

# Evaluatie programma Goedopweg 2019 - 2021

Definitieve versie

Utrecht | 16 september 2022





## Inhoud

|     |                                                    |    |
|-----|----------------------------------------------------|----|
| 1   | Inleiding.....                                     | 4  |
| 2   | Samenvatting doelbereik eind 2021 .....            | 6  |
| 2.1 | Afgesproken ambities en doelen.....                | 6  |
| 2.2 | Overall doelbereik .....                           | 7  |
| 2.3 | Doelbereik per deelprogramma .....                 | 9  |
| 3   | Ontwikkelingen in reisgedrag.....                  | 14 |
| 4   | Werkgeversbenadering & Gebiedsgerichte aanpak..... | 17 |
| 4.1 | Werkgeversbenadering .....                         | 17 |
|     | Impact van corona .....                            | 17 |
|     | Totale impact Werkgeversbenadering.....            | 18 |
| 4.2 | Gebiedsgerichte aanpak .....                       | 25 |
| 5   | Doelgroepenaanpak .....                            | 27 |
| 5.1 | WSB (Routinematige reizigers < 15 km) .....        | 27 |
| 5.2 | Fietsstimulering .....                             | 30 |
| 5.3 | Onderwijsaanpak.....                               | 30 |
| 5.4 | Scholen en wijkenaanpak .....                      | 31 |
| 5.5 | Publiekstrekkers en Evenementen .....              | 32 |
| 6   | Goederenvervoer .....                              | 33 |
| 7   | Slimme mobiliteit .....                            | 34 |
| 7.1 | Talking traffic.....                               | 34 |
| 7.2 | MaaS pilot Leidsche Rijn, Vleuten - De Meern ..... | 36 |
| 8   | Regionale hinderaanpak.....                        | 39 |
| 9   | Communicatie .....                                 | 40 |
| 10  | Conclusies en aanbevelingen .....                  | 42 |





|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Bijlage 1 Toelichting effectmeting .....                       | 46 |
| Bijlage 2 Doelbereik afgesproken doelen en ambities 2020 ..... | 52 |
| Bijlage 3 Eerste afspraak doelbereik KTA 1e tranche.....       | 53 |
| Bijlage 4: Overzicht bronnen.....                              | 54 |

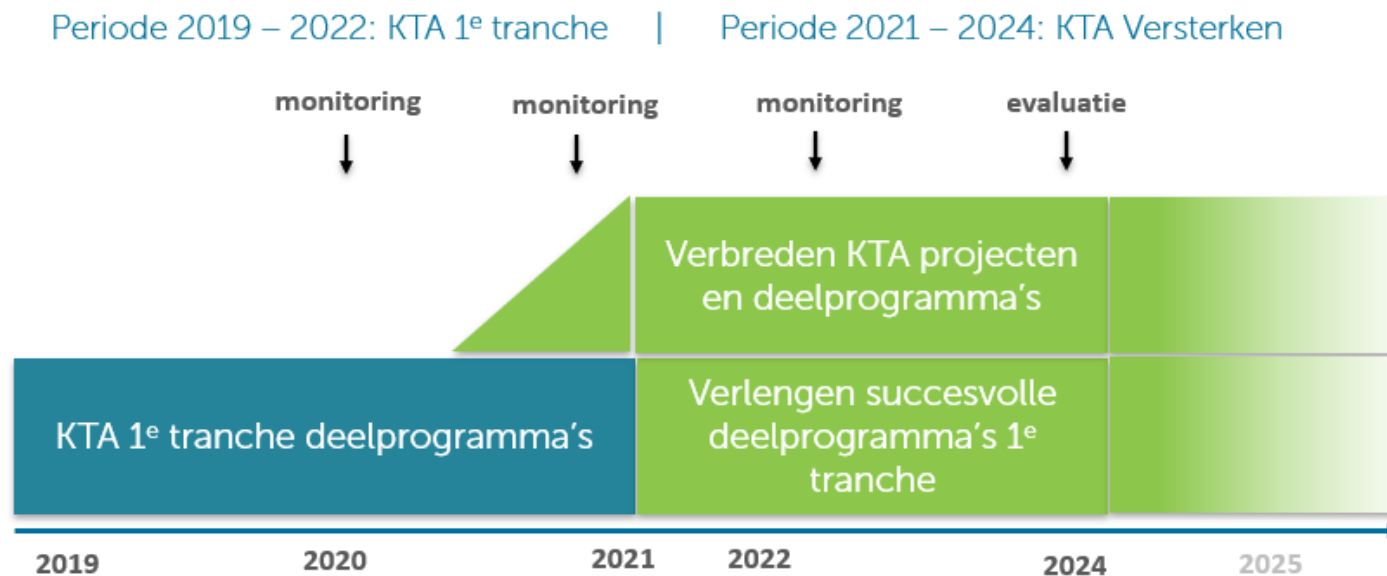




# 1 Inleiding

In het BO MIRT najaar 2018 hebben Rijk en regio Utrecht afspraken gemaakt over het gezamenlijke programma de Korte Termijnaanpak 1e Tranche (KTA). Dit programma was de opvolging van Beter Benutten Vervolg, en werd opgehangen onder U Ned, het grotere samenwerkingsprogramma van Rijk en regio op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid. De uitvoering van de KTA werd belegd bij Goedopweg1. De afgesproken uitvoeringsperiode van de KTA 1e tranche was 2019 t/m 2021, en het totale budget € 12,2 mln. ex BTW. Dit budget was expliciet bedoeld voor 3 deelprogramma's, zijnde de Werkgeversbenadering, de Doelgroepenaanpak, inclusief Onderwijsaanpak, en de aanpak Goederenvervoer.

In het BO MIRT van najaar 2019 hebben Rijk en regio Utrecht aanvullende KTA Versterken afspraken gemaakt. Toen is de ambitie uitgesproken om langdurig/ structureel met elkaar samen te werken op korte termijn opgaven, en om te gaan werken met een adaptieve manier van programmeren en budgetteren. Eveneens is er een aanvullende financiële afspraak gemaakt van k€ 18,264 ex BTW voor de periode t/m 2024, en is afgesproken om dit budget inhoudelijk breder in te zetten dan alleen de oorspronkelijke 3 deelprogramma's. De volgende figuur visualiseert deze afspraken.



1 Er is toen besloten dat de Programmaraad van U Ned verantwoordelijk is voor alle besluiten t.a.v. nieuwe KTA opdrachten voor Goedopweg, en dat de Stuurgroep

verantwoordelijk blijft voor bestuurlijke aansturing van de uitvoering van het Goedopweg programma.





De voorliggende evaluatie betreft de gerealiseerde (tussen-) resultaten d.d. eind 2021 van alle op dat moment lopende Goedopweg deelprogramma's, en is gemaakt als onderdeel van de afronding van de eerste bestuurlijke afspraak. Als onderdeel van deze evaluatie is een effectmeting uitgevoerd op de Werkgeversbenadering van Goedopweg, waarbij de effecten van de deelprogramma's Werkgeversbenadering en Gebiedsgerichte aanpakken zijn gemeten<sup>2</sup>.

Het doel van de samenwerking in Goedopweg is het verbeteren van duurzame mobiliteit en het stimuleren van de gewenste mobiliteitstransitie in de regio Utrecht door middel van projecten voor de korte tot middellange termijn. Er wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding bij de burger en diens keuze van meest geschikte mobiliteitsmiddel, waardoor de beschikbare infrastructuur beter benut wordt. Dit met als doel het bereikbaar en het leefbaar houden van de regio Utrecht.<sup>3</sup> Als ambitie is geformuleerd om uiterlijk eind 2024 10.000 dagelijkse overstappers naar slimme en duurzame vormen van mobiliteit (voor de verdere toelichting op doelen en ambities zie volgende hoofdstuk). Om de ambities en doelen van de KTA zo effectief en efficiënt mogelijk te realiseren heeft Goedopweg 4 deelprogramma's ontwikkeld: de Werkgeversbenadering, de Doelgroepenaanpak, Slimme mobiliteit en de Regionale hinderaanpak. De invulling van deze deelprogramma's is vormgegeven en uitgewerkt in (op dit moment) in diverse Plannen van Aanpak (zie tabel hieronder).

De voorliggende evaluatie van de werkzaamheden van Goedopweg laat zien in hoeverre alle vastgestelde beoogde doelen en afspraken, zowel geformuleerd voor 2021 als voor 2024, zijn gerealiseerd.

| Deelprogramma                | PvA                                                                                   |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Werkgeversbenadering         | Werkgeversbenadering 2019 t/m 2021, opgevolgd door Werkgeversbenadering 2022 t/m 2024 |
|                              | Gebiedsgerichte aanpakken                                                             |
| Doelgroepenaanpak            | Doelgroepenaanpak 2019 - 2021                                                         |
|                              | WSB (Routinematige reizigers < 15 km)                                                 |
|                              | Onderwijsaanpak en Herijking Onderwijsaanpak                                          |
|                              | Scholen- en Wijkenaanpak                                                              |
|                              | Publiekstrekking & evenementen                                                        |
| Goederenvervoer              | Goederenvervoer (gestopt in 2020)                                                     |
| Slimme mobiliteit            | Talking Traffic 1e fase                                                               |
|                              | Talking Traffic 2e fase (opgestart in 2022)                                           |
|                              | MaaS pilot LR                                                                         |
|                              | Opschaling Deelmobiliteit & MaaS (opgestart in 2022)                                  |
| Regionale hinderaanpak       | Regionale hinderaanpak                                                                |
| Programmabrede ondersteuning | Communicatie                                                                          |
|                              | Programmaplan                                                                         |

<sup>2</sup> Effectmeting Werkgeversbenadering en Gebiedsaanpakken; augustus 2022.

<sup>3</sup> Bron: Samenwerkingsovereenkomst Goedopweg maart 2022.





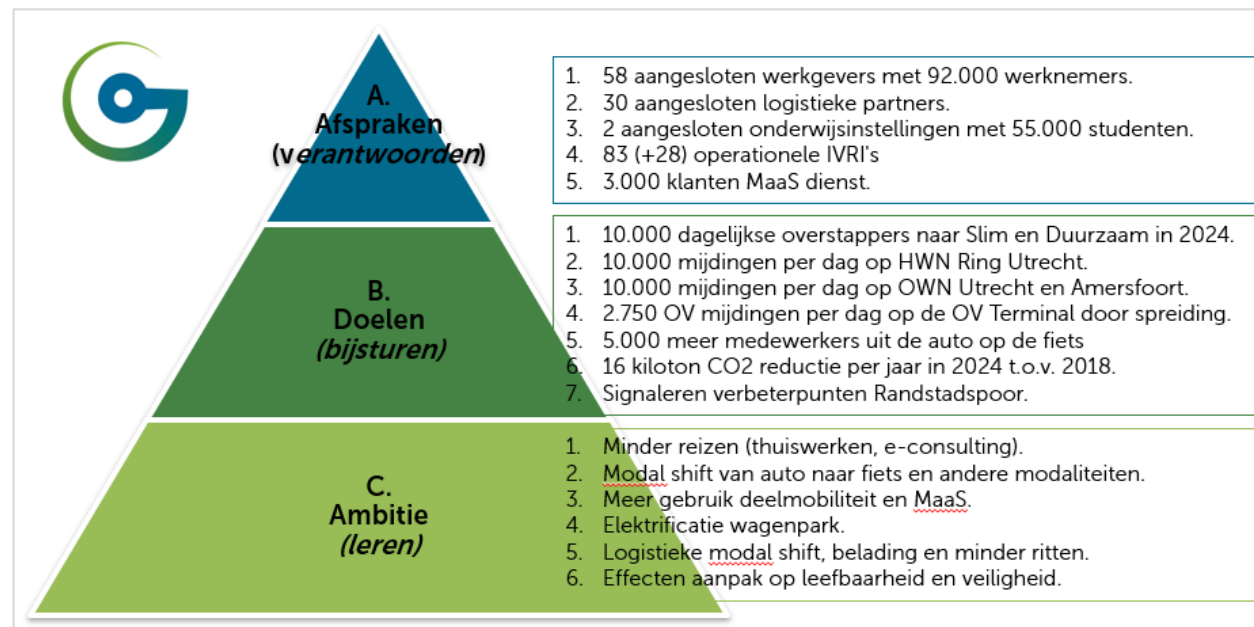
## 2 Samenvatting doelbereik eind 2021

### 2.1 Afgesproken ambities en doelen

In oktober 2018 is in de Stuurgroep Goedopweg en in de Programmaraad U Ned afgesproken (zie ook Bijlage 3) dat de doelstelling van de KTA 1e tranche bestond uit:

- 6.510 spitsmijdingen per dag
- 6.420 ton/jaar CO2 reductie

In februari 2020 zijn de beoogde ambities, doelen en afspraken van het totale programma tot eind 2024 verder uitgewerkt en vastgesteld in de Stuurgroep (inclusief MaaS en Talking Traffic). Deze uitwerking is weergegeven in onderstaande figuur. De doelen m.b.t. dagelijkse overstappers<sup>4</sup> en CO2 reductie zijn leidend geweest voor alle ontwikkelde Plannen van Aanpak. Daarna zijn deze ambities, doelen en afspraken niet meer geactualiseerd.



<sup>4</sup> In Beter Benutten werd altijd gewerkt met de doelstelling (auto) spitsmijdingen. Dit is vanaf 2019 losgelaten en verbreed naar automijdingen over de hele dag, en wat in de KTA doelstelling verder is verbreed naar mensen die overstappen van de auto naar slimme en duurzame vormen van mobiliteit.



## 2.2 Overall doelbereik

De doelen voor 2021 met betrekking tot het aantal dagelijkse overstappers naar duurzame vormen van mobiliteit (incl. niet reizen) en het verminderen van de CO2 uitstoot zijn ruimschoots gehaald. Voor de CO2 reductie geldt zelfs dat de doelstelling voor eind 2024 al is gehaald.

|                                                                          | Doelstelling voor eind 2021<br>(okt 2018 vastgesteld) | Doelstelling voor eind 2024<br>(februari 2020 vastgesteld) | Doelbereik eind 2021                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Spitsmijdingen per dag/<br>overstappers naar slim en<br>duurzaam per dag | 6.510 spitsmijdingen per<br>dag                       | 10.000 overstappers per dag                                | 17.300 vermeden autoritten, zijnde 8.650<br>overstappers per dag <sup>5</sup> |
| CO2 reductie (ton/jaar)                                                  | 6.420                                                 | 16.000                                                     | 18.400                                                                        |

### Kosteneffectiviteit

De kosten van het programma t/m eind 2021 waren k€ 8.606 (ex BTW). Dat betekent dat een dagelijks vermeden autorit € 0,45 euro heeft gekost.

### Highlights

Samenvattend kan gesteld worden dat met name de Werkgeversbenadering, de (door corona geïnitieerde) Gebiedsgerichte aanpak en Communicatie het meest succesvol zijn geweest en voor de meeste resultaten hebben gezorgd. Corona heeft veel aangejaagd, maar door de gekozen evaluatie methode (vergelijking werkgevers die met Goedopweg samenwerken versus werkgevers in de regio die dat niet doen) krijgen we goed inzicht welk deel van het effect is toe te schrijven aan Goedopweg inzet.

Van een aantal deelprogramma's vallen de resultaten tot nu toe tegen. Dit geldt met name voor de Doelgroepenaanpak < 15 km, de MaaS pilot Leidsche Rijn, het deelprogramma Publiekstrekking, de Scholen en Wijkenaanpak en de Onderwijsaanpak. De oorzaken worden in de diverse hoofdstukken besproken, maar heel globaal heeft Goedopweg in 2019 te maken gehad met significante capaciteitstekorten (gebrek aan continuering na aflopen

<sup>5</sup> Hoe deze cijfers tot stand zijn gekomen wordt toegelicht in Bijlage 1, en is uitgebreider te vinden in het rapport 'Effectmeting Werkgeversbenadering en Gebiedsgerichte aanpak Goedopweg 2019 – 2021.



programma Beter Benutten Vervolg, dit trof vooral de Doelgroepenaanpak en Onderwijsaanpak), vertraging van het project Westelijke Stadsboulevard (Doelgroepenaanpak < 15 km) en corona (MaaS pilot en Publiekstrekking).

### Adaptief programma

Daarnaast is bij een aantal activiteiten gebleken dat inzet vanuit Goedopweg niet of nauwelijks meerwaarde heeft gehad. Dit geldt met name door het deelprogramma Goederenvervoer, de inzet op het spreiden van OV reizigers om Utrecht Centraal te ontlasten, en de fietsstimulering via het provinciale fietsproject Ik Fiets. In paragraaf 2.3 en in de betreffende onderliggende hoofdstukken wordt hier uitgebreider op ingegaan.

