarbij zowel om veranderingen in het reisgedrag gedurende de periode waarin de onderhoudswerkzaamheden werden uitgevoerd als om veranderingen op de middellange termijn, enige tijd na afloop van de onderhoudswerkzaamheden. Meer concreet had de evaluatie tot doel antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Hebben de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen effect gehad op frequentie en tijdstip van de reis en op de vervoerwijzekeuze (incl. voor- en natransport en eventueel gebruik van P+R-voorzieningen) tijdens de periode waarin de werkzaamheden plaatsvinden?
2. Hebben de mobiliteitsbeïnvloedende en andere maatregelen geleid tot de beoogde reductie van het autoverkeer op de A4-A10 met ca. 10% ofwel 9.000 auto's in de brede (2-uurs) spits?
3. In hoeverre hingen veranderingen in het reisgedrag samen met de persoonskenmerken en activiteitenpatronen van de betrokken werknemers?
4. Zijn deze veranderingen in het reisgedrag ook een maand na afloop van de onderhoudswerkzaamheden nog waarneembaar?

1.5 De onderzoeksopzet

Voor dit onderzoek zijn twee enquêtes afgenomen onder werknemers die in het bezit waren van een A4-A10 Zuidpas. De eerste enquête is verstuurd in augustus, de periode waarin sprake was van totale stremmingen van één van beide snelwegen in één richting (21 juli – 28 augustus). De tweede enquête werd begin oktober verstuurd.

Voor beide enquêtes is ruim de helft van de pashouders benaderd om on-line vragen over hun gebruik van en ervaringen met de A4-A10 Zuidpas te beantwoorden. Tijdens de eerste meting is hieraan door 3.099 pashouders gehoor gegeven; tijdens de tweede meting door 2.283 pashouders.

Alvorens de gegeven antwoorden te analyseren is eerst nagegaan in hoeverre de pashouders die aan één of beide enquêtes hebben meegedaan een goede afspiegeling vormen van de totale groep pashouders. Het bleek dat vrouwelijke pashouders en pashouders die dicht bij hun werk wonen ondervertegenwoordigd waren. Hiervoor is middels een herweging gecorrigeerd.

De informatie uit de enquêtes is aangevuld met gegevens uit secundaire databronnen waaronder een Verkeerskundige evaluatie door Rijkswaterstaat en gebruikscijfers van de Stichting OV-fiets.

1.6 Leeswijzer

Opbouw hoofdrapport

In hoofdstuk 2 gaan we allereerst in op het gebruik van en de ervaringen met de A4-A10 Zuidpas; de andere mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen komen in hoofdstuk 3 aan bod. Vervolgens gaan we in hoofdstuk 4 in op de effecten van het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen op de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het laatste hoofdstuk bevat de hoofdconclusies van de evaluatie, alsmede aanbevelingen om te komen tot een effectievere inzet van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen bij toekomstige onderhoudswerkzaamheden.

Gebruikte begrippen

In dit rapport worden de volgende begrippen veelvuldig gebruikt:

- *A4-A10 Zuidpashouders (kortweg pashouders)*: De bijna 30.000 werknemers die een A4-A10 Zuidpas hebben gekregen.
- *A4-A10 Zuidpasgebruikers (kortweg pasgebruikers)*: Pashouders die de A4-A10 Zuidpas tijdens de werkzaamheden hebben gebruikt.
- *Frequente pasgebruikers*: Pashouders die de A4-A10 Zuidpas minimaal één dag per week hebben gebruikt.
- *Overstappers*: Pasgebruikers die vóór de werkzaamheden met de auto naar hun werk reisden, maar tijdens de werkzaamheden voor een andere vervoerwijze – vooral openbaar vervoer – hebben gekozen.

Relatie met technische achtergrondrapportage

Ten slotte is nog belangrijk op te merken dat dit hoofdrapport de resultaten van de evaluatie op hoofdlijnen beschrijft. Meer gedetailleerde cijfers zijn opgenomen in de technische achtergrondrapportage die als bijlage bij dit rapport is verschenen. Voor beide rapporten vormen de resultaten van de tweede meting de basis. Alleen wanneer een vraag niet tijdens de tweede meting is gesteld of percentages sterk afwijken zijn (ook) de resultaten van de eerste meting in de rapporten opgenomen.

2. De A4-A10 Zuidpas

Dit hoofdstuk geeft weer in welke mate werknemers gebruik hebben gemaakt van de A4-A10 Zuidpas (paragraaf 2.2), wat het effect hiervan is geweest op het reisgedrag van deze werknemers (paragraaf 2.3) en wat de ervaringen van deze werknemers met de A4-A10 Zuidpas en het OV waren (paragraaf 2.4). Conform de AIDA-filosofie starten we met de wijze waarop het groot onderhoud en de A4-A10 Zuidpas onder de aandacht van de A4-A10 Zuidpashouders is gekomen.

2.1 Bekendheid met groot onderhoud en A4-A10 Zuidpas

De A4-A10 Zuidpas is aan bijna 30.000 werknemers in de regio rond de A4 en A10 Zuid verstrekt. De bekendheid onder pashouders met de initiatiefnemers van de A4-A10 Zuidpas is groot. Een meerderheid noemde naast de eigen werkgever (61%) Rijkswaterstaat (60%) en de Stichting A4-A10 Zuid Bereikbaar (60%) als initiatiefnemers.

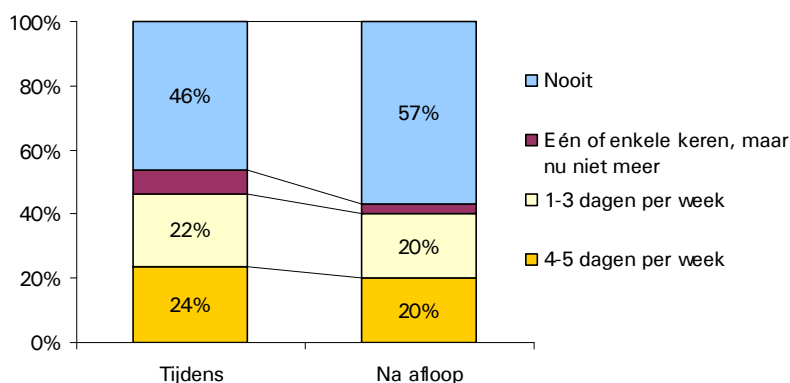
De eigen werkgever is ook de belangrijkste informatiebron wat betreft het groot onderhoud aan de A4 en de A10 Zuid tijdens de zomermaanden (80%). Andere veel genoemde informatiebronnen zijn:

- Informatieborden langs de weg (32%),
- Advertenties in de krant (35%),
- De brief die met de A4-A10 Zuidpas werd meegestuurd (35%),
- Artikelen in de krant (23%), en
- Uitzendingen op TV (21%).

2.2 Gebruik A4-A10 Zuidpas

Tijdens de werkzaamheden heeft meer dan de helft van de A4-A10 Zuidpashouders de pas één of meerdere keren gebruikt: één op de vijf pashouders gebruikte de pas 1 tot 3 dagen per week en één op de vier pashouders gebruikte de pas zelfs dagelijks (figuur 2.1). Na afloop van de werkzaamheden gebruikte driekwart van de pasgebruikers de pas nog één of meerdere dagen per week.

Figuur 2.1 Gebruik A4-A10 Zuidpas tijdens en na afloop van de werkzaamheden (excl. OV-abonnementhouders)



A4-A10 Zuidpashouders die de pas frequent (= minimaal twee dagen per week) gebruikten wonen gemiddeld genomen verder van hun werk dan pashouders die de

pas incidenteel of niet gebruikt hebben. Verder heeft één op de vier leaserijders de A4-A10 Zuidpas één of meerdere keren gebruik. Daarmee is het pasgebruik door leaserijders hoger dan op voorhand door betrokkenen werd verwacht, maar nog wel lager dan onder A4-A10 Zuidpashouders die voor de werkzaamheden met de eigen auto naar hun werk reisden (gebruik 50%). Wat betreft de overige achtergrondkenmerken zijn de groepen frequente, incidentele en niet-gebruikers vergelijkbaar qua samenstelling.

Redenen om de A4-A10 Zuidpas te gebruiken

De meest genoemde reden om de A4-A10 Zuidpas te gebruiken is het feit dat de pas gratis was: ruim 50% van de A4-A10 Zuidpashouders die de pas één of meer dagen per week gebruikten, noemt dit als reden. Andere veel genoemde redenen zijn:

- De verwachting dat tijdens de werkzaamheden het openbaar vervoer sneller is dan de auto (26%),
- Het feit dat men altijd al met het openbaar vervoer reist (24%), en
- Vertragingen met de auto als gevolg van de werkzaamheden (20%).

Ook worden de slechte weersomstandigheden in augustus door pashouders aangevoerd als reden om van de A4-A10 Zuidpas gebruik te maken (5,9%). Tweederde van deze pashouders fietst normaal gesproken van en naar het werk. Tegelijkertijd is beter weer ook één van de redenen die aangevoerd worden om niet vaker van de A4-A10 Zuidpas gebruik te maken (13,8%).

De meest genoemde reden waarom A4-A10 Zuidpashouders, die de pas één of enkele dagen van de week gebruiken, niet vaker van de pas gebruik maken, is het feit dat deze pashouders parttime werken (30%). Desondanks is er geen duidelijk verband tussen het aantal werkdagen en de frequentie waarmee pashouders van de A4-A10 Zuidpas gebruik maakten.

Redenen om de A4-A10 Zuidpas te proberen

Een kleine groep A4-A10 Zuidpashouders (7%) heeft de pas één of meerdere keren geprobeerd, maar later niet meer. De verwachting dat het reizen per openbaar vervoer tijdens de werkzaamheden sneller zou zijn dan het reizen per auto is de door deze groep meest genoemde reden om de pas te proberen (36%). Daarbij kwam dat de A4-A10 Zuidpas gratis was, waardoor deze pashouders eerder bereid waren de pas uit te proberen (33%). Voor het feit dat zij de pas later niet meer hebben gebruikt, werden veelal de volgende redenen opgevoerd:

- De reisduur per openbaar vervoer was minstens even lang als de reistijd met de auto (45%),
- De files bleken mee te vallen (34%), en
- Het openbaar vervoer bleek geen alternatief voor het comfort en het gemak van de auto (25%).

Redenen om de A4-A10 Zuidpas niet te gebruiken

Ten slotte is het feit dat files tijdens de werkzaamheden bleken mee te vallen de meest genoemde reden om geen gebruik van de A4-A10 Zuidpas te maken (47%). Binnen de groep A4-A10 Zuidpashouders die geen gebruik hebben gemaakt van de pas bestond daardoor het beeld dat de reistijd per openbaar vervoer langer zou zijn dan de reistijd per auto (42%). Minder comfort (20%) en de auto nodig hebben tijdens het werk (18%) zijn andere veel genoemde redenen om niet van de A4-A10 Zuidpas gebruik te maken.

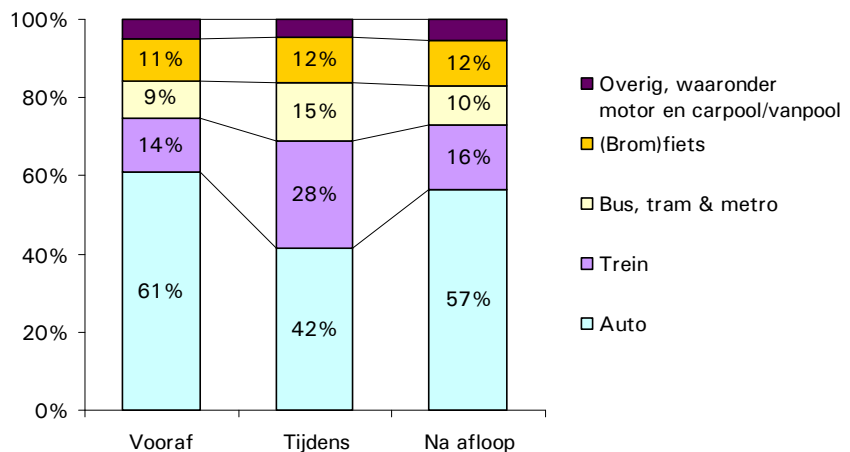
2.3 Effecten op het reisgedrag

Toename aandeel OV ten tijde van werkzaamheden

Voor aanvang van de werkzaamheden reisde 61% van de pashouders met de auto naar het werk. Figuur 2.2 toont dat dit percentage tijdens de werkzaamheden was afgenomen tot 42%. Tegenover de afname van het autogebruik stond een verdubbeling van het treingebruik, maar ook het aandeel van bus, tram en metro in het woon-werkverkeer lag 60% hoger dan voor de werkzaamheden.

De toename van het openbaar vervoergebruik in het woon-werkverkeer is met name groot onder pashouders die de A4-A10 Zuidpas frequent gebruikt hebben. Het aandeel van de trein is binnen deze groep toegenomen van 23% naar 67% en die van bus, tram en metro van 13% naar 26%. Dit is vooral ten koste gegaan van de auto die door deze pashouders tijdens de werkzaamheden nauwelijks is gebruikt (afname van 55% naar 3%). Ook onder pashouders die de A4-A10 Zuidpas incidenteel of niet hebben gebruikt, is het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer tijdens de werkzaamheden afgenomen, maar deze afname is met respectievelijk 12% (van 67% naar 55%) en 4% (van 78% naar 75%) veel minder groot.

Figuur 2.2 Vervoerwijze voor, tijdens en na afloop van de werkzaamheden



Nu de werkzaamheden zijn afgerond en de pas niet meer geldig is, reizen de meeste A4-A10 Zuidpashouders weer met hetzelfde vervoermiddel naar hun werk als in de periode voorafgaand aan de werkzaamheden. Het aandeel van de auto in de modal split is wel afgenomen ten gunste van het aandeel van de trein en in mindere mate de fiets, bus en metro. Meest genoemde redenen waarom A4-A10 Zuidpasgebruikers niet met het OV zijn blijven reizen, zijn:

- De langere reistijd (46%)
- De hogere kosten (22%) en
- Het feit dat men de auto nodig heeft voor het werk (16%)

Groter aandeel auto in vortransport

Ruim de helft van de A4-A10 Zuidpashouders die met het openbaar vervoer naar hun werk reizen, loopt naar de instaphalte of het beginstation. Ook het aandeel van de (brom)fiets in het vortransport is met bijna 33% hoog. Dit geldt zowel voor de periode voorafgaand aan, tijdens en na afloop van de werkzaamheden (zie tabel

2.1a). Vanaf de uitstaphalte of het eindstation loopt driekwart van de pashouders naar hun werk (zie tabel 2.1b).

Wat verder opvalt is het hogere aandeel van de eigen auto in het vortransport ten tijde van de werkzaamheden (van 4% naar 10%). Het aantal pashouders dat met de eigen auto naar de instaphalte of het beginstation rijdt, is zelfs verviervoudigd. De toename is grotendeels toe te schrijven aan pashouders die vóór de werkzaamheden met de auto naar hun werk reisden, maar tijdens de werkzaamheden met hun auto naar een instaphalte of station reden en daar overstapten op het OV.

Tabel 2.1a Voortransport van huis naar instaphalte of station

	Voor de	Tijdens de werkzaamheden		Na de
	werkzaamheden	(192 ¹)		werkzaamheden
	(100)	Eerste meting	Tweede meting	(120)
Lopend	53,6%	51,0%	49,3%	54,6%
Met de eigen (brom)fiets	34,7%	29,6%	30,5%	31,7%
Met een OV-fiets		0,5%	0,7%	0,2%
Zelf met de auto	4,2%	9,9%	10,8%	6,7%
Gebracht met de auto	1,5%	3,5%	3,1%	2,2%
Anders	6,0%	5,5%	5,5%	4,5%

Tabel 2.1b Natransport van uitstaphalte of station naar het werk

	Voor de	Tijdens de werkzaamheden		Na de
	werkzaamheden	(192 ¹)		werkzaamheden
	(100)	Eerste meting	Tweede meting	(120)
Lopend	77,9%	76,9%	73,7%	78,2%
Met de eigen (brom)fiets	6,0%	3,3%	3,3%	4,0%
Met een OV-fiets	0,1%	0,2%	1,0%	
Met de A4-A10 Shuttlebus		2,6%	2,6%	
Met een Shuttlebus van het bedrijf	10,8%	10,3%	11,7%	11,2%
Anders	5,1%	6,6%	7,7%	6,5%

Ten slotte hebben relatief weinig A4-A10 Zuidpashouders gebruik gemaakt van de specifieke maatregelen die in het kader van het groot onderhoud aan de A4 en A10 Zuid getroffen zijn, te weten de mogelijkheid om met de OV-fiets van huis naar het beginstation en met de Shuttlebus vanaf het eindstation naar het werk te reizen. In hoofdstuk 3 gaan we nader op deze maatregelen in.