De manier waarop de doelstellingen zijn gerealiseerd is deels significant anders gelopen dan van tevoren ingeschat. Dit toont onbedoeld aan hoe belangrijk het is om het behalen van dergelijke complexe ambities en doelstellingen te verwezenlijken in een adaptief programma, zodat continue bijgestuurd kan worden op basis van wat werkt en wat niet werkt. De grootste veranderingen ten opzichte van 2018 zijn:

- Het doel 'spreiden' (op andere dagen van de week en buiten de spits) ontbrak en is toegevoegd in de diverse deelprogramma's en PvAs.
- COVID gevolgen voor mobiliteit in het algemeen: hierdoor heeft thuiswerken structureel aan kracht gewonnen, wat mede zorgt voor een grotere CO2 reductie dan van tevoren ingeschat. Ander mobiliteitsgevolg van COVID is dat het gebruik van het OV nog steeds minder is dan voor COVID, wat ook grote gevolgen heeft gehad op de MaaS pilot. Ook hebben 'dankzij' COVID de Gebiedsgerichte aanpakken een sterke ontwikkeling doorgemaakt en hebben die nu significant meer impact dan hiervoor.
- Het deelprogramma Logistiek/Goederenvervoer is stopgezet omdat hier geen significante (kosteneffectieve) meerwaarde bleek te liggen in een rol vanuit Goedopweg.
- De focus op realiseren OV mijdingen op Utrecht Centraal door geografische spreiding is losgelaten om twee redenen: het sturen op OV route bij werknemers bleek niet te werken (teveel bemoeienis achter de voordeur van de werkgever), en de pilot resultaten op station Lunetten lieten zien dat de OV randvoorwaarden om hier over te stappen nog teveel ontbreken (zie ook hoofdstuk 6).
- De elektrificatie van wagenpark is als doelstelling binnen Goedopweg niet van de grond gekomen (buiten de scope gebleven). Tot nu toe heeft het bij moederorganisaties de voorkeur om dit onderwerp zelf op te pakken.





## 2.3 Doelbereik per deelprogramma

Omdat alle succesvolle deelprogramma's na 2021 doorlopen, geeft deze evaluatie een tussenstand van het doelbereik d.d. eind 2021. De overall ambitie van de KTA is het realiseren van 10.000 dagelijkse overstappers naar slimme en duurzame vormen van mobiliteit, uiterlijk eind 2024. Deze overall ambitie is vertaald naar de diverse deelprogramma's en uitgewerkt in de plannen van aanpak. In de volgende tabel (deze beslaat meerdere pagina's) worden de doelen en afspraken per deelprogramma en Plan van aanpak weergegeven, met daarnaast het doelbereik tot nu toe<sup>6</sup>.

|                      | Afspraken en doelen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Werkgeversbenadering | <p>Ambitie: 10% gedragsverandering bij autoforensen: modaliteit, tijdstip, niet reizen. Deze ambitie is vertaald naar de volgende doelstellingen (10%<sup>7</sup> wordt niet langer gebruikt):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6.800 automijdingen per dag</li> <li>- 1.300 nieuwe fietsbewegingen per dag</li> <li>- 2.600 ton CO2 reductie per jaar</li> </ul> <p>Output:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 58 aangesloten werkgevers met 92.000 bijbehorende werknemers</li> <li>- Met 16 gebieden/ bedrijventerreinen samenwerken</li> </ul> | <p>De werkgeversbenadering heeft eind 2021 al meer bereikt dan van tevoren tot doel was gesteld om te bereiken in 2024<sup>8</sup>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 17.300 vermeden autoritten per dag</li> <li>- nieuwe fietsbewegingen niet (aantoonbaar) gehaald, door afname woon-werkfietsen ivm thuiswerken en door niet toereikende meetmethode Ik Fiets fietsstimulering</li> <li>- 18.400 ton minder CO2 uitstoot per jaar</li> <li>- 124 aangesloten werkgevers (fase Mobiliteitsscan of verder), 400 in totaal (incl. fase introductie en intentie)</li> <li>- Ruim 70.000 bijbehorende werknemers (fase Mobiliteitsscan of verder), 206.000 in totaal (incl. fase introductie en intentie)</li> <li>- Samenwerking met/ in 16 gebieden</li> </ul> |

<sup>6</sup> Bijlage 2 geeft een overzicht van het doelbereik eind 2021 ten opzichte van alle in 2020 afgesproken ambities en doelen (de figuur in 2.1).

<sup>7</sup> De ambitie 10% gedragsverandering is vertaald naar concrete getallen, en daarna is het percentage niet meer verder gebruikt, omdat een percentage ambitie eigenlijk erg onhandig en ingewikkeld is om uit te leggen en te duiden.

<sup>8</sup> Hoe deze cijfers tot stand zijn gekomen wordt toegelicht in Bijlage 1, en is uitgebreider te vinden in het rapport 'Effectmeting Werkgeversbenadering en Gebiedsgerichte aanpak Goedopweg 2019 – 2021.



| Afspraken en doelen                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Gebiedsgerichte aanpak</p> <p>(aanvullend op PvA Werkgeversbenadering)</p> | <p><b>Ambities:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In minimaal 5 gebieden meerjarige gebiedsafspraken maken (met in totaal minimaal 125.000 medewerkers)</li> </ul> <p><b>Doelen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- minimaal 75% van de bedrijven actief aan de slag</li> <li>- 10% minder verplaatsingen met de auto in de spits (t.o.v. 2019)</li> <li>- 10% meer verplaatsingen met fiets, OV en/of lopen (t.o.v. 2019)</li> <li>- onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen in de gebieden doen mee</li> <li>- minimaal 5 koplopers die zich committeren aan duurzame bereikbaarheid gebied</li> </ul> | <p>De aanpak ligt op schema, zowel wat betreft het aantal gebieden en het aantal aangesloten werkgevers per gebied, als ook het komen tot en invulling geven aan de gezamenlijke ambities:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In 3 gebieden zijn meerjarige gebiedsafspraken gemaakt (met in totaal 110.000 medewerkers en 55.000 studenten)</li> <li>- de doelen van alle gebiedsafspraken tot nu toe zijn in lijn met en deels zelfs ambitieuzer dan de afspraken en doelen zoals hiernaast weergegeven</li> <li>- De onderwijsinstellingen in de gebieden (zijnde Utrecht Oost) doen mee.</li> <li>- De publiekstrekkingen (ziekenhuizen in Oost en De Wetering, Jaarbeurs) doen wel mee als werkgever maar expliciet niet als publiekstrekker.</li> <li>- In elk gebied doen minimaal 3 koplopers mee, dus in totaal ca 9 koplopers.</li> </ul> |
| <p>Doelgroepen aanpak – WSB / Routinematige reizigers &lt; 15 km</p>          | <p>300 automijdingen per dag tgv mobiliteitsmanagement op de Westelijke Stadsboulevard (WSB) eind 2021.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <p>De doelstelling is nog niet gehaald omdat deze geheel gekoppeld is aan het project 'Westelijke Stadsboulevard' (WSB). Dit project is vertraagd en pas in mei 2022 gestart met de werkzaamheden. De doelstelling is doorgeschoven naar einde werk, waarschijnlijk eind 2024. Tot nu toe bereikte tussenresultaten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorbereiding mobiliteitsmanagement ten behoeve van WSB is afgerond. Start uitvoering project 31 mei 2022.</li> <li>- Werkgeversbenadering tbv WSB in uitvoering sinds 2020 (vanuit KTA, resultaten zie Werkgeversbenadering).</li> <li>- Effectmetingen starten medio 2022, eind 2021 nog niet mogelijk om kwantitatief doelbereik te meten.</li> </ul>                                                                                                                               |
| <p>Doelgroepen aanpak - Extra impuls Ik fiets</p>                             | <p><b>Doelstellingen eind 2021:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 700 automijdingen</li> <li>- 10.000 nieuwe fietskilometers per dag</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <p>De beoogde doelstellingen zijn niet (aantoonbaar) gehaald, omdat Ik Fiets niet is ingericht op het aantoonbaar realiseren en meten van automijdingen, en omdat Ik Fiets gedurende COVID vrijwel geheel is stilgevallen. Indicatieve resultaten zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Er zijn aanwijzingen dat deelname aan Ik Fiets ervoor zorgt dat mensen vaker en langer fietsen.</li> <li>- Na zes maanden deelname neemt die stijging weer wat af, maar het fietsgebruik blijft op een hoger niveau dan bij start deelname aan Ik Fiets.</li> <li>- Geen verdere kwantitatieve uitspraken mogelijk over gedragsverandering door gebrek aan voormeting.</li> </ul>                                                                                                                                                                        |





|                                                       | Afspraken en doelen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Doelgroepenaanpak<br>- Onderwijsaanpak                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eind 2024 wordt er in de regio Utrecht, op routes met hyperspitsproblematiek of andere mobiliteitsknelpunten, minimaal 10% minder in het OV gereisd dan in 2019 door studenten uit mbo, hbo en wo.</li> <li>- Daarnaast hebben we eind 2024 door de praktijk onderbouwde inzichten en resultaten met betrekking tot fietsstimulering onder mbo-studenten.</li> </ul> | <p>Door corona is de situatie in het OV drastisch veranderd en is er op dit moment geen sprake meer van hyperspitsproblematiek in de regio (dit is de reden voor de Onderwijsaanpak). Dit zorgt ervoor dat de doelstelling van de Onderwijsaanpak geactualiseerd moet worden (zie ook aanbevelingen). Stand van zaken doelbereik eind 2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Door COVID en door capaciteitsgebrek is er nog geen goed zicht op andere mogelijke probleemverbindingen.</li> <li>- In Utrecht Oost zijn sinds COVID in de Gebiedsaanpak afspraken gemaakt tussen UU, HU, MBO Utrecht en de 18 andere organisaties, over OV gebruik en bereikbaarheid voor medewerkers en studenten (zie ook Gebiedsaanpak Utrecht Oost).</li> <li>- Er zijn 2 pilots gestart om MBO studenten te stimuleren meer te gaan fietsen (zie hieronder). De eerste resultaten hiervan worden in de 2<sup>e</sup> helft van 2022 verwacht.</li> </ul> |
| Pilot studenten flexibel reisproduct                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deelname 210 Utrechtse studenten (70 mbo, 70 hbo en 70 wo)</li> <li>- Leerervaringen opdoen t.a.v. alternatief studentenreisproduct via een MaaS-app, waarmee studenten naast openbaar vervoer ook lokaal deelvervoer kunnen gebruiken</li> </ul>                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Via sociale media zijn 194 deelnemers geworven. Dit is voldoende voor het succesvol laten verlopen van de pilot.</li> <li>- Koppeling met een MaaS-app is gerealiseerd, waardoor optimaal genereren leerervaringen mogelijk is.</li> <li>- Resultaten worden verwacht in Q3 2022.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Campagne MBO-ers op de fiets                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bewustwording bij de studenten</li> <li>- Leren wat nodig is voor duurzame gedragsverandering</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Campagne is ontwikkeld, voor en door MBO studenten.</li> <li>- Metingen vinden plaats via Ik Fiets app en 3 enquêtes.</li> <li>- Resultaten worden verwacht in Q3 2022.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Doelgroepenaanpak – Scholen en wijkenaanpak           | Diverse streefwaarden per jaar voor aantal deelnemers fietsactiviteiten, aantal fietsdeals etc.                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | De aanpak ligt grotendeels op koers voor het behalen van de doelen in schooljaar 2021-2022. De doelen worden waarschijnlijk niet compleet gehaald, maar gegeven de afgelopen 2 corona jaren zijn de resultaten positief: o.a. in totaal ruim 1.600 deelnemers aan het scholenprogramma, en ruim 140 deelnemers aan fietslessen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Doelgroepenaanpak<br>- Publiekstrekking & evenementen | <p>Van de 10mio bezoekers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5% overstap naar OV (300 per dag)</li> <li>- 5% naar P+R (300 per dag)</li> <li>- 5% mijding van de spits (300 per dag)</li> <li>- 10% reductie parkeer-zoekverkeer (600 per dag)</li> </ul>                                                                                                                                          | De doelstellingen zijn niet gehaald. De uitvoering van het PvA Publiekstrekking & Evenementen is laat gestart vanwege capaciteitsgebrek. Het loopt formeel vanaf maart 2021 maar heeft heel 2021 nagenoeg stilgelegen ten gevolge van de corona lockdowns. Uitvoering is inmiddels gestart, maar nog geen metingen van output/outcome.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |



|                                     | Afspraken en doelen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Goederenvervoer / Stadslogistiek    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 30 aangesloten bedrijven met 300 bijbehorende vervuilende/ zware voertuigen</li> <li>- 100 diesel of benzine voertuigen (versneld) omzetten naar Zero Emissie</li> <li>- Bij 20% van de aangesloten bedrijven een omslag realiseren van zware vrachtwagens (&gt;12 ton) naar licht</li> <li>- 150 minder ritten per dag in de spits op drukke routes (HWN en OWN)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>De afspraken en doelen zijn niet gehaald. Na 1,5 jaar uitvoering is gebleken dat de rol van Goedopweg weinig toegevoegde waarde heeft en nauwelijks leidt tot het realiseren van de doelstellingen. Goedopweg heeft hiervoor te weinig positie (wat op zich niet erg is). Met name gemeenten hebben een sleutelpositie met vergunningen, regelingen en het faciliteren van bedrijven bij locatiekeuze voor hubs. Daarnaast zit er veel drive bij een aantal bedrijven om zelf logistieke hubs te ontwikkelen (versnelling vanuit GoW niet nodig). Daarom is het deelprogramma Goederenvervoer in 2020 stopgezet. Goedopweg ondersteunt wel werkgevers met logistieke vraagstukken vanuit de Werkgeversbenadering.</p> <p>Als onderdeel van de uitvoering van de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek, deals van IenW met Utrecht en Amersfoort) zijn de volgende producten gerealiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Blauwdruk voor de ontwikkeling van white label stadshub</li> <li>- Bouwlogistiek framework</li> <li>- Onderzoek duurzaam en circulair ophalen van bedrijfsafval</li> </ul> |
| Slimme mobiliteit - Talking Traffic | <p>Oorspronkelijke deadline eind 2018, nu eind 2022:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 116 operationele iVRI's</li> <li>- Het mogelijk maken van zeer snelle en in de tijd flexibele prioritering van specifieke verkeersstromen of doelgroepen, zoals fietsers, OV/bussen, vrachtverkeer en/of overig autoverkeer, op bepaalde kruispunten en strengen van kruispunten,</li> <li>- Bevordering van doorstroming van autoverkeer en/of vrachtverkeer en/of openbaar vervoer en/of fietsers voor specifieke ketens van VRI's conform gestelde beleidskaders;</li> <li>- De VRI's gereed te maken voor aansluiting op een landelijk in te richten "verkeerscloud" met daaraan gekoppelde informatiediensten, en daarmee klaar te maken voor de volgende generatie verkeersinformatie en -management diensten.</li> </ul> | <p>Doelstellingen deels gerealiseerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eind 2021 waren er 81 van de 116 iVRIs opgeleverd (36 PU, 22 Amersfoort, 17 GU, 4 Soest, 2 Woerden). De iVRIs van de gemeente Amersfoort zijn allen gerealiseerd in 2021. De iVRI's van de provincie zijn op 2 na gerealiseerd in 2021. De overige, nog te realiseren 33 iVRIs zijn allen van gemeente Utrecht.</li> <li>- Pilots met vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten laten mooie resultaten zien m.b.t. prioritering, doorstroming en gebruikservaring. Voor de overige doelgroepen zijn nog geen doorstromingsresultaten bereikt.</li> <li>- De geplaatste iVRIs zijn in principe allen ingericht voor aansluiting op de landelijke verkeerscloud. Wel speelt hier een landelijke certificeringsdiscussie die ervoor zorgt dat op dit moment een aantal iVRIs van de gemeente Utrecht niet zijn aangesloten.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                        |





|                                                                  | Afspraken en doelen                                                                                                                                                                                                                                                            | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Slimme mobiliteit - MaaS pilot Leidsche Rijn, Vleuten - De Meern | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inzicht in condities en randvoorwaarden</li> <li>- Inzicht in effectbereik</li> <li>- 3.000 waardevolle deelnemers</li> </ul>                                                                                                         | <p>Tegenvallende resultaten, vooral veroorzaakt door COVID. Pilot hierom met 1 jaar verlengd tot eind 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 541 waardevolle deelnemers eind 2021 (18% van het einddoel)<sup>9</sup>.</li> <li>- wel veel leerervaringen opgedaan.</li> <li>- Uitgebreide evaluatie volgt eind 2022.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Regionale Hinderaanpak                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Slim reizen bevorderen rondom werkzaamheden door maatregelen die ook bijdragen aan een blijvende gedragsverandering</li> <li>- Eind 2021 waren er nog geen concrete doelen per (hinder veroorzakend) project geformuleerd.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorbereiding mobiliteitsmanagement ten behoeve van Galecopperbrug is afgerond. Start uitvoering project mei 2022. Effectmetingen starten medio 2022.</li> <li>- Werkgeversbenadering A12 zone sinds 2021 in uitvoering (vanuit KTA, resultaten zie Werkgeversbenadering).</li> <li>- De uitvoering A27 Houten Hooipolder start in 2023. Voorbereiding mobiliteitsmanagement tbv A27 HH loopt op schema.</li> <li>- Werkgeversbenadering tbv A27 HH in uitvoering sinds 2021 (vanuit KTA), o.a. MKB aanpak Houten (resultaten zie Werkgeversbenadering).</li> <li>- Budgetten uit huidige projecten blijken niet dekkend voor de inzet van GoW. Dit wordt ook voorzien voor veel toekomstige projecten, m.n. onderhouds- en renovatie projecten van vrijwel alle wegbeheerders.</li> </ul> |
| Communicatie                                                     | 70% van de doelgroep bereiken met een gedragspropositie. (700.000 'mobiele' inwoners + bezoekers, werknemers, studenten en passanten). Later is dit concreet vertaald in streefcijfers voor het bereik van de website en sociale media.                                        | De communicatiedoelen worden grotendeels bereikt en de aanpak ligt daarmee voor op schema. Instagram, de website en LinkedIn zijn de kanalen waar het GoW bereik het grootst is.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

<sup>9</sup> Ruim 1.400 in augustus 2022.



### 3 Ontwikkelingen in reisgedrag

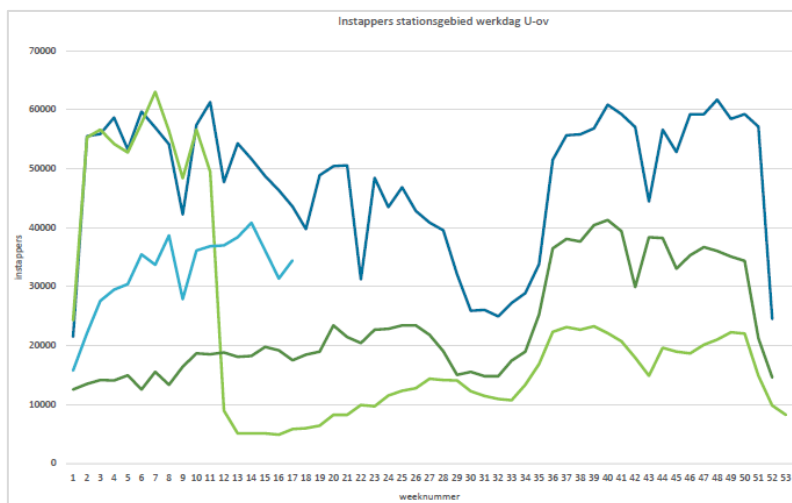
#### Inleiding

Zoals hiervoor al aangegeven heeft de coronacrisis grote invloed gehad op de mobiliteit en daarmee op de aanpak en effecten van de KTA maatregelen. Om goed te kunnen reageren op de ontwikkelingen hebben we periodiek inzicht gecreëerd in trends op het gebied van o.a. thuiswerken, vervoermiddelkeuze en spreiding van verkeer over de dag en de week. Op deze manier hadden we regelmatig een beeld van de invloed van corona op onze mobiliteit. Hierna beschrijven we de onderzoeken die in dit kader zijn gedaan (zie voor meer informatie de bronnen in de bijlage).

#### Resultaten

##### Vanaf voorjaar 2020

In het kader van de corona gebiedsgerichte aanpakken werden in de gebieden Oost en Stationsgebied zogenaamde druktemonitors

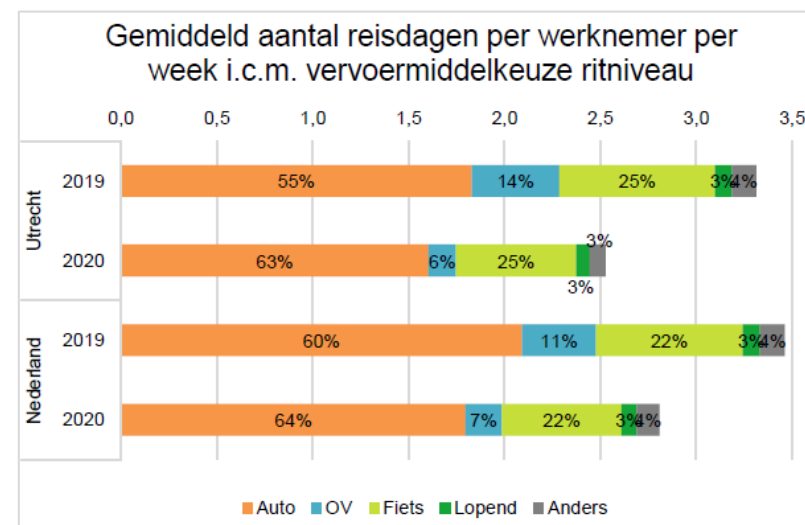


opgesteld. Deze multimodale verkeersdashboards gaven inzicht in de ontwikkeling van loopstromen, fietsen, gebruik fietsenstallingen, parkeren, intensiteiten auto en openbaar vervoer gebruik.

##### Najaar 2020

In het najaar van 2020 deden we mee aan een landelijk onderzoek naar trends in mobiliteit (Landelijk Reizigers Onderzoek 2020).

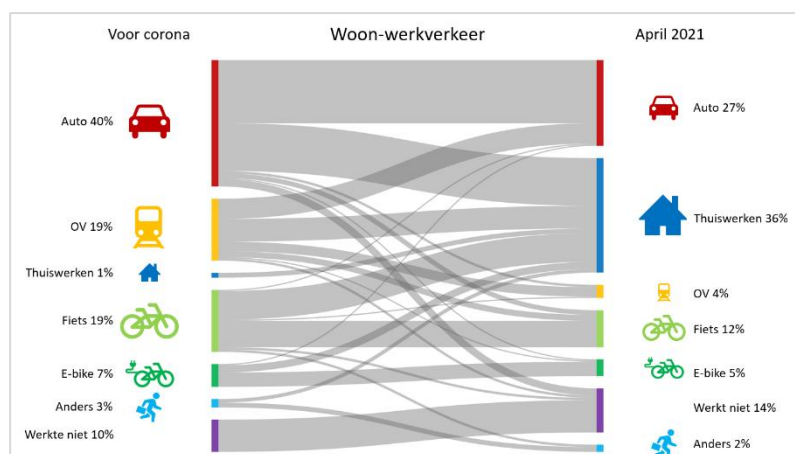
In deze periode was er sprake van een gedeeltelijke corona lockdown. Het onderzoek liet onder andere zien dat in de provincie Utrecht nog meer thuis werd gewerkt dan het landelijk gemiddelde. Het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer nam toe ten koste van het openbaar vervoer.





### Voorjaar 2021

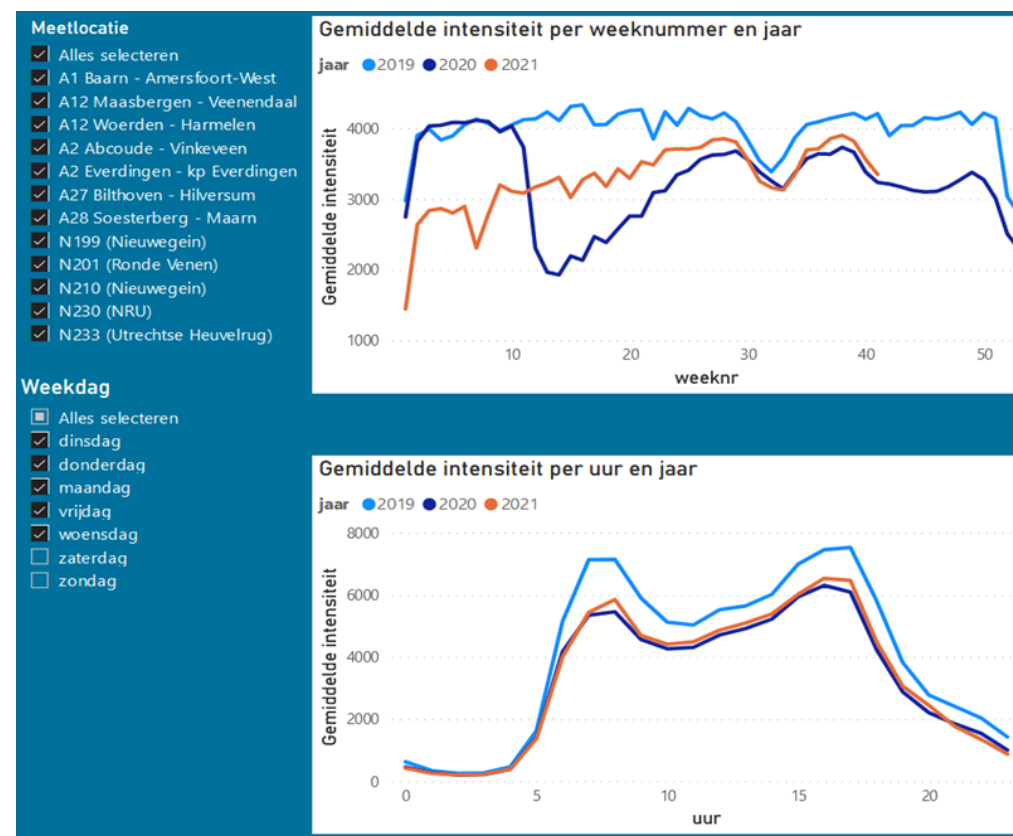
In het voorjaar van 2021 In het voorjaar hielden we de enquête 'Hoe reis jij in coronatijd?'. Een van de uitkomsten: 36% heeft zijn/ haar vervoermiddelkeuze aangepast sinds de komst van het coronavirus. Mensen reizen minder met het OV omdat ze dan risico lopen op besmetting (47%) en fietsen daarentegen meer omdat dit ontspannen (30%) en goed voor de weerstand (29%) is.



In het woon-werkverkeer kiezen veel medewerkers voor hetzelfde vervoermiddel als voorheen, naast natuurlijk het thuis werken. Bij de openbaar vervoer reizigers zien we wel een noemenswaardige overstap naar de auto.

### Najaar 2021

In het najaar van 2021 is in de media veel aandacht voor file records. Een goed moment om met behulp van verschillende bronnen te kijken naar de situatie in onze regio.





#### Belangrijkste conclusies:

- De auto intensiteiten lagen in september/oktober nog 10% lager dan in dezelfde periode in 2019. In de spits zelfs 16% lager. Gemiddeld is de filedruk ook nog lager dan in 2019.
- Wat regelmatig in de media is geweest maar wat we voor onze regio niet hebben kunnen kwantificeren, is dat voormalige treinreizigers een auto hebben gekocht en daarmee reizen. In de data zagen wij niet dat dit een grote rol speelt.
- Een mogelijke andere verklaring voor files: uit landelijk onderzoek blijkt dat 12% van de automobilisten denkt te kunnen videobellen tijdens het rijden!

#### *Voorjaar 2022*

Begin 2022 hebben we een enquête gehouden onder medewerkers van bij Goedopweg aangesloten werkgevers en onder een representatief panel van andere werkenden in de provincie Utrecht. Met behulp van deze bron kunnen we veranderingen in het woon-werk reisgedrag laten zien en onderscheid maken tussen effecten van de coronacrisis enerzijds en impact van de werkgeversbenadering anderzijds. De belangrijkste resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 5.1 van dit rapport.





## 4 Werkgeversbenadering & Gebiedsgerichte aanpak

### 4.1 Werkgeversbenadering

#### Inleiding

Na het stoppen van de U15 (het netwerk van en voor werkgevers in regio Utrecht) heeft Goedopweg zelf een team opgebouwd om de samenwerking met werkgevers vorm te geven. Mede dankzij de professionaliteit van het team was het mogelijk om hoge doelen en ambities te formuleren. De overall ambitie van de werkgeversbenadering is geformuleerd als 10% gedragsverandering bereiken bij autoforensen: naar een andere modaliteit, ander tijdstip of niet reizen. Omdat een procentuele doelstelling slecht werkbaar is, is deze ambitie vertaald in de volgende doelstellingen voor eind 2024<sup>10</sup>:

- 6.800 automijdingen per dag
- 1.300 nieuwe fietsbewegingen per dag
- 2.600 ton CO2 reductie per jaar
- 58 aangesloten werkgevers met 92.000 werknemers (d.w.z. stadium mobiliteitsscan of verder)<sup>11</sup>
- Met 16 gebieden/ bedrijventerreinen samenwerken

De meting van deze doelen heeft plaatsgevonden door:

- Een enquête die werd uitgezet onder medewerkers van bij Goedopweg aangesloten werkgevers én onder een representatief panel van andere werkenden in de provincie

<sup>10</sup> Hiermee wordt de overall ambitie van 10% reductie als losstaande ambitie niet meer gebruikt.

Utrecht. Met behulp van deze bron kunnen we veranderingen in het woon-werk reisgedrag laten zien en onderscheid maken tussen effecten van de coronacrisis enerzijds en impact van de werkgeversbenadering anderzijds.

- Het CRM-systeem waarin per werkgever wordt bijgehouden welke acties zijn ondernomen op welke thema's (thuiswerken, fietsstimulering, parkeerbeleid, etc.) en welke vorderingen zijn gemaakt.

Meer informatie over de effecten van de Werkgeversbenadering en de Gebiedsgerichte aanpak, alsmede een onderbouwing van de onderzoeksmethode, is te vinden in Bijlage 1 en in het rapport Effectmeting Werkgeversbenadering en Gebiedsgerichte aanpak 2019 - 2021 beschikbaar.

#### Impact van corona

In de periode van 2019 t/m 2021 heeft corona grote impact gehad op de mobiliteit. Je zou kunnen zeggen dat de totale doelstelling van de KTA hierdoor (tijdelijk) werd behaald. In plaats van stilvallen heeft GoW een aanvullende strategie ontwikkeld (m.n. in de Gebiedsgerichte aanpakken) om het positieve effect van corona op mobiliteit deels vast te kunnen houden. Deze keuze betaalt zich uit. De effectmeting toont aan dat Goedopweg wel degelijk heeft kunnen bijdragen aan het deels vasthouden van het corona effect. Dit wordt inzichtelijk doordat in de

<sup>11</sup> Oorspronkelijk hadden we geen stadia gedefinieerd, dus eigenlijk was deze doelstelling nog onvoldoende SMART. Later hebben we bedacht dat stadium Mobiliteitsscan of verder een goede grens is voor "aangesloten".





effectmeting ook werkgevers zijn onderzocht die niet samenwerken met Goedopweg (als referentiegroep).

### Totale impact Werkgeversbenadering

#### *Impact Werkgeversbenadering in cijfers:*

**17.300** *vermeden autoritten per dag*

**18.400** *ton minder CO2 uitstoot per jaar*

In z'n totaliteit komt uit de effectmeting naar voren dat de Werkgeversbenadering (inclusief de Gebiedsgerichte aanpakken), gecorrigeerd voor het corona effect, in slechts 2 a 3 jaar tijd een grote impact heeft gehad op het aantal autoritten in de regio Utrecht, en daarmee ook op de CO2 uitstoot. Er worden aantoonbaar 17.300 autoritten per dag minder gemaakt, wat zorgt voor een jaarlijkse reductie van 18.400 ton CO2 uitstoot.

Dit resultaat is voornamelijk behaald omdat de bij Goedopweg aangesloten werkgevers de corona periode hebben aangegrepen om thuis- en hybride werken zo optimaal mogelijk te maken en goed te verankeren in hun beleid. Vaak is/wordt in het verlengde hiervan ook ander beleid aangepast, zoals op het gebied van parkeren en persoonsgebonden mobiliteitsbudget.