¹ De indexcijfers geven de omvang van de groep OV-reizigers in vergelijking met de periode voorafgaand aan de werkzaamheden weer. Het indexcijfer 192 duidt erop dat de groep ten tijde van de werkzaamheden bijna twee keer zo groot was als in de periode voorafgaand aan de werkzaamheden.

Langere reistijd met OV

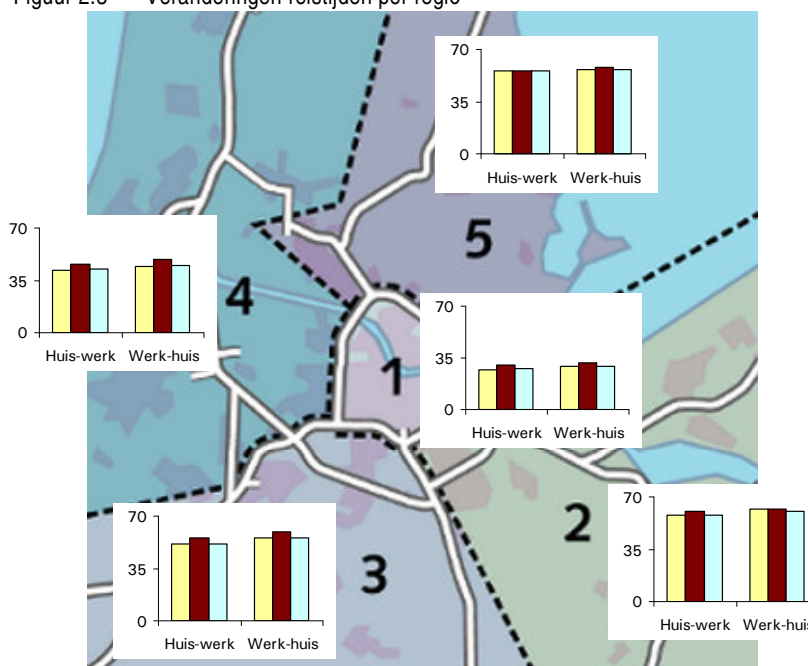
Gemiddeld genomen waren de A4-A10 Zuidpashouders tijdens de werkzaamheden iets langer onderweg dan vóór en na afloop van de werkzaamheden (+ 3 minuten per enkele reis). Tweederde van de pashouders gaf aan dat hun reistijden niet gewijzigd waren; éénvijfde dat hun reistijden langer waren geworden en ééntiende dat hun reistijden korter waren geworden.

Tabel 2.2 Veranderingen gemiddelde reistijd

	Voor de werkzaamheden	Tijdens de werkzaamheden		Na de werkzaamheden
		Eerste meting	Tweede meting	
Huis – Werk	41,8 minuten	44,9 minuten	47,4 minuten	44,6 minuten
Werk – Huis	44,7 minuten	47,5 minuten	49,8 minuten	46,8 minuten

De veranderingen in reistijden hangen samen met de regio waar de pashouders wonen. Vooral pashouders uit het westelijk deel van Noord-Holland, Zuid-Holland en in mindere mate Amsterdam, waren tijdens de werkzaamheden langer onderweg om op hun werk en weer thuis te komen. Voor pashouders uit Flevoland, Utrecht en het oostelijk deel van Noord-Holland vielen de gevolgen van de werkzaamheden voor hun reistijd mee.

Figuur 2.3 Veranderingen reistijden per regio



Met name A4-A10 Zuidpashouders die ten tijde van de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt geven aan dat zij langer onderweg waren; gemiddeld tien à vijftien minuten. Daarentegen is de reistijd van pashouders die met de auto naar hun werk zijn blijven reizen naar eigen zeggen niet veranderd.

Ten slotte geldt in zijn algemeenheid dat pashouders tijdens de tweede enquête een langere reistijd noemen dan tijdens de eerste enquête. Dit kan te maken hebben met het feit dat het om percepties van de reistijd gaat, waarbij de reistijd op het moment van opgave het referentiepunt is. Bekend is dat de files tijdens de werkzaamheden

mee bleken te vallen, hetgeen tot een lagere opgave van de reistijd kan hebben geleid. Dit kan ook verklaren waarom pashouders die tijdens de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt een langere reistijd melden; bekend is dat mensen de reistijden per OV in het algemeen hoger inschatten.

Minderheid paste vertrektijden aan

Ruim een derde van de A4-A10 Zuidpashouders is tijdens de werkzaamheden op een ander tijdstip van huis vertrokken om naar hun werk te reizen. Opvallend daarbij is dat de groep die eerder van huis vertrok maar net iets groter is dan de groep die later van huis vertrok (21% versus 16%). Pashouders die eerder vertrokken noemden onder meer de extra files als gevolg van de werkzaamheden als reden, terwijl pashouders die later vertrokken juist kortere files als gevolg van vakanties als één van de redenen noemden.

Het percentage A4-A10 Zuidpashouders dat het vertrektijdstip vanaf het werk heeft aangepast is kleiner (ongeveer 25%). In dit geval is de groep pashouders die tijdens de werkzaamheden eerder van hun werk naar huis vertrok anderhalf keer zo groot als de groep die juist later vertrok (15% tegen 10%).

Nu de werkzaamheden weer zijn afgerond vertrekken de meeste pashouders weer op het voor hen vertrouwde tijdstippen van en naar huis. De groep pashouders die 's ochtends later van huis vertrekken is net iets groter dan de groep die eerder vertrekt. (18% versus 15%); de groepen pashouders die 's avonds eerder en later van hun werk vertrekken zijn even groot (beiden 11%).

Eén op de tien pashouders stemde vakantie op werkzaamheden af

Ten slotte gaf 9% van de A4-A10 Zuidpashouders aan met hun vakantieplanning rekening te hebben gehouden met de werkzaamheden aan de A4 en de A10 Zuid; onder pashouders die tijdens de werkzaamheden met de auto naar hun werk zijn blijven reizen was dit 6%. Gemiddeld was één op de vijf A4-A10 Zuidpashouders ten tijde van de werkzaamheden met vakantie; de helft van de pashouders heeft de hele periode gewerkt.

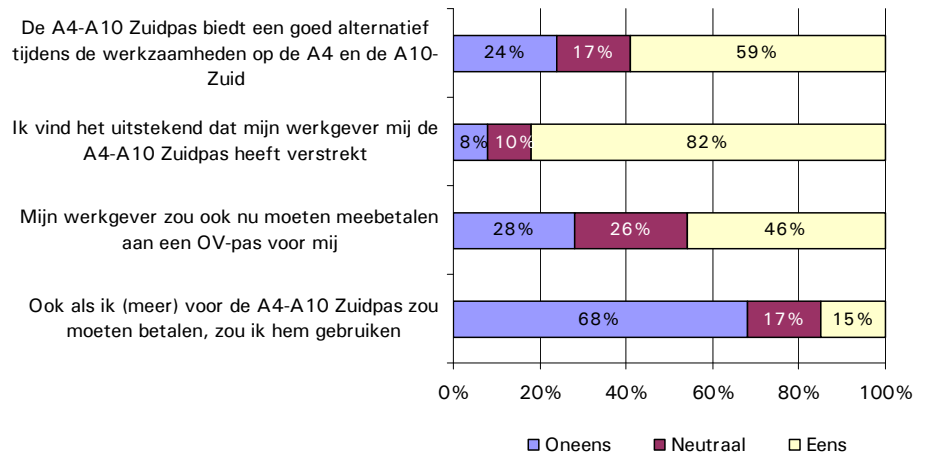
2.4 Waardering A4-A10 Zuidpas, OV en P+R-voorzieningen

A4-A10 Zuidpas gewaardeerd, maar bereidheid om ervoor te betalen gering

Twee op de drie pashouders vindt dat de A4-A10 Zuidpas een goed alternatief bood tijdens het groot onderhoud aan de A4 en de A10 Zuid (24% vindt van niet) en vier op de vijf pashouders vindt het een uitstekend idee dat de A4-A10 Zuidpas door de werkgever werd verstrekt (8% vindt van niet). Bijna 60% van de pasgebruikers geeft aan dat ze graag zouden zien dat de A4-A10 Zuidpas blijvend aangeboden wordt (40% hecht hier geen waarde aan).