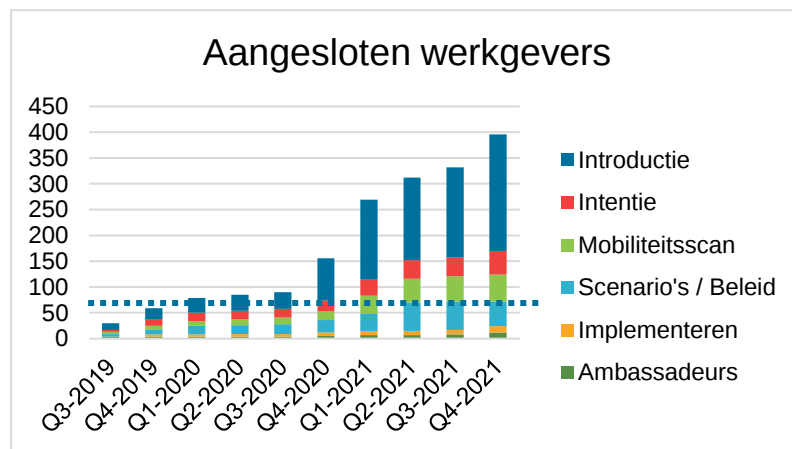
Door de grote toename van thuis en hybride werken zijn we niet alleen minder autoritten gaan maken, maar ook minder met het OV en met de fiets naar het werk gegaan. Het aantal fietsbewegingen laten toenemen is daarom niet gelukt.

| Doel                                            | Doelbereik eind 2021                                                                                                              |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6.800 automijdingen/dag                         | 17.300 automijdingen/dag                                                                                                          |
| 1.300 nwe fietsbewegingen/dag                   | Niet gehaald door toename thuiswerken                                                                                             |
| 2.600 ton CO2 reductie/jaar                     | 6.800 ton CO2 reductie/jaar                                                                                                       |
| 58 aangesloten bedrijven met 92.000 medewerkers | 124 aangesloten bedrijven (400 incl. introductie en intentie) met ruim 70.000 medewerkers (206.000 incl. introductie en intentie) |
| 16 aangesloten gebieden en bedrijventerreinen   | 16 aangesloten gebieden en bedrijventerreinen                                                                                     |





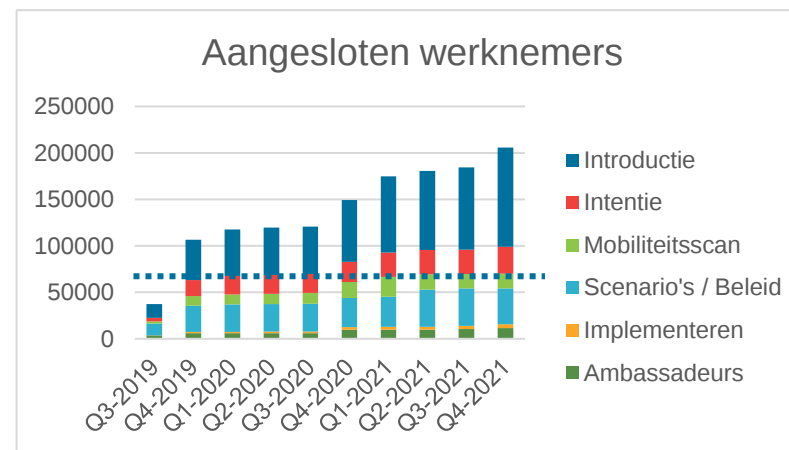
### Omvang Werkgeversbenadering



In de periode juli 2019 t/m 2021 is de Werkgeversbenadering van Goedopweg sterk gegroeid. In juli 2019 starten we met 0 aangesloten werkgevers. Het doel was om eind 2021 minimaal 58 werkgevers aan te sluiten met naar schatting 92.000 medewerkers.

Eind 2021 waren 124 werkgevers aangesloten, met in totaal ruim 70.000 medewerkers. Met 'aangesloten' worden werkgevers bedoeld die minimaal met de 'mobiliteitsscan' en vervolg maatregelen aan de slag te gaan. De ervaring leert dat werkgevers die dit hebben gedaan en via de scan inzicht hebben in hun potentieel voor anders werken en reizen, dat ook omzetten naar het (verder) verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Dat wil niet zeggen dat we geen effecten zien bij bedrijven die nog in de introductie- of intentiefase zitten. Als de introductiefase start betekent dit dat duurzaam mobiliteitsbeleid als thema wordt herkend en aangepakt door de betreffende werkgever. In de intentiefase heeft de werkgever de intentie uitgesproken om op dit onderwerp met Goedopweg samen te gaan werken. Er zijn ook

werkgevers waarbij we in de introductiefase zien dat duurzame mobiliteit wordt opgepakt, maar die ervoor kiezen om hier zonder Goedopweg invulling aan te geven.



Bedrijven zitten enkele maanden tot soms meer dan een jaar in de introductiefase. Het duurt bij organisaties vaak enige tijd voordat we bij de juiste mensen – de decision making unit (dmu)- aan tafel komen. Dat hier een gesprek of 8-9 aan vooraf gaat is niet gek. Vervolgens neemt de besluitvorming om actief aan de slag te gaan met de mobiliteitsscan ook nog de nodige tijd. In grotere organisaties zijn regelingen rondom reizen en werken vaak inspraak- of zelfs adviesplichtig en start er ook afstemming met de medezeggenschap. Maar zoals gezegd, zelfs voordat het inzicht via de scan er is, zien we organisaties al daadwerkelijk stappen zetten richting duurzamer mobiliteitsbeleid.



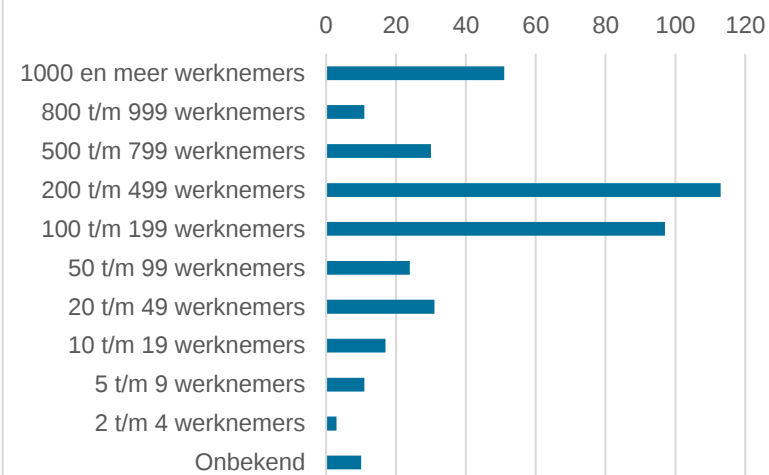


### Type werkgevers en inzet maatregelen

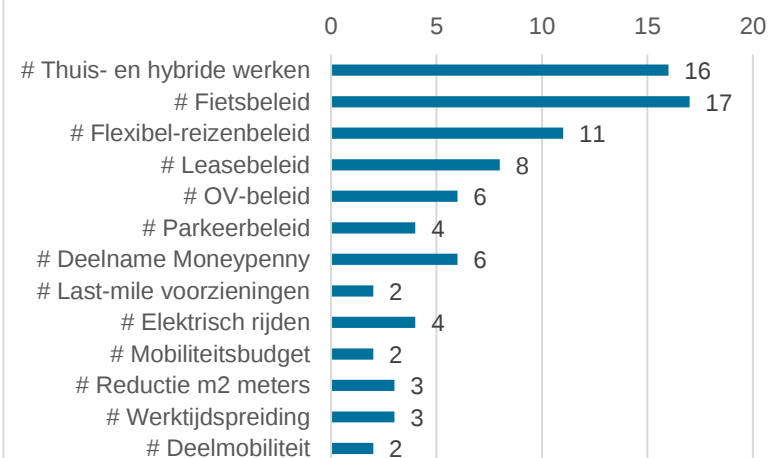
Deze figuren geven meer achtergrondinformatie over de organisaties waarmee Goedopweg samenwerkt (incl. fase introductie en intentie), en welke beleidskeuzes en maatregelen worden ingezet door werkgevers. Het laat de grote verscheidenheid aan organisaties goed zien.

| Type werkgevers                                               |            |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| A. Landbouw, bosbouw en visserij                              | 1          |
| B. Industrie                                                  | 24         |
| C. Productie, distributie, handel in elektriciteit en aardgas | 1          |
| D. Wining/distributie van water; afval(water)beheer, sanering | 2          |
| E. Bouwnijverheid                                             | 34         |
| F. Groot- en detailhandel; reparatie van auto's               | 71         |
| G. Vervoer en opslag                                          | 16         |
| H. Logies-, maaltijd- en drankverstrekking                    | 17         |
| I. Informatie en communicatie                                 | 36         |
| J. Financiële instellingen                                    | 16         |
| K. Verhuur van en handel in onroerend goed                    | 6          |
| L. Advisering, onderzoek, special. zakelijke dienstverlening  | 49         |
| M. Verhuur van roerende goederen, overige zakel. dienstverl.  | 23         |
| N. Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen | 30         |
| O. Onderwijs                                                  | 10         |
| P. Gezondheids- en welzijnszorg                               | 39         |
| Q. Cultuur, sport en recreatie                                | 10         |
| R. Overige dienstverlening                                    | 10         |
| <b>Eindtotaal</b>                                             | <b>395</b> |

### Aangesloten werkgevers naar personeelsaantal



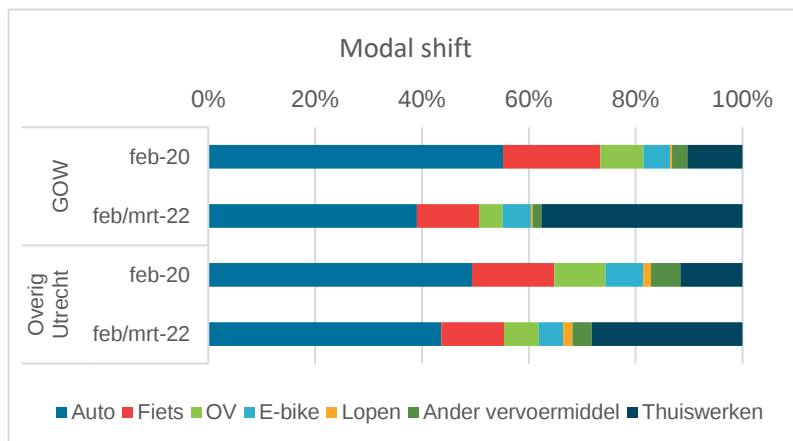
### Inzet maatregelen (aantal werkgevers)





### Modal split en shift

Door de groei van het thuis- en hybride werken zien we dat er minder gereisd wordt naar het werk. Deze ontwikkeling is groter bij Goedopweg aangesloten werkgevers dan bij overige werkgevers in de regio.



Voor de coronapandemie werd op iets meer dan 10% van de werkdagen voor thuiswerken gekozen. Door de medewerkers van organisaties die bij Goedopweg zijn aangesloten wordt in feb 2022 op bijna 40% van de werkdagen thuisgewerkt. Door de medewerkers van andere organisaties in de provincie Utrecht wordt op bijna 30% van de werkdagen thuisgewerkt.

Door de grote verschuiving in thuiswerken is het gebruik van vervoermiddelen om op de werkplek te komen sterk afgenomen. Deze afname is relatief het grootst in het OV en het kleinst bij de e-bike. De e-bike is bij organisaties die bij Goedopweg zijn aangesloten zelfs gegroeid in aandeel als je het thuiswerken niet meetelt. Bij de andere organisaties

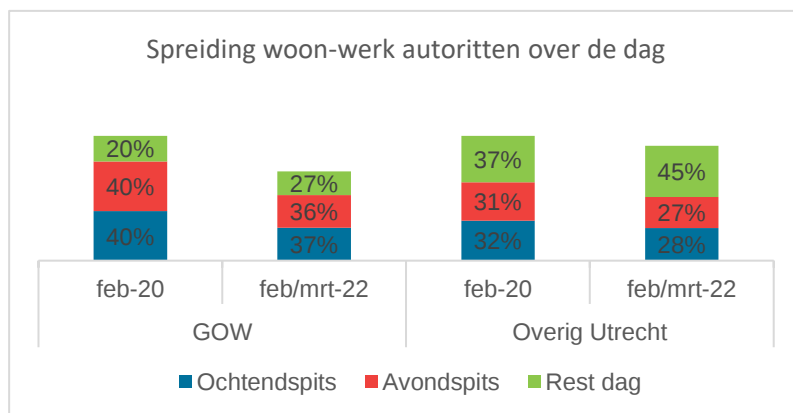
in de provincie Utrecht is het aandeel auto toegenomen als je het thuiswerken niet mee zou tellen.

We zien ook dat het autogebruik bij GOW werkgevers in februari 2020 groter was dan bij niet bij Goedopweg aangesloten werkgevers. Deze groep bestond met name uit de grotere werkgevers, die de noodzaak van aanpassen van beleid op de agenda zetten, maar toen nog geen concrete maatregelen getroffen hadden. Twee jaar later in februari 2022 was het autogebruik bij diezelfde groep aangesloten werkgevers het laagst. Zij laten dus een grote verandering zien door beleidsaanpassingen en getroffen maatregelen.





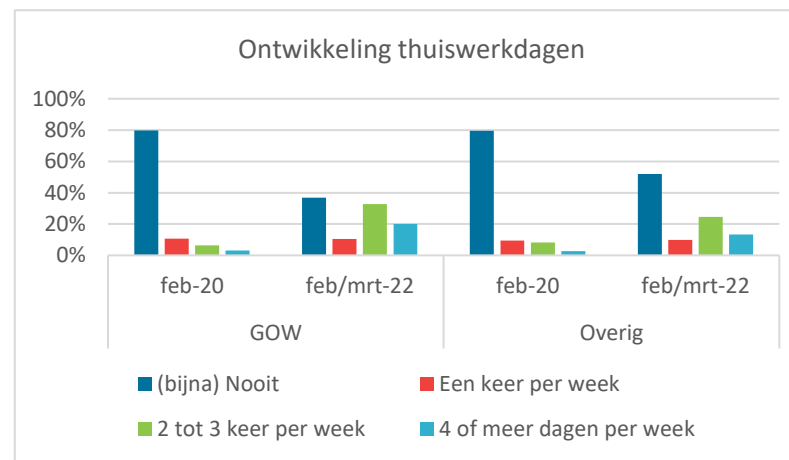
### Autoritten afname en spreiding



Bovenstaande figuur combineert aantallen autoritten met percentages, waardoor alle kolommen optellen tot 100% maar toch verschillen in hoogte. De figuur maakt zichtbaar dat het aantal autoritten voor woon-werkverkeer is afgenomen sinds de coronapandemie. De afname is relatief het grootst bij medewerkers van GoW aangesloten organisaties. Zij werken het meest thuis (zie ook hierboven).

Verder valt op dat de medewerkers van organisaties die bij Goedopweg zijn aangesloten gemiddeld 80% (40%+40%) van hun woon-werk autoritten in de spits maakten voor de coronapandemie. Dit aandeel is afgenomen naar 73% (37%+36%). Medewerkers zijn 2/3 tot zelfs 4 dagen per week thuis gaan werken. Bij werkgevers die niet aangesloten zijn bij GOW is deze verandering minder groot. Bij deze bedrijven lag het spitsaandeel voor de coronapandemie opvallend lager, namelijk op 63%. Ook bij de overige werkgevers is het spitsaandeel gedaald, namelijk naar 55%. Er wordt dus minder met de auto gereisd en ook minder met de auto in de spitsen gereisd.

### Toename thuis werken



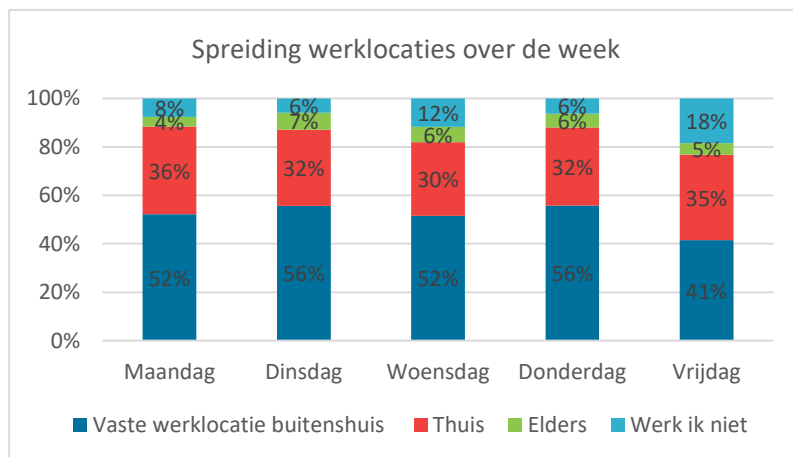
Voor de coronaperiode was de mate van thuiswerken gelijk voor medewerkers van organisaties die bij Goedopweg zijn aangesloten en voor medewerkers die bij overige werkgevers werken. Sinds corona is de transitie naar meer thuiswerken duidelijk sterker bij de organisaties die bij Goedopweg zijn aangesloten. Bij de overige werkgevers wordt vaker aangegeven dat thuiswerken niet mogelijk is.

Veel medewerkers van bij Goedopweg aangesloten bedrijven die voor corona (bijna) nooit thuis werkten, doen dat in februari/ maart 2022 wel. Ook meerdere dagen per week thuiswerken is veel normaler geworden dan het voor corona was.





### Spreiding over de week



Bij Goedopweg aangesloten werkgevers wordt op maandag en vrijdag het vaakst thuisgewerkt. Bij de overige werkgevers wordt minder vaak thuisgewerkt in totaal, maar wel op alle doordeweekse dagen ongeveer evenveel.

Het aantal medewerkers dat op de werklocatie werkt, verschilt per dag: op vrijdag duidelijk minder en op dinsdag en donderdag iets meer dan gemiddeld.

### Leerervaringen

- Corona is een gamechanger gebleken op richting en doelen van het lopende plan van aanpak. De thematiek verplaatste zich van anders reizen naar niet reizen (thuiswerken). Meteen in 2020 hebben we een groot thuiswerken onderzoek opgezet onder 50 deelnemende bedrijven samen met andere regionale werkgeversnetwerken. Daaruit bleek het belang van goede faciliteiten voor de thuiswerkbeleving. Toen al gaven medewerkers aan dat ze

ook na de crisis vaker dan voorheen wilden blijven thuiswerken. Ook bleek daaruit dat medewerkers die wel op locatie werken vaker met de auto en de fiets gingen reizen ten koste van het OV.

- De werkgeversbenadering richt zich op het beïnvloeden van het reisgedrag van medewerkers: het verduurzamen van woon-werk en zakelijke reizen, anders gezegd de werk gerelateerde mobiliteit (niet reizen, op andere tijden reizen of met schone vervoermiddelen reizen). Gedragsbeïnvloeding staat echter niet op zichzelf, daarom nemen we ook altijd de invalshoeken omgeving/mogelijkheden in de openbare ruimte, beleid en voorzieningen mee.
- Werkgevers sluiten aan om verschillende redenen. Verduurzamen mobiliteit is meestal niet hoofdreden nummer 1. Kosten en flexibiliteit organiseren voor medewerkers zijn vaker de aanleiding. Daarnaast kunnen aanleidingen liggen in slechte bereikbaarheid, vitaliteit van medewerkers, een verhuizing en wet- en regelgeving.
- We zien, onder andere via de mobiliteitsscan en gerichte verkeersonderzoeken, dat veel medewerkers in onze regio relatief dicht bij hun werk wonen maar toch met de auto reizen. Veel autoritten gaan over een afstand kleiner dan 15 kilometer. Voor deze afstanden is de (elektrische) fiets een reëel alternatief. Het benutten van het potentieel voor fietsen naar, van en voor het werk is een belangrijke uitdaging en kans de komende periode.

Deze en nog meer leerervaringen zijn meegenomen in het plan van aanpak voor de periode 2022 – 2024.





## Conclusies

Uit de effectmeting van de Werkgeversbenadering blijkt dat we meer gedragsverandering hebben bereikt dan we eerder voor mogelijk hielden (de 'mission possible'). We zien drie redenen waarom we meer hebben gepresteerd:

1. **Positieve effecten gebiedsbenaderingen** (zie ook paragraaf 5.2): Sinds afgelopen jaar zetten we sterk in op de gebiedsgerichte aanpakken. We brengen werkgevers en overheden samen om concrete ambities en acties af te spreken. Een aantal factoren zorgen samen voor flinke impact. De werkgevers worden zo aangespoord om individueel en samen in actie te komen. Door de ondersteuning vanuit Goedopweg staan de uitdagingen van werkgevers hierbij echt voorop en wordt het bedrijven makkelijker gemaakt om ook echt van intenties naar actie te komen, als is het maar dat we soms een 'stok achter de deur' zijn. Verder pakken we ook (infra)structurele problemen op zodat we laten zien dat iedereen bijdraagt aan duurzame bereikbaarheid.
2. **Positieve effecten corona**: voormalige "taboe" onderwerpen zoals hybride/ thuiswerken zijn de orde van de dag geworden. Dit verschuift onze inspanningen van een "nieuw" concept met de nodige weerstand proberen aan de man te brengen, naar het vasthouden en structureel maken van iets waaraan iedereen ondertussen al gewend is. 'Kan niet' is in dit opzicht echt 'kan wel' geworden. En gaat het niet om de vraag waarom zouden we thuiswerken structureel maken maar veel meer over hoe doen we dit. Wel zullen we deze trend blijven monitoren om te zien of deze positieve effecten ook gehandhaafd blijven.
3. **Overheidsinvloeden**: steeds meer bedrijven voelen de urgentie om CO2 uitstoot terug te dringen. Dit vanuit een intrinsieke motivatie en dankzij aangekondigde overheidsmaatregelen vanuit het klimaatakkoord (normerende regeling, besluit reductie CO2 persoonsgebonden mobiliteit vanaf 2023 ingevoerd). Aangezien mobiliteit een grote factor is in de uitstoot van de meeste bedrijven, zijn de voordelen van duurzame maatregelen goed inzichtelijk te maken. Er is nu meer draagvlak voor verandering.





## 4.2 Gebiedsgerichte aanpak

### Inleiding

In 5.1 is het positieve effect van de gebiedsgerichte aanpak al benoemd in relatie tot de Werkgeversbenadering. Naast de Werkgeversbenadering is in de COVID tijd een aanvullende gebiedsgerichte aanpak ontwikkeld om samen ambitieuze afspraken te maken om mobiliteitsbeleid te verduurzamen, met als doel om gebieden duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden.

De ambitie van de gebiedsgerichte aanpak is om in 2024 in minimaal 5 'grote' gebieden meerjarige gebiedsafspraken te maken (met in totaal minimaal 125.000 medewerkers).

Doelen per gebied:

- Minimaal 75% van de bedrijven actief aan de slag
- 10% minder verplaatsingen met de auto in de spits (t.o.v. 2019)
- 10% meer verplaatsingen met fiets, OV en/of lopen (t.o.v. 2019)
- Onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen in de gebieden doen mee

Minimaal 5 koplopers die zich committeren aan duurzame bereikbaarheid gebied

### Resultaten

| Doel                                                     | Doelbereik eind 2021                                                                         |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Minimaal 5 gebieden                                      | 4 gebieden                                                                                   |
| Minimaal 75% van de bedrijven actief                     | niet gemeten; verwachting is dat dit aantal momenteel alleen in Stationsgebied wordt gehaald |
| 10% minder auto in spits, 10% meer fiets, OV en/of lopen | Is in gebieden afgesproken, eerste effectmeting per gebied in 2023                           |
| Onderwijsinstellingen en publiekstrekkingen              | Onderwijsinstellingen zijn aangesloten, publiekstrekkingen nog niet                          |
| Minimaal 5 koplopers per gebied                          | Doel wordt gehaald                                                                           |

### Afspraken

In 3 gebieden ligt een bestuurlijk akkoord met gezamenlijke ambities voor 2025:

- Utrecht Oost: 20% reductie autogebruik, 20% groei fiets en 10% groei OV en overall afvlakken pieken
- Stationsgebied: OV boven auto in beleid (tot 20% extra reistijd), 2.500 extra medewerkers op de fiets, gemiddeld <60% op kantoor, 2.600 reizen op rustige dagen/tijdstippen
- Lage Weide – De Wetering Haarrijn: 5.000 werknemers uit de auto en verbeteren fiets infrastructuur door overheden





### Output

- In het Stationsgebied en in Utrecht Oost zijn druktemonitors opgesteld (zie hoofdstuk 3).
- In de gebieden met een gebieds- en/of MKB-aanpak werden naar verhouding veel mobiliteitsscans ingevuld.
- In het Stationsgebied en in Utrecht Oost zijn 'laadvermogen' onderzoeken uitgevoerd. Daarin zijn de vraag ( hoe reizen werkenden en studenten) en het aanbod (wat is de capaciteit) geïnventariseerd en passende maatregelen voorgesteld om het mobiliteitsgedrag te veranderen/ verduurzamen en de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen.

### Modal shift, mijden en spreiden

Het enquête-onderzoek waarmee we de impact van de Werkgeversbenadering als geheel hebben aangetoond (17.300 vermeden autoritten per dag, zie vorige paragraaf), had helaas te weinig respons om uitsplitsingen naar gebieden te kunnen maken. In het vervolg verzamelen we meer informatie van werkgevers om de modal shift nauwkeuriger te kunnen bepalen, ook per gebied of per branche. Hiertoe maken we een mini-enquête beschikbaar voor werkgevers die daarmee meer inzicht willen krijgen in de vervoerwijze keuze van hun medewerkers.





## 5 Doelgroepenaanpak

Binnen de Doelgroepenaanpak richten we ons op verschillende doelgroepen. Voor elke doelgroep wordt een maatwerk aanpak ontwikkeld op basis van reisafstand, vervoersmiddel, reismotieven, stimulerende en belemmerende factoren en beïnvloedings- en veranderpotentieel. De doelgroepen die we in deze aanpak onderscheiden zijn:

- Mensen die routinematig autoritten maken van minder dan 15 km, met verdere onderverdeling in diverse subdoelgroepen (uitwerking in het mobiliteitsmanagement voor de Westelijke Stadsboulevard)
- Studenten (Onderwijsaanpak)
- Kinderen (lagere school), hun ouders, en mensen die nog niet kunnen fietsen (Scholen en wijkenaanpak)
- Bezoekers van publiekstrekkingen

Samen met de Werkgeversbenadering beslaan we hiermee het overgrote deel van de reizigers/reisbewegingen in de regio. Uiteraard vallen individuen in verschillende doelgroepen (een werknemer brengt b.v. ook de kinderen naar school en bezoekt het ziekenhuis). We kiezen bewust voor de focus/ingang van de doelgroepen omdat het reismotief meestal de beste handvatten biedt voor het beïnvloeden van gedrag en het stimuleren van duurzamer reizen.

### 5.1 WSB (Routinematige reizigers < 15 km)

In 2018 is besloten dat Goedopweg het mobiliteitsmanagement voor de Westelijke Stadsboulevard (WSB) in Utrecht voor haar rekening neemt. Door vertragingen bij het project is de voorbereiding in verschillende fases verlopen. Hierdoor is de daadwerkelijke uitvoering van het mobiliteitsmanagement pas gestart in mei 2022. In 2019 en 2020 zijn de volgende activiteiten uitgevoerd en resultaten geboekt:

- Wervingscampagne onder bewoners met als resultaat ruim 7.000 geïnteresseerden die mee willen doen aan vervolgacties;
- Flitsmeister campagne om groep doorgaande automobilisten te bereiken; in 2 weken 6.800 unieke gebruikers bereikt; 8% hiervan heeft doorgeklikt naar de GoW website;
- Een aantal inwoners is gedurende 1 maand testgroep geweest voor verschillende vormen van deelmobiliteit;
- Buurtcampagne “Het beste idee” heeft ruim 140 inzendingen opgeleverd; de gemeente heeft de uitvoering van 3 winnende ideeën opgepakt (project Utrecht Reist Bewust). De meest gekozen ideeën zijn een wijkdepot voor pakketjes, het aanbieden van deel bakfietsen, en parkeerruimte opgeven voor groen. Andere ideeën zijn het aanbieden van deel( e) bikes, en het promoten van een carpoolapp.
- Met individuele bedrijven in omgeving WSB is samenwerking gestart.





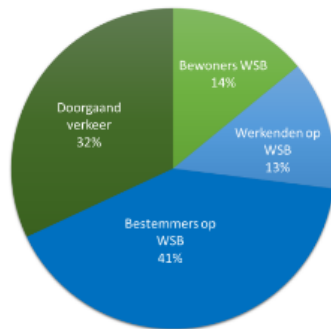
## Verkeerskundig onderzoek

Begin 2021 is een verkeersonderzoek met camera's uitgevoerd op de Westelijke Stadsboulevard. Daaruit blijkt dat 18% van de automobilisten bewoners zijn die de auto pakken voor een korte rit van minder dan 7.5 km. Nog eens 55% woont elders in of net buiten Utrecht en gebruikt de auto voor ritten van minder dan 15 km. Nu we dit weten, kunnen we veel gerichtere acties ontwikkelen om met name deze groepen te verleiden de auto wat vaker te laten staan.



### 4d. Wie rijdt er hoe ver en hoe vaak op de WSB?

Doelgroepen: Wonen-  
werken-bezoeken



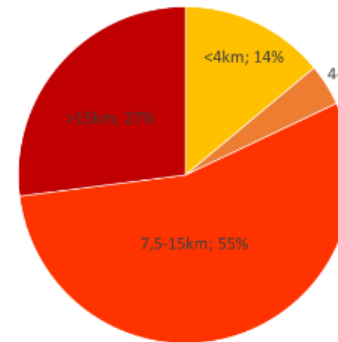
Bestemmers categorie  
uitgesplitst (41% in totaal)



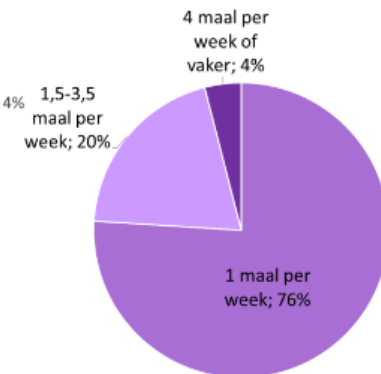
13% bestelbusjes (grijze kentekens: bouwverkeer en pakketbezorging)  
28% bezoekers van

- bedrijven
- bewoners
- bestemmingen (bv moskee, supermarkt)
- publiekstrekkingen (bv Werkspoorkathedraal)

Gemiddelde  
afstanden met herkomst  
en bestemmingen



Gemiddelde frequentie  
van alle autoritten\*



\* frequentie gemeten tijdens corona tijd



73% reist minder dan 15km -> fietsstimulering is kansrijk



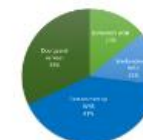


## Voorbereiding mobiliteitsmanagement

Op basis van de uitkomsten van het verkeerskundig onderzoek zijn verschillende (sub)doelgroepen geïdentificeerd, en is een strategie ontwikkeld om de verschillende groepen te bereiken en te verleiden tot ander reisgedrag.

De echte uitvoering van het mobiliteitsmanagement voor de WSB is begonnen in mei 2022 (start werkzaamheden). Eerste monitoringsresultaten worden verwacht in de loop van 2022.

## 5. Doelgroep & interventies: totaaloverzicht



| Doelgroep                                                              | % van totale bewegingen | Maatregelenpoor                                                                                                                                                                                                                                                                           | Verwachte impact in # |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Werkenden op de WSB                                                    | 13%                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werkgeversbenadering 1-op-1</li> <li>• Werkgeversbenadering bestaande werkgevers</li> <li>• Gebiedsaanpak Cartesiusdriehoek en Werkspoorkathedraal</li> <li>• Impact vanuit reeds bestaande gebiedsaanpakken</li> </ul>                          | 200                   |
| Bewoners op de WSB                                                     | 14%                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stimuleren deelmobiliteit en MaaS</li> <li>• Fietsstimulering</li> <li>• Ov stimulering</li> </ul>                                                                                                                                               | 250                   |
| Bestemmingsverkeer                                                     | 41%                     | Bestelbusjes (13%) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bouwbusjes</li> <li>• Pakketbezorgers</li> </ul> Leisure (28%) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Publiekstrekking (Werkspoorkathedraal)</li> <li>• Bestemmingen (moskee, sportschool, sportclub/vereniging)</li> </ul> |                       |
| Doorgaand verkeer                                                      | 32%                     | Communicatie, zoals Flitsmeistercampagnes                                                                                                                                                                                                                                                 |                       |
| Alle doelgroepen: werknemers, bewoners, bezoekers en doorgaand verkeer | 100%                    | Communicatie                                                                                                                                                                                                                                                                              | 450                   |
|                                                                        |                         | Totaal                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                       |



## 5.2 Fietsstimulering

Omdat er zo'n grote potentie zit voor meer fietsbewegingen, zijn er binnen de Doelgroepenaanpak voor fietsstimulering specifieke doelstellingen geformuleerd, te behalen eind 2021:

- 700 automijdingen
- 10.000 nieuwe fietskilometers per dag

Voor het realiseren van deze fietsstimulering heeft Goedopweg samengewerkt met Ik Fiets, het enige regionale fietsstimuleringsprogramma van de afgelopen jaren. Helaas heeft deze inzet tot nu toe niet opgeleverd wat we ervan hadden verwacht.