De helft van de pashouders zou graag zien dat hun werkgever ook in de toekomst meebetaalt aan een OV-pas à la de A4-A10 Zuidpas en één op de drie dat werkgevers een dergelijke pas opnemen in de reiskostenregeling (28% vindt dit niet nodig). Bijna 70% van de pashouders geeft aan dat zij de A4-A10 Zuidpas niet zouden hebben gebruikt wanneer een eigen bijdrage in de kosten van de pas zou zijn gevraagd (15% is wel bereid zelf mee te betalen). Onder pashouders werkzaam bij bedrijven die al een bijdrage van 10 euro van hun werknemers vroegen is de bereidheid om mee te betalen beduidend hoger (33% is hiertoe bereid; 46% niet).

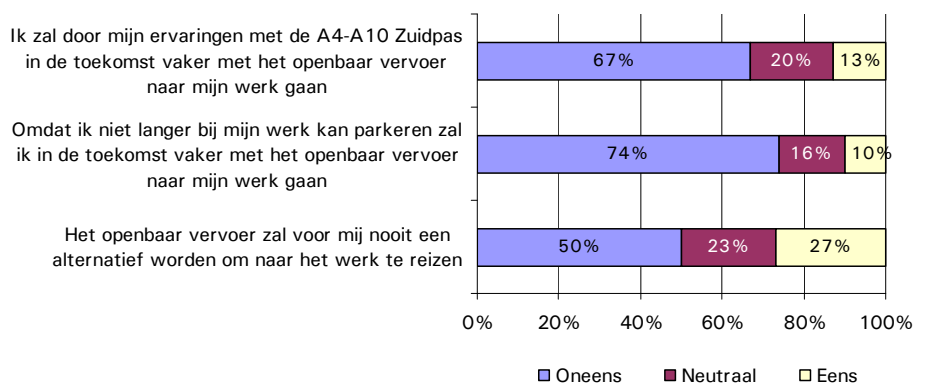
Figuur 2.4 Waardering A4-A10 Zuidpas en bereidheid ervoor te betalen



Verandering van vervoerwijze ten gunste van OV

Door de opgedane ervaring met de A4-A10 Zuidpas denkt 13% in de toekomst vaker met het openbaar vervoer naar het werk te gaan (67% denkt van niet). Deze verandering van vervoerwijze wordt mede ingegeven door het feit dat 10% van de pashouders niet langer bij hun werk kan parkeren (voor 74% speelt dit geen rol). Voor de helft van de A4-A10 Zuidpashouders vormt het openbaar vervoer echter nooit een alternatief voor het woon-werkverkeer (voor 27% wel).

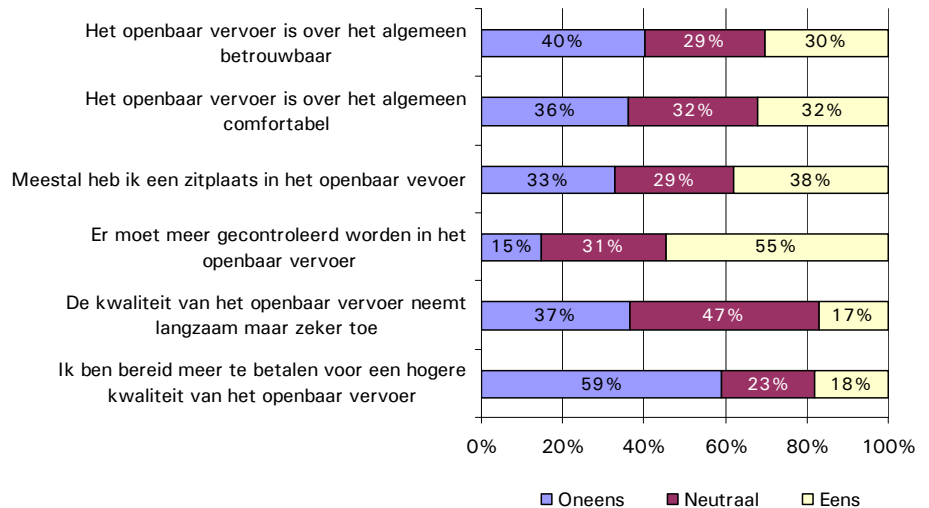
Figuur 2.5 Kans op overstap van auto naar OV



Waardering OV

A4-A10 Zuidpashouders zijn in het algemeen redelijk tevreden over de kwaliteit van het openbaar vervoer. Een op de drie pashouders geeft aan tevreden te zijn over de betrouwbaarheid, het comfort en de zitplaatskans in het openbaar vervoer; een ongeveer even grote groep geeft aan de kwaliteit op deze punten onvoldoende te vinden (de groep die ontevreden is is ongeveer even groot). Van een verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer is in de ogen van één op de drie pashouders geen sprake (één op de zes vindt van wel). Het merendeel van de pashouders geeft ook aan niet bereid te zijn voor een dergelijke kwaliteitsverbetering meer te betalen (18% is hiertoe wel bereid). Ten slotte zou, wanneer in de toekomst een OV-pas vergelijkbaar met de A4-A10 Zuidpas ontwikkeld mocht worden, deze pas geldig moeten zijn in het centrum van Amsterdam, zo vindt bijna één op de drie pashouders.

Figuur 2.6 Waardering kwaliteit OV



Bij de percentages in figuur 2.5 kan nog worden opgemerkt dat A4-A10 Zuidpashouders die tijdens de werkzaamheden met het openbaar vervoer naar hun werk zijn gegaan in het algemeen meer tevreden zijn over de kwaliteit van het OV dan pashouders die met hun auto zijn blijven reizen. Beide groepen pashouders vinden wel in dezelfde mate dat er meer in het OV gecontroleerd zou moeten worden. En ook de bereidheid om meer voor een betere kwaliteit te betalen is onder beide groepen pashouders even groot.

2.5 Conclusies

In dit hoofdstuk is gebleken dat verstrekking van de A4-A10 Zuidpas aan mensen die werkzaam zijn in de regio rond de A4 en de A10 Zuid effect heeft gehad op de wijze waarop deze werknemers tijdens het groot onderhoud van en naar hun werk zijn gereisd. Het aandeel van het OV was tijdens de werkzaamheden bijna twee keer zo hoog als in de periode voor de werkzaamheden, hetgeen ten koste van het aandeel van de auto is gegaan. Een deel van de pashouders die tijdens de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt, hebben de auto niet helemaal laten staan: het gebruik van P+R-voorzieningen is tijdens de werkzaamheden bijna verviervoudigd. Ten slotte hebben de werkzaamheden noch de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas tot eenduidige veranderingen in reis- en vertrektijden geleid. Wel geven pashouders die tijdens de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt aan dat hiermee hun reistijd langer is geworden, maar dit kan ook een kwestie van perceptie zijn.

De veranderingen in het reisgedrag blijken maar in beperkte mate samen te hangen met de persoonskenmerken en activiteitenpatronen van de betreffende werknemers. Wel hebben werknemers die ver van hun werk wonen vaker de A4-A10 Zuidpas frequenter gebruikt dan werknemers die dicht bij hun werk wonen. Verder heeft één op de vier leaserijders één of meerdere keren van de A4-A10 Zuidpas gebruik gemaakt, hetgeen meer is dan op voorhand door betrokkenen werd verwacht.