De beoogde doelstellingen zijn niet (aantoonbaar) gehaald, omdat Ik Fiets niet is ingericht op het aantoonbaar realiseren en meten van automijdingen, en omdat Ik Fiets gedurende COVID vrijwel geheel is stilgevallen. Indicatieve resultaten zijn:

- Er zijn aanwijzingen dat deelname aan Ik Fiets ervoor zorgt dat mensen vaker en langer fietsen.
- Na zes maanden deelname neemt die stijging weer wat af, maar het fietsgebruik blijft op een hoger niveau dan bij start deelname aan Ik Fiets.
- Geen verdere kwantitatieve uitspraken mogelijk over gedragsverandering door gebrek aan voormeting.

Ik Fiets eindigt eind 2022, en de provincie is bezig om een nieuw fietsstimuleringsproject te ontwikkelen (wat ook beter aansluit bij de behoeften en ambities van de provincie). Dit is echter nog niet beschikbaar begin 2023. In 2022 blijven we gebruik maken van de inzet van Ik Fiets in gebieden die hierom vragen. Daarnaast onderzoeken we of er extra inzet op fietsstimulering vanuit GoW nodig is.

## 5.3 Onderwijsaanpak

COVID heeft heel veel impact gehad op het onderwijs, helaas heel veel daarvan niet positief. De Onderwijsaanpak heeft wel sterk geprofiteerd van de pandemie, op verschillende manieren:

- Hoe studenten reizen is opeens een stuk makkelijker bespreekbaar geworden tussen overheden (vanuit mobiliteit) en onderwijsinstellingen;
- Tijdens COVID hebben diverse onderwijsinstellingen onderling spreidingsafspraken gemaakt voor OV en looproutes;
- Veel onderwijsinstellingen en studenten hebben de (gedeeltelijke) voordelen van online, hybride en blended (b.v. gebruik VR bril in combinatie met op locatie les in tractor besturen) leermethoden ontdekt en omarmd. Veel onderwijsinstellingen nemen afscheid van hoorcolleges (naar online), en richten het gebouw meer in als ontmoetings- en werkplek voor studenten.

In regio Utrecht zit het grootste probleem tussen Utrecht CS en het USP. Op USP hebben de UU, HU en het UMCU hebben al 8 jaar principe afspraken over het spreiden van begintijden (8.00, 8.30 en 9.00 uur). Voor het USP zijn sinds COVID aanvullende gebiedsafspraken gemaakt, tussen UU, HU, MBO Utrecht en de 18 andere organisaties, over OV gebruik en bereikbaarheid, waardoor hyperspits tot nu toe wordt voorkomen (zie Gebiedsaanpak Utrecht Oost).

Ook is er met elke instelling in het hoger onderwijs (MBO, HBO en Universitair) een bestuurlijk gesprek geweest. Eveneens is er met ca 10 basisscholen contact geweest tijdens COVID over ontstane





parkeerproblemen. Dit heeft toen niet tot oplossingen geleid, maar wel tot beter inzicht in de problematiek.

Daarnaast zijn er 2 pilots gestart om MBO studenten te stimuleren meer te gaan fietsen. De eerste resultaten hiervan worden in de 2e helft van 2022 verwacht.

Naast de behaalde resultaten zijn er ook dingen minder goed gegaan bij de Onderwijsaanpak. Er is lang gezocht naar geschikte capaciteit om dit deelprogramma uit te gaan voeren. Daarnaast is het door, capaciteitsgebrek, COVID en de overbelasting bij OV bedrijven nog steeds niet duidelijk of we in de regio Utrecht behalve de corridor Utrecht CS – USP nog andere OV trajecten hebben waar we last hebben van de hyperspitsproblematiek, en waar studenten een aanzienlijke rol spelen in deze problematiek. In de loop van 2022 verwachten we hier resultaten op te kunnen boeken.

| Naam                                 | Samenvatting doelbereik (tussenstand)                                                                 |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pilot studenten flexibel reisproduct | - Via sociale media zijn voldoende deelnemers geworven.<br>- Resultaten worden verwacht in Q3 2022.   |
| Campagne MBO-ers op de fiets         | - Metingen vinden plaats door Ik Fiets app en 3 enquêtes.<br>- Resultaten worden verwacht in Q3 2022. |

## 5.4 Scholen en wijkenaanpak

In het project Scholen- en wijkenaanpak zorgen Goedopweg en de gemeente Utrecht ervoor dat jonge inwoners van Utrecht en nieuwe Utrechters vertrouwd raken met de fiets. In 2021 is besloten het project en de samenwerking met Fietsmeesters te verlengen tot eind 2024. In dit programma zijn relatief veel verschillende concrete doelstellingen

geformuleerd. Onderstaande tabel laat zien dat niet alle doelstellingen worden gehaald. Desondanks voldoet het programma in zijn totaliteit wel aan de verwachtingen, zeker gezien de corona gerelateerde knelpunten die zijn ervaren. Daarmee is het overall beeld dat de aanpak op koers ligt voor het behalen van de doelen in schooljaar 2021-2022.

|                                        | Doelstellingen t/m zomer 2022 | Gerealiseerd t/m dec-2021 |
|----------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Gesprekken met scholen                 | 50                            | 21                        |
| Scholenprogramma bij evenementen       | 1.000 deelnemers              | 725 deelnemers            |
| Scholenprogramma                       | 3.000 deelnemers              | 883 deelnemers            |
| Fietslessen in wijken                  | 160 deelnemers                | 88 deelnemers             |
| Fietsdeals in wijken                   | 25                            | 10                        |
| Fietslessen aan vluchtelingen          | 80 deelnemers                 | 58 deelnemers             |
| Fietsdeals aan vluchtelingen           | 30                            | 20                        |
| Uitreikingen Lekker Lopen Fijn Fietsen | 5                             | 2                         |





#### ***Pilot OV reizigers overstappen Lunetten***

In 2019 is een pilot gedaan op station Lunetten, met als doel te onderzoeken of medewerkers en/of studenten die vanuit het oosten naar USP reizen, verleid kunnen worden om op station Lunetten uit te stappen en vanaf daar met een (e) fiets naar USP te reizen. Tijdens de pilot waren er extra deel (e)fietsen beschikbaar op Lunetten, werd er geflyerd, werden berichten omgeroepen in de trein, en werden bonnen voor kopjes koffie uitgedeeld.

Een klein aantal mensen is hierdoor op Lunetten gaan uitstappen, en is gebruik gaan maken van de fietsen. Dit is echter geen succes gebleken. De belangrijkste redenen die uit de evaluatie naar voren kwamen zijn dat er weinig tijd is om op Lunetten in en uit te stappen, er op de terugweg weinig tot geen kans is op een zitplek omdat de trein vanaf Utrecht CS vol zit, en het niet zeker is of er voor zowel de heen als de terugweg een deelfiets beschikbaar is.

Na deze pilot is GoW gestopt met het stimuleren van deze alternatieve route, omdat de randvoorwaarden hiervoor niet voldoende op orde waren.

## **5.5 Publiekstrekkers en Evenementen**

De uitvoering van het PvA Publiekstrekkers & Evenementen is door capaciteitsgebrek pas in 2020 opgestart, en loopt sinds het goedkeuren van het Plan van Aanpak formeel vanaf maart 2021. In 2019 is wel voorbereidend onderzoek uitgevoerd. De aanpak heeft echter heel 2020 en 2021 stilgelegen ten gevolge van de corona lockdowns. Uitvoering is inmiddels gestart, maar er zijn nog geen metingen van output/ outcome. Resultaten volgen vanaf Q3-2022.





## 6 Goederenvervoer

Na 1,5 jaar voorbereiding en uitvoering van het deelprogramma Goederenvervoer / Stadslogistiek is gebleken dat de rol van Goedopweg weinig toegevoegde waarde heeft en nauwelijks leidt tot het realiseren van de doelstellingen. Goedopweg heeft hiervoor te weinig positie (wat op zich niet erg is). Met name gemeenten hebben een sleutelpositie in dit domein dankzij vergunningen, regelingen en hun rol bij het faciliteren van bedrijven bij de locatiekeuze voor hubs.

Daarnaast zit er veel drive bij een aantal bedrijven zelf om logistieke hubs te ontwikkelen. Extra energie en aandacht vanuit Goedopweg heeft ook hier geen toegevoegde waarde. Daarom is het deelprogramma Goederenvervoer in 2020 stopgezet. Goedopweg ondersteunt nog wel werkgevers met logistieke vraagstukken vanuit de Werkgeversbenadering (expertise geborgd in team).

Als onderdeel van de uitvoering van de Green Deal ZES (Zero Emissie Stadslogistiek, deals van IenW met Utrecht en Amersfoort) zijn de volgende producten gerealiseerd:

- Blauwdruk voor de ontwikkeling van white label stadshub
- Bouwlogistiek framework
- Onderzoek duurzaam en circulair ophalen van bedrijfsafval





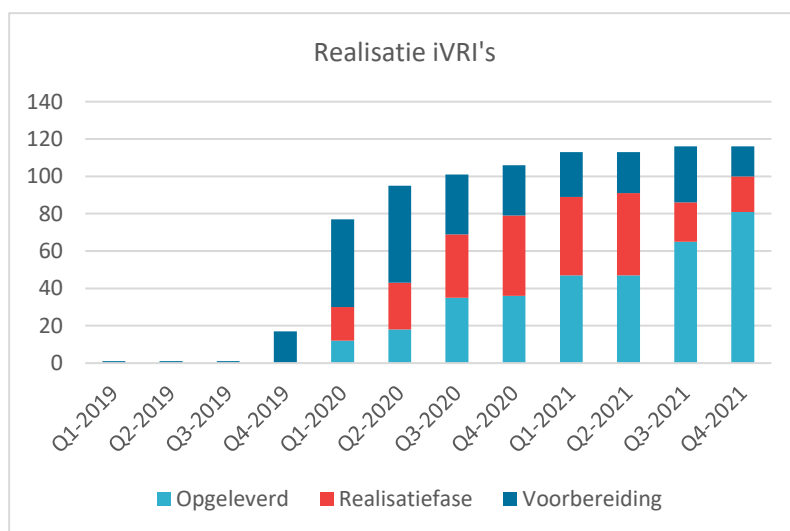
## 7 Slimme mobiliteit

### 7.1 Talking traffic

#### Inleiding

Het doel voor eind 2021 was om de eerste tranche iVRI's neer te zetten, dat wil zeggen 116 stuks. De trajecten met iVRI's worden geëvalueerd door een vergelijking te maken tussen de oude regeling en de nieuwe. Daarnaast was het doel om verschillende pilots te doen met prioritering van specifieke verkeersstromen of doelgroepen.

#### Resultaten



- Het grootste deel van de iVRI's is geplaatst en operationeel.
- Dynamisch voorrang verlenen aan doelgroepen succesvol bij nood- en hulpdiensten, (nog) niet bij andere verkeersgroepen.
- Certificeringstraject en B&O kosten niet uitgekristalliseerd.

Eind 2021 waren er 81 van de 116 iVRIs opgeleverd (36 PU, 22 Amersfoort, 17 GU, 4 Soest, 2 Woerden). De iVRIs van de gemeente Amersfoort zijn allen gerealiseerd in 2021. De iVRI's van de provincie zijn op 2 na gerealiseerd in 2021. De overige, nog te realiseren 33 iVRIs zijn allen van gemeente Utrecht. In totaal wordt een vertraging van 1 jaar voorzien tot eind 2022. Deze wordt grotendeels veroorzaakt door een grotere benodigde capaciteitsinzet gecombineerd met een capaciteitstekort bij de gemeente. Daarnaast voldoet een aantal iVRIs op dit moment niet meer door aanvullende eisen vanuit certificering (voorheen wel). Deze zijn momenteel niet aangesloten op de Talking Traffic cloud.

#### Evaluatie N201

In het voorjaar van 2020 heeft er op de N201 een evaluatie plaats gevonden. Hieruit is gebleken dat de gemiddelde snelheid op de N201 met maximaal +7% is toegenomen (verwachting was +5%). De wachttijden op de zij-richtingen nemen wel toe, maar blijven binnen het maximum zoals in het beleidskader aangegeven. Ofwel: Weggebruikers moeten iets langer wachten om de N201 op te komen, maar als men eenmaal op de N201 is, rijdt het geheel beter door. Vooraf was er discussie over het effect van Slimme Verkeerslichten en de apps die daarbij horen op de verkeersveiligheid, maar met de nieuwe verkeersregeling op de N201 neemt het aantal roodlichtrijders met 4% af. Uit de evaluatie op de N201 blijkt dat weggebruikers die hun locatie doorgeven aan het slimme verkeerslicht minder vaak hoeven te stoppen dan weggebruikers die dit niet doen. Er treden soms niet voorziene neveneffecten op, Zo blijkt uit de evaluatie dat in de dalperiode het aantal voertuigverliesuren op de N201 meer dan 10% stijgt.





### *Pilots met Talking Traffic Use Cases*

- Prioritering vrachtwagens N201 - Pilot Brouwer Transport iVRI's N201: De pilot laat een 14% kortere reistijd voor de vrachtwagens zien. Positief voor de luchtkwaliteit is dat het aantal stops met 4% afneemt.
- Prioritering wegininspecteurs N201 - De pilot laat een afname met 15% zien van de gemiddelde reistijd over de hele rij iVRI's. Het aantal stops voor kruispunten neemt af met 71%. De gebruikservaring is positief qua veiligheid en functionaliteit. Gebruikers van de app hebben het gevoel vlotter door te kunnen rijden zonder onveilige afleiding. Een potentieel verbeterpunt is dat de wachtrij niet reeds weg is bij aankomst.
- Prioritering fiets - De pilot fietspeleton op het kruispunt bij het Provinciehuis liet ook veelbelovende resultaten zien. Fietsers kunnen sneller en veiliger door groen licht rijden. De oplossing is echter duur waardoor verder toepassen niet rendabel is.
- Evaluaties van pilots met prioritering voor nood- en hulpdiensten en OV volgen dit jaar.

### Leerervaringen N201

In de memo over eerste effecten iVRI's op N201 en simulatiestudie NRU zijn verschillende leerpunten geformuleerd:

- Blijf bij het toepassen van slimme verkeerslichten aandacht houden voor alle zijrichtingen en onverwachte effecten, en zorg voor goede monitoringsinstrumenten.

- Neem naast verkeerskundige doelstellingen en parameters ook duurzaamheidsdoelstellingen op in het beleidskader, en maak duidelijk deze ten opzichte van elkaar moeten worden gewogen.
- Organiseer na oplevering van een iVRI-traject activiteiten om de mogelijkheden van de iVRI's onder de aandacht te brengen.
- Zorg voor goede monitoringsinstrumenten om effecten op doorstroming van doelgroepen vooraf en achteraf te kunnen evalueren en monitoren.

### Overall leerervaringen

Het project rond de iVRIs eerste tranche heeft laten zien dat het (regionaal en landelijk) veel meer tijd en moeite heeft gekost dan gedacht om alle technische problemen opgelost te krijgen. Daarnaast hebben werkprocessen van marktpartijen rond certificering en updates een grotere technische en financiële impact op wegbeheerders dan oorspronkelijk voorzien. Onder andere hierdoor zijn B&O kosten nog steeds niet volledig bekend. Het dynamisch sturen van en voorrang verlenen aan specifieke verkeersdeelnemers heeft op dit moment vooral bij nood- en hulpdiensten significante meerwaarde. Dit alles maakt dat de (toegevoegde) waarde van iVRIs per wegbeheerder nogal verschilt.

Eind 2022 wordt het project 1<sup>e</sup> tranche afgerond en geëvalueerd. Dan worden ook de beoogde impact en kosten-baten iVRIs en aanbevelingen voor de 2<sup>e</sup> tranche meegenomen.





## 7.2 MaaS pilot Leidsche Rijn, Vleuten - De Meern

### Inleiding

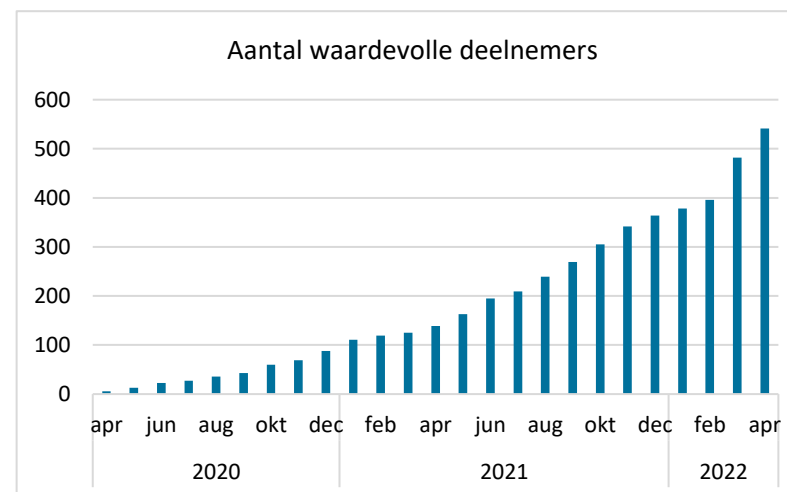
De MaaS pilot in het gebied Leidsche Rijn, Vleuten – De Meern is één van de zeven landelijke MaaS Pilots vanuit het Landelijke Programma MaaS (Ministerie IenW). De pilot is gestart eind 2019 en loopt tot en met december 2022 (is vanwege corona twee keer verlengd met een half jaar). De pilot heeft de volgende doelen:

1. Inzicht verkrijgen onder welke condities bewoners van een VINEX-uitleglocatie als Leidsche Rijn bereid zijn gebruik te maken van multimodaal aanbod dat wordt aangeboden via een MaaS-platform:
  - a. eisen en wensen van de klant
  - b. randvoorwaarden die de overheid moet invullen voor slagen van MaaS.
2. Inzicht in het effectbereik van de aangeboden MaaS-dienstverlening: in hoeverre leidt het tot (duurzame) aanpassing van het mobiliteitsgedrag van uiteenlopende doelgroepen bewoners.
3. 3.000 waardevolle deelnemers (d.w.z. inwoners pilotgebied die gedurende 3 maanden op minimaal 6 verschillende dagen meerdere MaaS functionaliteiten hebben gebruikt).

### Resultaten

#### Deelname

In de 2e helft van 2021 en vooral de laatste maanden is er forse groei geweest in het aantal waardevolle gebruikers.





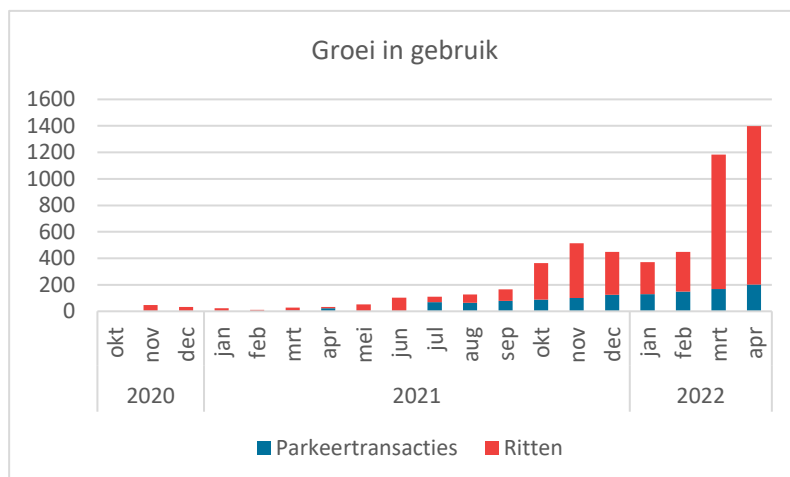
### Aanbod

Het huidige aanbod van mobiliteitsdiensten via de Gaiyo app (level 4 = volledige integratie; d.w.z. de gebruiker kan alles van plannen tot betalen tot meenemen regelen via de Gaiyo app):

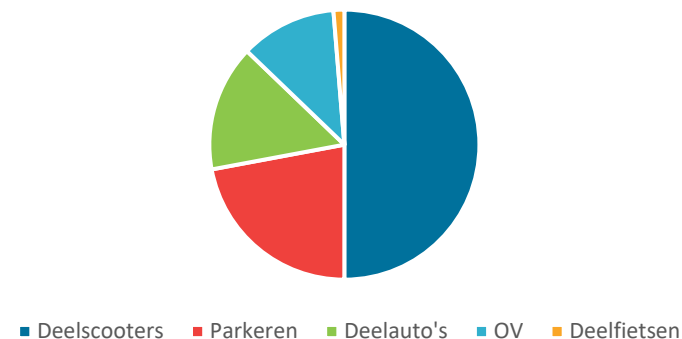
- 6 deelauto (3x level 4)
- 8 deelfiets (3x level 4)
- 4 deelscooter (1x level 4)
- OV (level 4: NS, Arriva, Breng, U-OV, RET, HTM, GVB)
- Straatparkeren (level 4)
- Parkbee (level 4)
- 1 taxi (level 4)

### Gebruik

Het gebruik van de mobiliteitsdiensten via de Gaiyo app neemt toe sinds de corona maatregelen zijn opgeheven.



Gebruik tot nu toe (ritten, parkeertransacties)



De net gestarte pilot met studenten (zie Doelgroepenaanpak) is terug te zien in de data door een grote stijging van het gebruik van fietsen en scooters. Daarnaast is MaaS ook uitgebreid naar het WSB gebied als onderdeel van het mobiliteitsmanagement voor de WSB.

### Leerervaringen

- Notie dat MaaS niet gaat vliegen in VINEX zonder uitbreiding aanbod van alternatieven voor auto (deelmobiliteit). "MaaS is een versneller, geen 'enabler' van duurzame gedragsverandering"
- Weinig grip op concessiehouders alsook concessieverleners v.w.b. MaaS integratie in pilotperiode. Gemiste kans tot nu toe (MaaS OV reis = relatief duurder).
- Conversie: dat installaties/downloads relatief snel leiden tot accountcreatie en waardevol gebruik.
- Gebruikersonderzoeken: continue feedback op UX en gebruik app.



## Conclusies

We kunnen concluderen dat we nog ver verwijderd zijn van de kwantitatieve doelstelling van 3.000 waardevolle deelnemers (we zitten op 18% daarvan). Dit is te verklaren door het corona-effect, weinig animo van leveranciers van deelmobiliteit in het pilotgebied en geen flankerende beleid van de gemeente met betrekking tot autogebruik in het pilotgebied. Wel zien we de laatste maanden een forse groei in deelname en gebruik sinds de corona maatregelen zijn opgeheven en sinds de pilot met studenten is gestart.

We zijn nog bezig met de voorbereiding van een uitgebreidere evaluatie van de MaaS pilot Leidsche Rijn. De pilot loopt immers nog door tot eind

2022. In deze regionale evaluatie zullen we zowel terugblikken als vooruitkijken. Daarnaast volgt ook nog een landelijke evaluatie van de 7 pilots in 2022. Hoewel lastig vanwege het nog ontbreken van de uitkomsten van de landelijke evaluatie is het zinvol deze pilot te vergelijken met de resultaten van de andere 6 pilots van het MaaS programma. In vergelijking met deze pilots heeft LR beter gefunctioneerd. Zowel qua app-ontwikkeling (integratie deelmobiliteit/OV) als waardevolle deelnemers.





## 8 Regionale hinderaanpak

### Inleiding

Het doel van de hinderaanpak is slim reizen bevorderen rondom werkzaamheden door maatregelen die ook bijdragen aan een blijvende gedragsverandering. Per project worden kwantitatieve doelen gesteld voor het aantal automijdingen (dit is in de periode t/m 2021 nog niet gebeurd). De werkzaamheden aan de Galecopperbrug starten medio 2022 en die aan de A27 Houten-Hooipolder in 2023. Daarom zijn er wel procesresultaten (voorbereiding), maar nog geen output en outcome van deze projecten.

### Resultaten

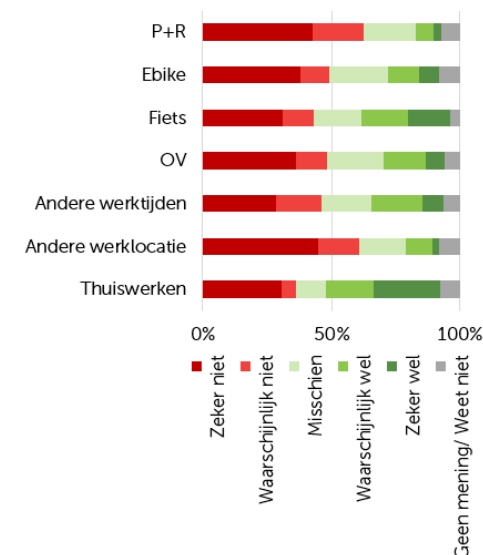
Zowel voor de Galecopperbrug als voor de A27 Houten-Hooipolder zijn we in 2021 begonnen met de voorbereidingen voor de uitvoeringsfase. Er wordt al volop met werkgevers in de aanpalende gebieden samengewerkt, zowel in gebiedsgerichte aanpakken (A12 Zone, Houten) als in onze 1-op-1 samenwerking.

Als tweede belangrijke pijler in het mobiliteitsmanagement voor deze projecten hebben we in 2021 de gedrags- en communicatiecampagne 'Verkeersverwachtingen' voorbereid, om weggebruikers anders te laten reizen. Daarnaast zijn er voorbereidingen met betrekking tot slimme en gedeelde mobiliteit. In 2022 volgen de eerste uitkomsten van deze hinderaanpakken.

### Gedragsonderzoek

Ter voorbereiding van de communicatiecampagne hebben we onder

andere onderzocht welke gedragalternatieven weggebruikers overwegen als er verkeershinder door wegwerkzaamheden is op hun woon-werk traject. De antwoorden daarop zijn zeer divers; elk alternatief wordt door een deel van de weggebruikers overwogen. Thuiswerken en de fiets of e-bike pakken zijn alternatieven die door een meerderheid worden overwogen. Overstappen op een P+R en een andere werklocatie zijn het minst populair.



### Organisatie

We zien dat budgetten uit projecten (GCB, A27 HH) niet dekkend zijn voor de inzet van GoW. Daarnaast zijn er veel projecten die wel onder de regionale aanpak vallen (qua hinderbelasting) maar geen hinderbudget hebben (vrijwel alle onderhouds- en renovatie projecten). Om de uitgaven van budgetten goed te kunnen verantwoorden moet er binnen het programma nog wat financiële besluiten worden (dit staat gepland voor september 2022).





## 9 Communicatie

### Inleiding

De communicatie van Goedopweg zou uiteindelijk 70% van de doelgroep moeten bereiken. De doelgroep bestaat uit 700.000 'mobiele' inwoners + bezoekers, werknemers, studenten en passanten. Dat vertaalde zich in de volgende meetbare doelstellingen voor eind 2021:

| Kanaal    | Soort bereik                           | Doelen 2021 | Bereikt |
|-----------|----------------------------------------|-------------|---------|
| Website   | Aantal sessies                         | 300.000     | 188.267 |
| Website   | Sessies vanuit verwijzingen            | 24.000      | 26.350  |
| Website   | Sessies vanuit e-mails (nieuwsbrieven) | 800         | 1.836   |
| LinkedIn  | Volgers                                | 850         | 2.337   |
| Facebook  | Totale bereik                          | 1.000.000   | 161.436 |
| Instagram | Bereikte accounts                      | 400         | 49.618  |
| Twitter   | Totale bereik                          | 150.000     | 22.585  |

### Toelichting

De meeste resultaten over 2021 wijken nogal af van het doel. Soms positief, soms negatief. Belangrijke voetnoot is dat de cijfers helaas niet compleet zijn, omdat cijfers van campagnes die door bureaus ingekocht worden hier niet bij zitten. We beschikken pas sinds de zomer van 2022 over de mogelijkheid om dit (deels) mee te kunnen nemen in de totaalcijfers.

In 2021 ondersteunden we onze eigen tijdlijn-berichten nog nauwelijks met budget. Mede door deze eerste resultaten zijn we dat in 2022 wel gaan doen en de eerste resultaten zijn positief. Het Facebook-doel gaan we desondanks naar beneden bijstellen. We zouden te veel moeten

boosten om het doel te halen en dan gaan we ook een minder relevante doelgroep bereiken (waste).

Onze grootste focus ligt nu steeds op LinkedIn, waar we werkgevers en overige b2b-doelgroepen vinden. Dat verklaart de groei in volgers op dat platform, die drie keer zo hoog ligt dan het doel voor 2021.

### Resultaten

#### *Onderzoek naamsbekendheid en imago*

Een goede naamsbekendheid en positief imago is belangrijk om de bereikte doelgroepen ook tot gedragsverandering te kunnen aanzetten. De naam Goedopweg blijkt aan het begin van 2021 bekend bij ongeveer 29% van de volwassen inwoners van de provincie Utrecht. De bekendheid van Goedopweg is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van de meting in januari 2018. Dat is geen slechte score, omdat er toen meer grootschalige publieksgerichte acties waren (Spitsmijden A12, No Spits Today) en meer mogelijkheden om naast online ook fysiek zichtbaarder te zijn dan in coronatijd. Net als in voorgaande metingen was de naamsbekendheid van Goedopweg het grootst in de jongere leeftijdscategorieën en in de stad Utrecht.

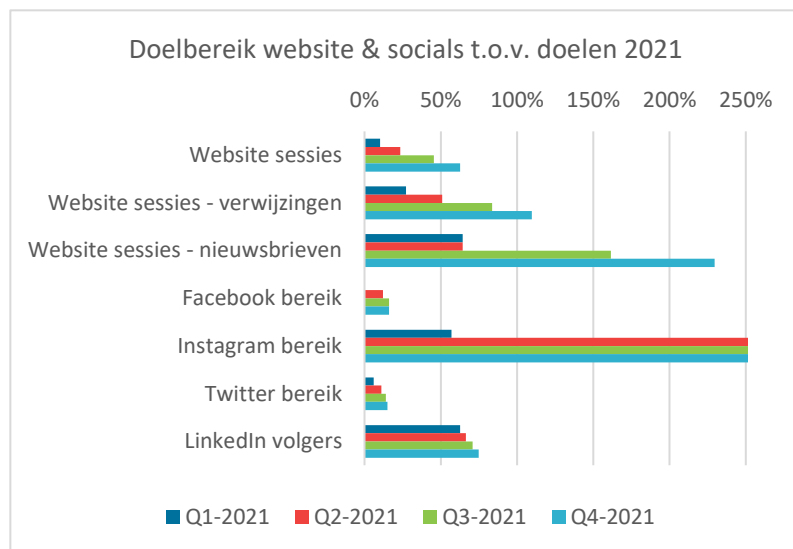
Mensen die bekend zijn met Goedopweg beoordelen het over het algemeen positiever in vergelijking met mensen die er niet bekend mee zijn. Het grootste deel beoordeelt Goedopweg als modern, actief, voor jong en oud en voor alle reizigers (niet alleen automobilisten). De zichtbaarheid kan wel beter volgens de meeste mensen.





### Doelbereik website en socials

De communicatiedoelen worden grotendeels bereikt (zie tabel op vorige pagina en onderstaande figuur). Instagram, de website en LinkedIn zijn de kanalen waar het GoW bereik het grootst is (t/m Q4-2021).



\*Cijfers van socials variëren door periodes met campagnes (betaald bereik) en zonder (organisch bereik). Doelbereik Instagram valt daardoor zelfs ver buiten deze figuur (> 14000% !).

### Leerervaringen

Tegelijkertijd met het onderzoek naar naamsbekendheid en imago werden gedragsdeterminanten onderzocht die het reisgedrag bepalen. Dit ter voorbereiding van de gedrags- en communicatiecampagne 'Verkeersverwachtingen'. Het onderzoek bestond uit een enquête en een

kwalitatief onderzoek door middel van interviews. Een uitdaging: voor bijna driekwart van de automobilisten blijkt de auto belangrijk tot zeer belangrijk. Veel van deze mensen zullen ook een positieve houding hebben ten aanzien van autorijden. Toch laat nu al ruim 80% van de automobilisten wel eens bewust de auto staan. Dat is een goed teken, want dit toont een bereidheid om alternatieven te overwegen. Bijna tweederde van de automobilisten denkt dat ze in staat zijn om vaker voor een andere optie dan de auto te kiezen.

De fiets wordt het vaakst gekozen als alternatief. Fietsen heeft dan ook veel voordelen die zorgen voor een intrinsieke motivatie om te fietsen: het is gezond, ontspannen, goed voor het milieu en goedkoop. Alleen de weersomstandigheden zijn een veel genoemde barrière om vaker de fiets te pakken.

Het OV wordt door een kleinere groep gekozen als alternatief voor de auto. Voordelen van het OV zoals ontspannen, comfort of goed voor het milieu worden dan ook door een kleinere groep (h)erkend. Het zijn vaker negatieve kanten van de auto die aanzetten tot het gebruik van het OV zoals onvoldoende parkeergelegenheid of hoge parkeerkosten. Of gewoon omdat er geen auto beschikbaar is. Barrières voor OV gebruik worden wel veel genoemd: slechte verbinding, overstappen, wachten, vertraging en het toen nog verplichte mondkapje.