Ten slotte heeft de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas een blijvend effect op het reisgedrag van de pashouders gehad. Drie op de vier pasgebruikers geven aan dat zij de A4-A10 Zuidpas ook in de periode na de werkzaamheden nog één of meerdere

keren per week hebben gebruikt. En ook nadat de A4-A10 Zuidpas niet meer geldig was, heeft een deel van de pashouders de auto laten staan. Het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer is ruim een maand na de werkzaamheden namelijk 4% lager dan in de periode voor de werkzaamheden. Met een toename van het gebruik met bijna 15% heeft vooral de trein van deze verandering in het reisgedrag geprofiteerd.

3. Overige mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen

In het vorige hoofdstuk hebben we uitgebreid stilgestaan bij de uitwerking van de belangrijkste mobiliteitsbeïnvloedende maatregel die in het kader van het groot onderhoud aan de A4 en A10 Zuid getroffen is: de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas. In dit hoofdstuk staan we stil bij de andere maatregelen, te weten:

- De A4/A10-Shuttlebus.
- P+R terreinen
- OV-Fiets
- Persoonlijk reisadvies
- Dynamische reisinformatie

3.1 A4-A10 Zuid Shuttlebus

Op vertoon van hun A4-A10 Zuidpas konden werknemers met een speciale Shuttlebus van het eindstation naar hun bedrijf op Riekenpolder Business Park, Schiphol of de Boelelaan reizen en vice versa. Een kleine groep pasgebruikers die tijdens de werkzaamheden met het openbaar vervoer naar deze locaties reisden, heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt (6%). Ruim de helft van deze pashouders werkt bij een bedrijf dat op Riekenpolder Business Park is gevestigd; de overigen bij bedrijven die op Schiphol en aan de Boelelaan zijn gevestigd.

Uit tabel 2.1b bleek al dat A4-A10 Zuidpashouders die op deze locaties werken vaker kiezen voor de Shuttlebussen die in opdracht van hun werkgevers van en naar het station rijden (12% versus 3% van alle pashouders die tijdens de werkzaamheden met het openbaar vervoer naar hun werk reisden). Andere veel genoemde redenen om niet van de A4-A10 Zuid Shuttlebus gebruik te maken, zijn:

- Dat men op loopafstand van het eindstation of de eindhalte werkt (39%).
- Dat de werkzaamheden geen gevolgen hadden voor het openbaar vervoer waarmee van en naar het werk werd gereisd (26%),
- Onbekendheid met het bestaan van de A4-A10 Zuid Shuttlebus (24% in de eerste meting versus 13% in de tweede meting),
- De beleving of het feit dat de A4-A10 Zuid Shuttlebus niet vanaf het eindstation reed (22% in de eerste meting versus 13% in de tweede meting), en
- De beleving of het feit dat de A4-A10 Zuid Shuttlebus niet stopte bij het bedrijf waar men werkt (8%).

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat de bekendheid van pashouders met de A4-A10 Zuid Shuttlebus gedurende de werkzaamheden is verbeterd. Tijdens de tweede enquête noemen minder pashouders onbekendheid met het bestaan en vertrekpunt als reden waarom men niet met de A4-A10 Zuid Shuttlebus heeft gereisd. Dit geldt zowel voor de pashouders die in het bedieningsgebied van de A4-A10 Zuid Shuttlebus werkzaam zijn als voor de overige pashouders.

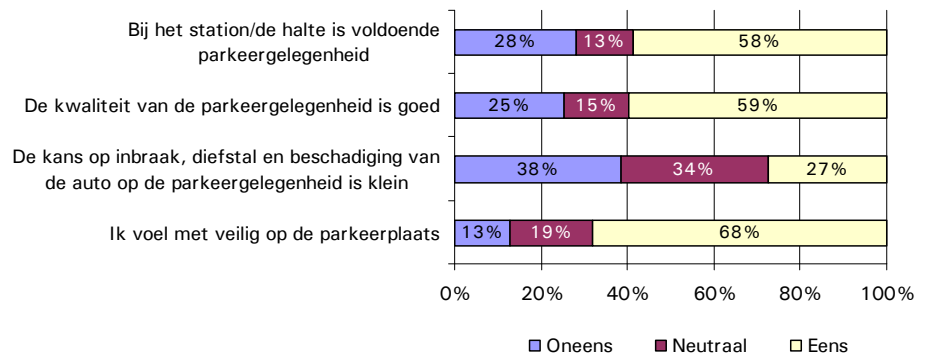
3.2 P+R-terreinen

Met de A4-A10 Zuidpas kregen pashouders maximaal 70% korting wanneer zij parkeerden op P+R terreinen die door NS en Q-Park worden beheerd. In het vorige hoofdstuk zagen we al dat tijdens de werkzaamheden bijna vier keer zoveel

pashouders van de P+R-terreinen gebruik maakten als in de periode voorafgaand aan de werkzaamheden (tabel 2.1a). De P+R-terreinen waarvan de A4-A10 Zuidpashouders gebruik maken liggen verspreid over een groot deel van Nederland, waarbij de P+R-terreinen in Almere en Noord-Holland en in mindere mate Utrecht en Zuid-Holland relatief veel gebruikt worden.

De meerderheid van deze A4-A10 Zuidpashouders geeft aan dat er bij stations en haltes voldoende parkeergelegenheid voor hun auto is en dat de kwaliteit van de P+R-terreinen goed is. Dit laatste wordt mede ingegeven door het feit dat twee op de drie pashouders zich veilig voelen op de parkeerplaatsen². Daar staat tegenover dat de kans op inbraak, diefstal en beschadiging van auto's voor één op de drie pashouders te hoog is.

Figuur 3.1 Waardering kwaliteit P+R-terreinen



3.3 OV-fiets

Met de A4-A10 Zuidpas konden werknemers op beginstations gratis een OV-Fiets huren om van en naar huis te fietsen. Afgezet tegen het aantal OV-fietsritten per maand (maximaal 27.000 vanuit 100 verschillende locaties) kan gezegd worden dat tussen eind juli en half september veelvuldig van dit aanbod gebruik is gemaakt. A4-A10 Zuidpashouders hebben in deze periode gezamenlijk bijna tweeduizend gratis OV-fietsritten gemaakt. Stations waar veel OV-fietsen zijn verhuurd liggen allemaal in Amsterdam, te weten:

- Amsterdam Centraal (28% van alle ritten)
- Amsterdam Zuid WTC (17%)
- Amsterdam Amstel (10%)

De laatste twee stations liggen in de regio rond de A4 en A10 Zuid, hetgeen erop duidt dat de OV-fiets door pashouders niet alleen conform de opzet is gebruikt om van en naar het beginstation te reizen, maar ook om van en naar het eindstation te reizen. Dit verklaart de toename van het aandeel van de OV-fiets in het natransport (zie tabel 2.1b).

Uiteindelijk heeft bijna 5% van alle OV-reizigers (= 2% van alle pashouders) gedurende de geldigheidsperiode van de A4-A10 Zuidpas van de mogelijkheid gebruik gemaakt om met de pas gratis een OV-fiets te huren. Zetten we dit af tegen

² Merk op dat het groot onderhoud tijdens de zomer plaatsvond, waardoor maar weinig pashouders in het donker over de P+R-terreinen zullen hebben gelopen.

het totale aantal gratis OV-fietsritten die door pashouders zijn gemaakt (2.000 ritten door 30.000 pashouders) dan kan geconcludeerd worden dat pashouders die van deze dienst gebruik hebben gemaakt gemiddeld drie keer een OV-fiets gehuurd hebben.

Pashouders die één of meerdere keren een OV-fiets hebben gehuurd, waarderen met name het gemak en de snelheid waarmee een OV-fiets gehuurd kan worden, de extra flexibiliteit en het positieve effect op de gezondheid. De mogelijkheid om met de A4-A10 Zuidpas een OV-fiets te huren heeft echter maar een beperkt effect gehad op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor het woon-werkverkeer. Eén op de acht pashouders geeft desgevraagd aan dat de beschikbaarheid van de OV-fiets het voor hen aantrekkelijker maakt om met het OV te reizen (voor 71% maakt het niet uit). Dit is niet terug te voeren op eventuele onbekendheid met de mogelijkheid: twee op de drie pashouders was namelijk op de hoogte van de mogelijkheid om met de A4-A10 Zuidpas gratis een OV-fiets te huren (ter vergelijking: tijdens de eerste enquête gold dit voor één op de drie pashouders).

3.4 Persoonlijk Reisadvies

Alle werknemers van de deelnemende bedrijven waarvan het e-mailadres bekend was, hebben van de Stichting A4 – A10 Zuid Bereikbaar een e-mail ontvangen waarin hun reis van huis naar werk met de auto werd vergeleken met die met alternatieve vervoerswijzen. Op die manier werden werknemers geïnformeerd over de verschillende reismogelijkheden die zij hebben, waarbij niet alleen de reistijd maar ook de reiskosten werden gemeld.

Uiteindelijk heeft tweederde van de geënquêteerde A4-A10 Zuidpashouders een persoonlijk reisadvies gekregen³. Vier op de vijf pashouders die zo'n advies hebben gekregen stelden dit ook op prijs. Door het ontbreken van feitelijke informatie over werk- en vertrektijden van de pashouders is de bruikbaarheid van de adviezen nog voor verbetering vatbaar. Slechts 5% van de ontvangers geeft aan veel aan het persoonlijk reisadvies te hebben gehad. De andere ontvangers hadden zelf de reisalternatieven al uitgezocht of vonden de in het reisadvies genoemde alternatieven mede door foutieve uitgangspunten onaantrekkelijk. Niettemin vinden twee op de vijf A4-A10 Zuidpashouders het persoonlijke reisadvies een goede manier om inzicht te krijgen in de reisalternatieven voor hun woon-werkverkeer (35% vindt van niet).

3.5 Dynamische reisinformatie

Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden verstreekt de Stichting A4 – A10 Zuid dynamische reisinformatie zodat werknemers in geval van grote verkeersdruk hun vertrektijden konden aanpassen. Het ging hierbij om de volgende vormen van dynamische reisinformatie:

- 'On-line' reisinformatie via webcams over de actuele verkeersdruk op de wegen (via de website van de Stichting A4-A10 Zuid Bereikbaar)
- MMS-service met actuele verkeersinformatie.

³ In dit geval zijn uitspraken over de totale groep A4-A10 Zuidpashouders niet mogelijk omdat met name pashouders waarvan een persoonlijk e-mailadres beschikbaar was, voor de enquêtes zijn benaderd.

‘On-line’ reisinformatie via webcam’s

De helft van de A4-A10 Zuidpashouders was op de hoogte van het feit dat zij via de website van de Stichting A4 – A10 Zuid Bereikbaar ‘online’ de actuele verkeersdrukte op lokale wegen richting de A4 en A10 Zuid konden volgen. Van deze pashouders heeft ruim een derde één of meerdere malen van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. In 30% van de gevallen heeft de via de website verkregen informatie tot een verandering van het vertrektijdstip geleid. Een kleine groep A4-A10 Zuidpashouders geeft daarbij aan dat zij dagelijks hun vertrektijdstip op basis van deze informatie aanpaste (4% van de bezoekers van de website). Eén op de drie pashouders geeft aan dat het door de beelden van de actuele verkeerssituatie makkelijker is een goed vertrektijdstip te kiezen (30% vindt van niet).

Actuele verkeersinformatie via MMS

De bekendheid dat via MMS actuele verkeersinformatie voor de A4 en A10 Zuid verkregen kon worden, was bij de A4-A10 Zuidpashouders minder groot dan de bekendheid met andere mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen. Iets meer dan een kwart van de A4-A10 Zuidpashouders was op de hoogte van deze service en maar weinig pashouders hebben daadwerkelijk van deze service gebruik gemaakt. Tot wijzigingen in het reisgedrag heeft deze maatregel dan ook nauwelijks geleid. Desondanks is één op de drie A4-A10 Zuidpashouders het eens met de stelling dat informatie over de actuele verkeerssituatie via MMS (of e-mail) het makkelijker maakt een goed vertrektijdstip te kiezen (31% vindt van niet).

3.6 Conclusie

De effectiviteit van de afzonderlijke mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen die in aanvulling op de A4-A10 Zuidpas getroffen zijn, verschilt per maatregel. Voor alle maatregelen geldt dat een (ruime) meerderheid van de pashouders bekend was met de verschillende aanvullende diensten die rond de A4-A10 Zuidpas aangeboden werden en circa 30% van de pashouders ziet een duidelijke meerwaarde in de geboden diensten. Niettemin varieert het percentage pashouders dat aangeeft zelf daadwerkelijk profijt te hebben gehad van de afzonderlijke maatregelen tussen 1% en 5%. De vraag is of de afzonderlijke maatregelen ook hebben bijgedragen aan het gebruik van de A4-A10 Zuidpas in de zin dat pashouders door alle aanvullende diensten die rond de pas aangeboden werden eerder geneigd waren van de A4-A10 Zuidpas gebruik te maken.

4. Effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid

In dit hoofdstuk gaan we allereerst in op de vraag of het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen zoals beoogd heeft bijgedragen aan de bereikbaarheid van de bedrijven in de regio rond de A4 en A10 Zuid voor hun werknemers. Daarnaast beantwoorden we de vraag of de maatregelen een gewenst neveneffect op de leefbaarheid van de regio hebben gehad.

4.1 Bereikbaarheid

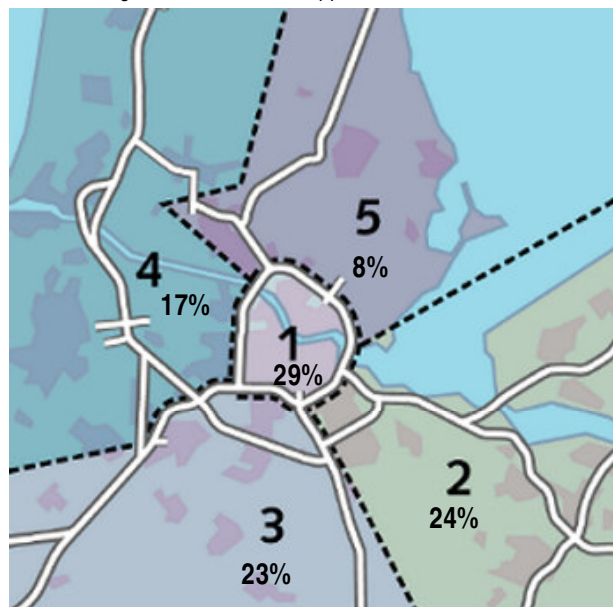
Zoals in het inleidende hoofdstuk viel te lezen was één van de concrete doelen van de mobiliteitsbeïnvloedende en andere maatregelen die rond het groot onderhoud van de A4 en A10 Zuid getroffen zijn, het autoverkeer op de A4 en A10 Zuid in de brede (2-uurs) spits met circa 10% ofwel 9.000 auto's te beperken. Een dergelijke reductie kan langs verschillende wegen bereikt worden, waarvan de belangrijkste zijn:

- Overstap van werknemers van de auto naar het openbaar vervoer en de fiets
- Verandering van de route die werknemers nemen om naar hun werk rijden
- Afstemming van de vakantieplannen op de werkzaamheden

5.700 pashouder stappen over van auto naar OV

In hoofdstuk 2 zagen we dat een substantieel deel van de A4-A10 Zuidpashouders tijdens de werkzaamheden hun auto hebben laten staan en in plaats daarvan met het openbaar vervoer naar hun werk zijn gegaan. Het marktaandeel van de auto is tijdens de werkzaamheden gedaald van 61% naar 42% en het marktaandeel van het OV gestegen van 23% naar 43%; de verandering van het marktaandeel van de (brom)fiets is marginaal (zie figuur 2.2). Anders gezegd, ongeveer 5.700 pashouders hebben hun auto laten staan en zijn voornamelijk met het OV naar hun werk gereisd. Deze pashouders komen vooral uit (groot) Amsterdam (regio 1), de provincies Flevoland, Utrecht en Zuid-Holland (regio's 2 en 3) en minder vaak vanuit de rest van Noord-Holland (regio's 4 en 5).

Figuur 4.1 Herkomstgebieden van overstappers



Tabel 4.1 Herkomstgebieden A4-A10 Zuidpashouders

	Auto -> Auto	Auto -> OV	OV -> OV	Totaal
Regio 1	31,6%	28,7%	33,3%	38,4%
Regio 2	17,4%	23,6%	20,3%	17,7%
Regio 3	26,1%	22,7%	21,0%	21,2%
Regio 4	20,1%	16,7%	17,0%	16,6%
Regio 5	4,8%	8,2%	8,2%	6,0%

Bij de bepaling van het effect van deze overstap op het verkeersaanbod op de A4 en A10 Zuid moet rekening worden gehouden met het aantal dagen per week dat deze pashouders van de A4-A10 Zuidpas gebruik hebben gemaakt en de vakanties van deze pashouders. Wat de eerste factor betreft blijkt 53% van de betreffende pashouders 4 tot 5 dagen per week van de A4-A10 Zuidpas gebruik te hebben gemaakt (gemiddeld 4,5 dagen), 38% 2 tot 3 dagen (gemiddeld 2,5 dagen), 5% 1 dag en 5% incidenteel (gemiddeld 0,1 dag). Daarnaast is bekend dat tijdens de werkzaamheden iedere week gemiddeld 17% van deze pashouders met vakantie was. Wanneer hiermee rekening wordt gehouden komt de afname van het aantal auto's uit op gemiddeld 3.200 per werkdag.

Verandering van routes

Het groot onderhoud aan de A4 en A10 Zuid heeft effect gehad op de routekeuze van A4-A10 Zuidpashouders die met de auto naar hun werk zijn blijven gaan (= 42% van alle pashouders). Desgevraagd geeft een kwart van deze groep pashouders aan dat zij ten tijde van de werkzaamheden via een andere route naar hun werk zijn gereden. Tabel 4.2 toont daarbij dat de groep automobilisten die normaal gesproken minstens vier keer per week via de A4 en/of de A10 Zuid reden, tijdens de werkzaamheden met een kwart is afgenomen. Tegenover deze afname staat wel een lichte toename van het percentage automobilisten dat tijdens de werkzaamheden één tot drie keer per week van deze hoofdwegen gebruik maakte. Onduidelijk is in hoeverre de dynamische reisinformatie die door de Stichting A4-A10 Zuid Bereikbaar werd aangeboden heeft bijgedragen aan de routewijzigingen.

Tabel 4.2a Gebruik A4 (Knooppunt Badhoevedorp – Knooppunt De Nieuwe Meer)

	Voor de werkzaamheden	Tijdens de werkzaamheden	Na de werkzaamheden
Minstens 4 keer per week	32,1%	23,1%	30,4%
1-3 keer per week	16,3%	18,9%	16,6%
Nooit	51,6%	58,1%	53,0%

Tabel 4.2b Gebruik A10 Zuid (Knooppunt De Nieuwe Meer – Knooppunt Amstel)

	Voor de werkzaamheden	Tijdens de werkzaamheden	Na de werkzaamheden
Minstens 4 keer per week	31,7%	24,5%	31,3%
1-3 keer per week	17,9%	18,5%	16,8%
Nooit	50,4%	57,0%	51,9%

De veranderingen in de routekeuzes hebben geleid tot een reductie van het verkeersaanbod op de A4 en de A10 Zuid met respectievelijk 900 en 800 auto's per gemiddelde werkdag. Rekening houdend met het feit dat bijna de helft van de automobilisten die normaal gesproken via de A4 of de A10 Zuid rijden van beide

hoofdwegen gebruik maken en een deel van hen gedurende de onderhoudsperiode één of meerdere weken met vakantie was (gemiddeld 16% per week), is het totale verkeersaanbod op deze hoofdwegen als gevolg van routewijzigingen per saldo met zo'n 950 auto's per werkdag afgenomen.

Eén op de zestien automobilisten stemde vakantie op werkzaamheden af

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven, heeft 6% van de pashouders die tijdens de werkzaamheden met de auto naar hun werk zijn blijven reizen, zijn vakantieplanning afgestemd op de werkzaamheden. Er vanuit gaande dat deze pashouders gemiddeld drie weken met vakantie zijn geweest, heeft de afstemming van de vakantieplannen tot een extra afname van het verkeersaanbod op de A4 en A10 Zuid met gemiddeld 300 auto's per werkdag geleid.

Conclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat op werkdagen gemiddeld ruim 4.500 minder pashouders van de A4 en de A10 Zuid gebruik maakten dan tijdens een normale zomer. Dit aantal is als volgt opgebouwd:

- 3.200 auto's als gevolg van de overstap van auto naar OV tijdens de werkzaamheden,
- 950 auto's als gevolg van routewijzigingen, en
- 300 auto's als gevolg van vakanties die waren afgestemd op de werkzaamheden.

Daarmee hebben de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen geleid tot een reductie van het autoverkeer op de A4-A10 in de brede (2-uurs) spits met ca. 5%, hetgeen minder is dan beoogd. Daarbij dient wel in ogenschouw te worden genomen dat het aandeel van alle A4-A10 Zuidpashouders in het totale verkeersaanbod op de A4 en A10 in de brede spits maximaal 15% was. Het feit dat uit een verkeerskundige evaluatie van het groot onderhoud aan de A4 en A10 Zuid⁴ naar voren komt dat het verkeersaanbod in de ochtendspits 8% tot 15% en in de avondspits 5% tot 9% lager waren dan in de referentieperiode (=zomer 2004) duidt erop dat ook de andere weggebruikers hun reisgedrag hebben aangepast.

4.2 Leefbaarheid

Het feit dat een substantieel deel van de A4-A10 Zuidpashouders tijdens de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt heeft niet alleen voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid positieve gevolgen gehad. Doordat deze mensen minder vaak met de auto naar hun werk reden, is de uitstoot van schadelijke stoffen tijdens de werkzaamheden afgenomen.

Om de bijdrage van het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen en dan met name de A4-A10 Zuidpas aan de leefbaarheid vast te kunnen stellen, is het allereerst noodzakelijk de gemiddelde vermindering van het aantal autokilometers per werkdag te bepalen. Rekening houdend met het feit dat een deel van de A4-A10 Zuidpashouders die tijdens de werkzaamheden niet met de auto naar hun werk reisden nog wel met de auto naar een station of halte reden, bedraagt de afname van het aantal autokilometers per pashouder die de auto (deels) heeft laten staan gemiddeld 44 kilometer per werkdag (heen- en terugrit). Daarmee bedraagt de totale afname van het aantal autokilometers 210.000 kilometer per werkdag (-26%).

⁴ Rijkswaterstaat (2006), Verkeerskundige evaluatie groot onderhoud A4 – A10

Met behulp van Dynamo⁵ zijn vervolgens de effecten van de afname van het aantal autokilometers voor de uitstoot van schadelijke stoffen berekend. De resultaten van deze berekeningen zijn in tabel 4.3 weergegeven.

Tabel 4.3 Gevolgen afname autokilometers voor leefbaarheid (per werkdag)

	Situatie voor werkzaamheden	Reductie tijdens werkzaamheden
Aantal autokilometers per werkdag	795.000 km	210.000 km
Brandstofgebruik per werkdag	58.700 liter	15.500 liter
Uitstoot schadelijke stoffen per werkdag		
• CO ₂	140.000 kg	37.000 kg
• CO	1.900 kg	500 kg
• VOS	2.300 kg	600 kg
• NO _x	435 kg	115 kg
• PM ₁₀	40 kg	10 kg

⁵ Dynamo is een door MuConsult in opdracht van AVV en RIVM ontwikkeld model dat beleidseffecten op autobezit, autogebruik en samenstelling van het wagenpark voorspelt.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

In het inleidende hoofdstuk zijn vier kernvragen voor de evaluatie van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen tijdens het groot onderhoud A4/A10 Zuid geformuleerd. In dit afsluitende hoofdstuk vatten de antwoorden op deze vragen kernachtig samen.

Vraag 1:

Hebben de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen effect gehad op frequentie en tijdstip van de reis en op de vervoerwijzekeuze (incl. voor- en natransport en eventueel gebruik van P+R-voorzieningen) tijdens de periode waarin de werkzaamheden plaatsvonden?

Deze vraag kan bevestigend worden beantwoord. Gebleken is dat met name de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas aan mensen die werkzaam zijn in de regio rond de A4 en de A10 Zuid effect heeft gehad op de wijze waarop deze werknemers tijdens het groot onderhoud van en naar hun werk zijn gereisd. Het aandeel van het OV was tijdens de werkzaamheden bijna twee keer zo hoog als in de periode voor de werkzaamheden, hetgeen ten koste van het aandeel van de auto is gegaan. Een deel van de pashouders die tijdens de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt, hebben de auto niet helemaal laten staan: het gebruik van P+R-voorzieningen is tijdens de werkzaamheden bijna verviervoudigd.

De werkzaamheden noch de verstrekking van de A4-A10 Zuidpas hebben tot eenduidige veranderingen in reis- en vertrektijden geleid. Wel geven pashouders die tijdens de werkzaamheden van de auto naar het OV zijn overgestapt aan dat hiermee hun reistijd langer is geworden, maar dit kan ook een kwestie van perceptie zijn.

Een substantieel deel van de A4-A10 Zuidpashouders die ook tijdens de werkzaamheden met de auto naar hun werk zijn gereden, heeft in die periode van een andere route gebruik gemaakt. De groep automobilisten die normaal gesproken minstens vier keer per week via de A4 en/of A10 Zuid naar hun werk redden, is tijdens de werkzaamheden met een kwart afgenomen.

De effectiviteit van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen die in aanvulling op de A4-A10 Zuidpas getroffen zijn, verschilt per maatregel. Voor alle maatregelen geldt dat een (ruime) meerderheid van de pashouders bekend was met de verschillende aanvullende diensten die rond de A4-A10 Zuidpas aangeboden werden en circa 30% van de pashouders ziet een duidelijke meerwaarde in de geboden diensten. Het percentage pashouders dat aangeeft zelf daadwerkelijk profijt te hebben gehad van de afzonderlijke maatregelen varieert van 1% tot 5%. Een onbeantwoorde vraag is in hoeverre de aanvullende maatregelen hebben bijgedragen aan het gebruik van de A4-A10 Zuidpas in de zin dat pashouders door het extra aanbod eerder geneigd waren van de A4-A10 Zuidpas gebruik te maken.

Vraag 2:

Hebben de mobiliteitsbeïnvloedende en andere maatregelen geleid tot de beoogde reductie van het autoverkeer op de A4-A10 met ca. 10% ofwel 9.000 auto's in de brede (2-uurs) spits?

Uit een verkeerskundige evaluatie van Rijkswaterstaat Noord-Holland komt naar voren dat de beoogde reductie is bereikt. Ten tijde van de werkzaamheden was het verkeersaanbod in de ochtendspits 8% tot 15% en in de avondspits 5% tot 9% lager dan in de referentieperiode (=zomer 2004).

De bijdrage van het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen aan deze reductie is met 5% substantieel te noemen als in ogenschouw wordt genomen dat de reductie maximaal 15% was geweest wanneer alle pashouders die voor de werkzaamheden via de A4 en/of A10 Zuid reisden naar andere vervoerwijzen of andere routes waren uitgeweken. Er mag dan ook van een effectief instrumentarium gesproken worden.

Vraag 3:

In hoeverre hingen veranderingen in het reisgedrag samen met de persoonskenmerken en activiteitenpatronen van de betrokken werknemers?

Van een relatie tussen veranderingen in het reisgedrag enerzijds en persoonskenmerken en activiteitenpatronen van de betreffende werknemers anderzijds blijkt nauwelijks sprake te zijn. Wel geldt dat werknemers die ver van hun werk wonen de A4-A10 Zuidpas frequenter gebruikten dan werknemers die dicht bij hun werk wonen. Verder heeft één van de vier leaserijders de A4-A10 Zuidpas één of meerdere keren gebruikt, hetgeen meer is dan betrokkenen op voorhand hadden verwacht.

Vraag 4:

Zijn deze veranderingen in het reisgedrag ook een maand na afloop van de onderhoudswerkzaamheden nog waarneembaar?

De mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen hebben ook na afloop van het groot onderhoud effect gehad. Drie van de vier pasgebruikers hebben de A4-A10 Zuidpas ook in de periode na de werkzaamheden één of meerdere keren per week gebruikt. En ruim een maand na de werkzaamheden, op het moment dat de A4-A10 Zuidpas niet meer geldig was, is het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer 4% lager dan in de periode voor de werkzaamheden. Met name de trein heeft van deze verandering in het reisgedrag geprofiteerd. Het marktaandeel van de trein in het woon-werkverkeer is van 14% naar 16% gestegen, hetgeen neerkomt op 600 extra treinreizigers onder voormalige pashouders.

5.2 Aanbevelingen

Gegeven de effecten die met het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen zijn bereikt, is het een gemiste kans dat de pashouders tot op heden geen vervolgaanbod hebben gehad dat hun wellicht had kunnen bewegen blijvend voor het OV te kiezen⁶. Immers, de congestieproblemen op de A4 en A10 Zuid stoppen niet met de afronding van het groot onderhoud A4/A10. Daarbij komt dat de overstap van auto naar OV niet alleen op de bereikbaarheid van de regio een gunstig effect heeft,

⁶ Wel meldt de Stichting OV-fiets in haar nieuwsbrief met een vervolgaanbod voor pashouders te komen. Dit vervolgaanbod zal uit een gratis jaarabonnement en tien gratis ritten bestaan.

maar ook op de leefbaarheid in de zin dat sprake is van een substantiële reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen (-25%).

De met het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen bereikte effecten zijn niet louter en alleen aan de versterking van de A4-A10 Zuidpas toe te schrijven. Weliswaar zijn de directe effecten die met de overige mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen zijn bereikt minder groot, maar onduidelijk is in hoeverre deze maatregelen hebben bijgedragen aan het gebruik van de A4-A10 Zuidpas. Zo kan het persoonlijke reisadvies dat aan een deel van de pashouders is verstrekt de aandacht en belangstelling voor de A4-A10 Zuidpas hebben versterkt. En de mogelijkheid om gratis van een OV-fiets of tegen een gereduceerd tarief van een P+R-terrein gebruik te kunnen maken kan pashouders hebben overgehaald om van het openbaar vervoer gebruik te gaan maken.

Om de effectiviteit van de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen in onderling verband te kunnen beoordelen, zullen de effecten tijdens kwalitatieve sessies in kaart moeten worden gebracht. In deze sessies zal ook aandacht moeten worden besteed aan de communicatie rond het groot onderhoud en de getroffen verkeersmaatregelen omdat beide typen maatregelen het reisgedrag van pashouders en andere weggebruikers (mede) hebben beïnvloed. Immers, alle maatregelen gezamenlijk hebben er uiteindelijk voor gezorgd dat de beoogde reductie van het verkeersaanbod in de spits tijdens het groot onderhoud ruimschoots gerealiseerd is.

Ten slotte duidt de verviervoudiging van het gebruik van P+R-terreinen tijdens de werkzaamheden duidt er op dat het in ieder geval belangrijk is deze schakel in de keten op te nemen in het pakket aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen rond wegwerkzaamheden. Het gaat dan niet alleen om het tarief; potentiële gebruikers van de P+R-terreinen hechten ook belang aan praktische zaken als:

- Voldoende parkeerplaatsen op een ruim opgezet parkeerterrein dat veilig, bewaakt, verlicht en eventueel overdekt is. Daarbij geldt dat de veiligheid extra aandacht verdient wanneer de werkzaamheden in de winter plaatsvinden;
- Eenvoudige, toegankelijke en overdekte looproutes van het parkeerterrein naar het station / de halte;
- Overdekte wachtruimten op het station / bij de halte;
- Een frequente, rechtstreekse OV-verbinding naar de eindbestemming; en
- Goede en actuele informatie over vertrektijden van het OV.

⁷ Ontleend aan CROW/MuConsult (2004), Overstappunten: Ervaringen met Park&Ride (P+R) in Nederland.