De meeste thuiswerkers hebben een zeer positieve houding ten aanzien van thuiswerken. Zelfs zonder de verplichting door de coronasituatie zien zij veel voordelen: geen reistijd, zelf de werktijd kunnen indelen, activiteiten combineren en meer vrije tijd. Nadelen zijn er ook: minder contact met collega's is daarvan de voornaamste. Bijna 80% denkt ook na opheffing van de coronamaatregelen thuis te kunnen werken.





## 10 Conclusies en aanbevelingen

De evaluatie resultaten tonen aan dat Goedopweg activiteiten effect hebben gehad op keuzes die mensen maken met betrekking tot niet en anders reizen. Uit de evaluatie komt naar voren dat werkgevers waar Goedopweg mee samenwerkt significant een duurzamer mobiliteitsbeleid hebben dan werkgevers waar we niet mee samenwerken, met name op het gebied van thuis en hybride werken. Maar niet alles wat Goedopweg heeft opgepakt heeft tot succes en impact geleid. In dit hoofdstuk worden per deelprogramma (deels nogmaals) de belangrijkste conclusies en aanbevelingen op een rij gezet.

### Impact van corona

In de periode van 2019 t/m 2021 heeft corona grote impact gehad op de mobiliteit. Je zou kunnen zeggen dat de totale doelstelling van de KTA hierdoor (tijdelijk) werd behaald. In plaats van stilvallen heeft GoW juist een aanvullende strategie ontwikkeld (m.n. in de Gebiedsgerichte) om het positieve effect van corona op mobiliteit deels vast te kunnen houden. Deze keuze betaalt zich uit. De effectmeting toont aan dat Goedopweg wel degelijk heeft kunnen bijdragen aan het deels vasthouden van het corona effect. Dit wordt inzichtelijk doordat in de effectmeting ook werkgevers zijn onderzocht die niet samenwerken met Goedopweg.

Sommige deelprogramma's hebben juist ernstig te leiden gehad onder de gevolgen van COVID. Dat geldt vooral voor de ontwikkeling van MaaS (pilot in Leidsche Rijn), de Onderwijsaanpak, de Scholen en Wijkanaanpak en het deelprogramma Publiekstrekking.

### Werkgeversbenadering en Gebiedsgerichte aanpakken

Conclusie: de deelprogramma's Werkgeversbenadering en Gebiedsgerichte aanpakken zeer impactvolle en (kosten)effectieve deelprogramma's zijn (zie hoofdstuk 2 en 4). Ondanks het succes zijn er kansen om de impact nog verder te vergroten, vertaald in de volgende aanbevelingen:

- Uitbreiding aantal gebieden en MKB aanpak.
- Standaardisatie en tooling waardoor opschaalbaarheid makkelijker wordt.
- Monitoring verder verfijnen, b.v. door meer focus op type bedrijven/branche, en extra focus om bedrijven verder dan introductie en intentie te brengen.

Dit past binnen huidige PvAs, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### Doelgroepenaanpak: WSB

Conclusie: door capaciteitsgebrek en vertraging project WSB staat aanpak < 15 km nog relatief in de kinderschoenen. Het heeft wel de potentie om impactvol en (kosten)effectief te worden (zie ook hoofdstuk 2 en 5.1). Aanbevelingen zijn:

- Verder ontwikkelen aanpak routinematige reizigers < 15 km, met gebruik making van regelmatige impact monitoring
- Binnen deze aanpak de kruisbestuiving met Publiekstrekking proberen van de grond te krijgen (Werkspoorkwartier, Cartesiusdriehoek) om hiermee kans op succes deelprogramma Publiekstrekking te vergroten.





Dit past binnen huidige PvA, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### Doelgroepenpak: fietsstimulering

Conclusie: de extra impuls op Ik Fiets, het enige regionale fietsstimuleringsprogramma van de afgelopen jaren, heeft om verschillende redenen (o.a. corona en andere inrichting monitoring) niet opgeleverd wat we ervan verwacht hadden (zie ook hoofdstuk 2 en 5.2). Dit project eindigt eind 2022, en de provincie is bezig om een nieuw project te ontwikkelen (wat ook beter aansluit bij de behoeften en ambities van de provincie). Dit is echter nog niet beschikbaar begin 2023, terwijl fietsstimulering wel instrumenteel is bij het benaderen van onze diverse doelgroepen. Aanbevelingen zijn daarom:

- Fietsstimuleringsproposities ontwikkelen die z.s.m. vanaf begin 2023 aangeboden kunnen worden aan de diverse GoW doelgroepen (i.i.g. voor overgangperiode na wegvallen programma van provincie).
- In overleg met provincie onderzoeken of fietsstimulering voor GoW doelgroepen het beste vanuit provincie en/of Goedopweg ontwikkeld kan worden.

Het alloceren van benodigd fietsstimulering budget past binnen de opdracht van Goedopweg en KTA Versterken budget.

### Onderwijsaanpak

Conclusies: naast alle nadelen van corona voor de studenten is de Onderwijsaanpak door de pandemie in de lift gekomen. Het is een geaccepteerd gespreksonderwerp geworden tussen onderwijsinstellingen en mobiliteitsambtenaren, er zijn spreidingsafspraken gemaakt gedurende de lock downs en 1,5 m afspraken, en in Utrecht Oost worden voor het eerst spreidingsafspraken gemaakt en nageleefd voor het OV (zie ook hoofdstuk 2 en 5.3). Daarnaast zijn er ook dingen tegen gevallen, waardoor er op dit moment nog geen scherp beeld is van de precieze probleemopgave. Voor basisscholen met parkeerproblemen hebben we geen rol van betekenis kunnen vervullen. Aanbevelingen:

- Onderwijsaanpak: samenwerking en afgesproken spreiding vasthouden in Utrecht Oost
- knelpunten regio breed goed scherp krijgen en doelstelling actualiseren
- voor nieuwe knelpunten maatwerk oplossingen realiseren.
- Voor basisscholen gemeente Utrecht en scholen ondersteunen bij de invoering van het nieuwe beleid rond parkeervergunningen

Dit past binnen huidige PvA, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### Doelgroepenpak: Scholen en wijkenaanpak

Conclusies: niet alle doelstellingen worden gehaald, maar desondanks voldoet het programma in zijn totaliteit wel aan de verwachtingen, zeker gezien de corona periode. Daarmee is het overall beeld dat de aanpak op koers ligt voor het behalen van de doelen in schooljaar 2021-2022 (zie ook hoofdstuk 2 en 5.4). Aanbevelingen zijn:





- Scholen en wijkenaanpak voortzetten, opschalen naar Amersfoort en evt andere gebieden
- op tijd evalueren en conclusies trekken voor evt vervolgetraject.

Dit past binnen huidige PvA, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### Doelgroepenaanpak: Publiekstrekking

Conclusies: het deelprogramma Publiekstrekking heeft tot nu toe niet tot de beoogde resultaten geleid. De aanpak is pas in 2020 opgestart vanwege capaciteitsgebrek, en heeft heel 2020 en 2021 stilgelegen ten gevolge van corona (zie ook hoofdstuk 2 en 5.5). Aanbevelingen zijn:

- Publiekstrekking met 2 a 3 initiatieven van de grond proberen te krijgen
- In de loop van 2023 monitoren en indien nodig bijsturen.

Dit past binnen huidige PvA, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### Goederenvervoer

Conclusies: de rol van Goedopweg heeft weinig toegevoegde waarde heeft en leidt nauwelijks tot het realiseren van de doelstellingen.

Daarom is het deelprogramma Goederenvervoer in 2020 stopgezet. Goedopweg ondersteunt nog wel werkgevers met logistieke vraagstukken vanuit de Werkgeversbenadering (zie ook hoofdstuk 2 en 6). Ondanks dat is er vanuit het regionale GoW perspectief wel een aanbeveling:

- Regionale overheden kunnen aan impact winnen als er een regionale visie/beleid op Goederenvervoer wordt ontwikkeld. De provincie kan hierin een regierol vervullen.

### Talking traffic / iVRIs 1<sup>e</sup> tranche

Conclusies: het project rond de iVRIs eerste tranche heeft laten zien dat het (regionaal en landelijk) veel meer tijd en moeite heeft gekost dan gedacht om alle technische problemen opgelost te krijgen. Daarnaast hebben werkprocessen van marktpartijen rond certificering en updates een grotere technische en financiële impact op wegbeheerders dan oorspronkelijk voorzien. Onder andere hierdoor zijn B&O kosten nog steeds niet volledig bekend. Het dynamisch sturen van en voorrang verlenen aan specifieke verkeersdeelnemers heeft op dit moment vooral bij nood- en hulpdiensten significante meerwaarde (zie ook hoofdstuk 2 en 7.1). Aanbevelingen:

- Eind 2022 afronding project 1<sup>e</sup> tranche en evaluatie, inclusief beoogde impact en kosten-baten iVRIs en aanbevelingen voor de 2<sup>e</sup> tranche.

Dit past binnen huidige PvAs, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### MaaS pilot Leidsche Rijn, Vleuten, de Meern

Conclusies: we kunnen concluderen dat we nog ver verwijderd zijn van de kwantitatieve doelstelling van 3.000 waardevolle deelnemers (we zitten op 18% daarvan). Dit is te verklaren door het corona-effect, weinig animo van leveranciers van deelmobiliteit in het pilotgebied en geen flankerende beleid van de gemeente met betrekking tot autogebruik in het pilotgebied. Wel zien we de laatste maanden een forse groei in deelname en gebruik sinds de corona maatregelen zijn opgeheven en sinds de pilot met studenten is gestart (zie ook hoofdstuk 2 en 7.2).





Aanbevelingen zijn:

- Uitgebreide landelijke en regionale evaluatie eind 2022 bij afronding van alle pilots
- op basis hiervan vervolvisie, beleid en activiteiten landelijk en regionaal bij moederorganisaties en Goedopweg.

Dit past binnen huidige PvAs, geen extra opdracht en/of budget nodig.

### Regionale Hinderaanpak

Conclusies: dit deelprogramma gaat pas effecten bereiken als de wegwerkzaamheden van de Galecopperbrug en daarna de A27 Houten Hooipolder zijn gestart. Dit was in 2021 nog niet het geval. Daarom zijn er wel procesresultaten (voorbereiding), maar nog geen output en outcome van deze projecten. Laat de werkwijze op dit moment al zien dat budgetten uit projecten (GCB, A27 HH) niet dekkend zijn voor de inzet van GoW. Daarnaast zijn er veel projecten die wel onder de regionale aanpak vallen (qua hinderbelasting) maar geen hinderbudget hebben (vrijwel alle onderhouds- en renovatie projecten, zie ook hoofdstuk 2 en 8). Aanbevelingen:

- Doorgaan met de hinderaanpak/het mobiliteitsmanagement voor de nu lopende projecten (Galecopperbrug, A27 Houten-Hooipolder,

vanaf? 2022 ook Verlichting A2 Landtunnel) met regelmatige impact monitoring.

- Kernbudget voor Hinderaanpak vrijmaken binnen KTA budget om werkzaamheden financieel dekkend te krijgen en om helder en rechtmatig te kunnen blijven verantwoorden.
- In 2023 of 2024 evalueren (zowel op impact als organisatie en samenwerking) en indien nodig bijsturen of andere afspraken maken.

Het alloceren van een kernbudget past binnen de opdracht en BO MIRT afspraken en binnen KTA Versterken budget.

### Communicatie

Conclusies: het deelprogramma Communicatie is succesvol in het bereiken van de gestelde doelen (zie ook hoofdstuk 2 en 8).

Aanbevelingen:

- Communicatie activiteiten verder blijven ontwikkelen.
- Impact zowel intern als extern bij verschillende doelgroepen blijven monitoren en indien nodig bijsturen.

Dit past binnen huidige PvA, geen extra opdracht en/of budget nodig.





## Bijlage 1 Toelichting effectmeting

### Inleiding

We willen natuurlijk weten welke impact we hebben bereikt op het gebied van ‘mijden en spreiden’ en de daarmee samenhangende CO2 reductie. We hebben daarom een enquête gehouden om de huidige impact te bepalen (behaald in de periode begin 2020 – begin 2022). Deze enquête viel in een bijzondere periode. Het enorme effect van de coronacrisis op de mobiliteit maakt het lastiger om de impact van de Goedopweg projecten te meten. Veranderingen in reisgedrag kunnen grotendeels worden toegeschreven aan de verschillende lockdowns en thuiswerkadviezen vanuit de overheid. Ten tijde van de enquête was het thuiswerkadvies eerst *‘Werk thuis. Ga alleen naar het werk als het moet’* en vanaf 15 februari 2022 werd het *‘Werk maximaal de helft van de werktijd op kantoor’*. Om toch zo goed mogelijk inzicht te krijgen, hebben we de enquête laten invullen door werknemers van bij Goedopweg aangesloten werkgevers, maar ook door een representatieve steekproef van werknemers bij overige werkgevers. De gedachte daarachter is dat het verschil in mobiliteitsontwikkeling tussen deze groepen inzicht geeft in de impact van de werkgeversbenadering.

Om de plausibiliteit van de uitkomsten te toetsen hebben we daarnaast een vergelijking gemaakt met de prognoses die we eerder al hadden gemaakt op basis van vuistregels en alle mobiliteitsscans. Hierna laten we eerst de prognoses zien en daarna de uitkomsten van de enquête. Tenslotte vergelijken we deze met elkaar (tabel B2).

### Eerder gemaakte prognoses van de potentie van de werkgeversbenadering

- Een landelijke meta-analyse<sup>13</sup> van werkgeversbenaderingen heeft laten zien dat deze gemiddeld leiden tot 0,04 spitsmijdingen per aangesloten werknemer per dag en 3,2 kg CO2 reductie per spitsmijding. Het grootste deel van deze spitsmijdingen zijn automijdingen, dus autoritten die vervangen worden door een rit met een ander vervoermiddel of door thuiswerken. In combinatie met de omvang van de werkgeversbenadering, meer dan 200.000 aangesloten werknemers waarvan 75.000 minimaal in stadium ‘mobiliteitsscan’, kunnen we hiermee een inschatting geven dat de potentie van onze werkgeversbenadering ongeveer 1.500-8.000 automijdingen is en 5-25 ton CO2 reductie per dag. Let wel: deze conversie-vuistregels zijn van vóór de corona pandemie. Sindsdien is de overstap naar thuiswerken (veel) makkelijker geworden en de e-bike nog meer ingeburgerd geraakt. Gedragsverandering naar reizen met openbaar vervoer is juist moeilijker geworden, omdat een deel van de medewerkers terughoudender is geworden om met het openbaar vervoer te reizen.
- De huidige bijna 75.000 unieke medewerkers die we in de RegioAnalyst (optelsom van alle mobiliteitsscans) hebben, geven belangrijke inzichten in het potentieel om verandering te brengen in werken en reizen:

<sup>13</sup> Bron: Factsheet Werkgeversaanpak uit de Toolbox Slimme Mobiliteit (RWS, 2017)





- De RegioAnalyst laat zien dat 2 dagen thuiswerken (1 dag bovenop wat velen al doen) leidt tot een reductie van autoritten van 25 tot 30%. Afgaande op het totaal aantal medewerkers in de aanpak (ruim 200.000) betekent dit een potentieel van 56.000 automijdingen per dag. Als de 'mission possible' is dat we 10% gedragsverandering realiseren in deze groep dan betekent dit 5.600 automijdingen.
- Eenzelfde exercitie in de RegioAnalyst voor verschuiving van auto naar OV, fiets en lopen (modal shift) leidt tot een maximale conversiefactor van 0,19. Dat wil zeggen dat de potentie van deze modal shift 19 automijdingen per dag is op 100 medewerkers. In dit scenario fietst iedereen die minder dan 7 kilometer van het werk woont elke dag naar het werk en kiest van de overige medewerkers iedereen elke dag voor het OV als ze daarmee maximaal 25% langer onderweg zijn dan met de auto.
- De combinatie van thuiswerken en modal shift leidt tot een maximale conversiefactor van 0,42. Met 200.000 medewerkers in de aanpak dus een maximaal potentieel van 84.000 automijdingen per dag. Een 'mission possible' van 10% betekent 8.400 automijdingen per dag.
- Als je dit omrekent dan kom je ongeveer uit op een CO2 reductie van 40 ton/dag (o.b.v. gemiddelde woon-werkafstand 29 km, een emissiefactor Tank to Wheel van 0,163 kg/km en Zero Emissie vervoersalternatieven) of 27 ton/dag als je uitgaat van de vuistregel uit de eerder genoemde landelijke meta-analyse.

#### Gemeten huidige impact werkgeversbenadering

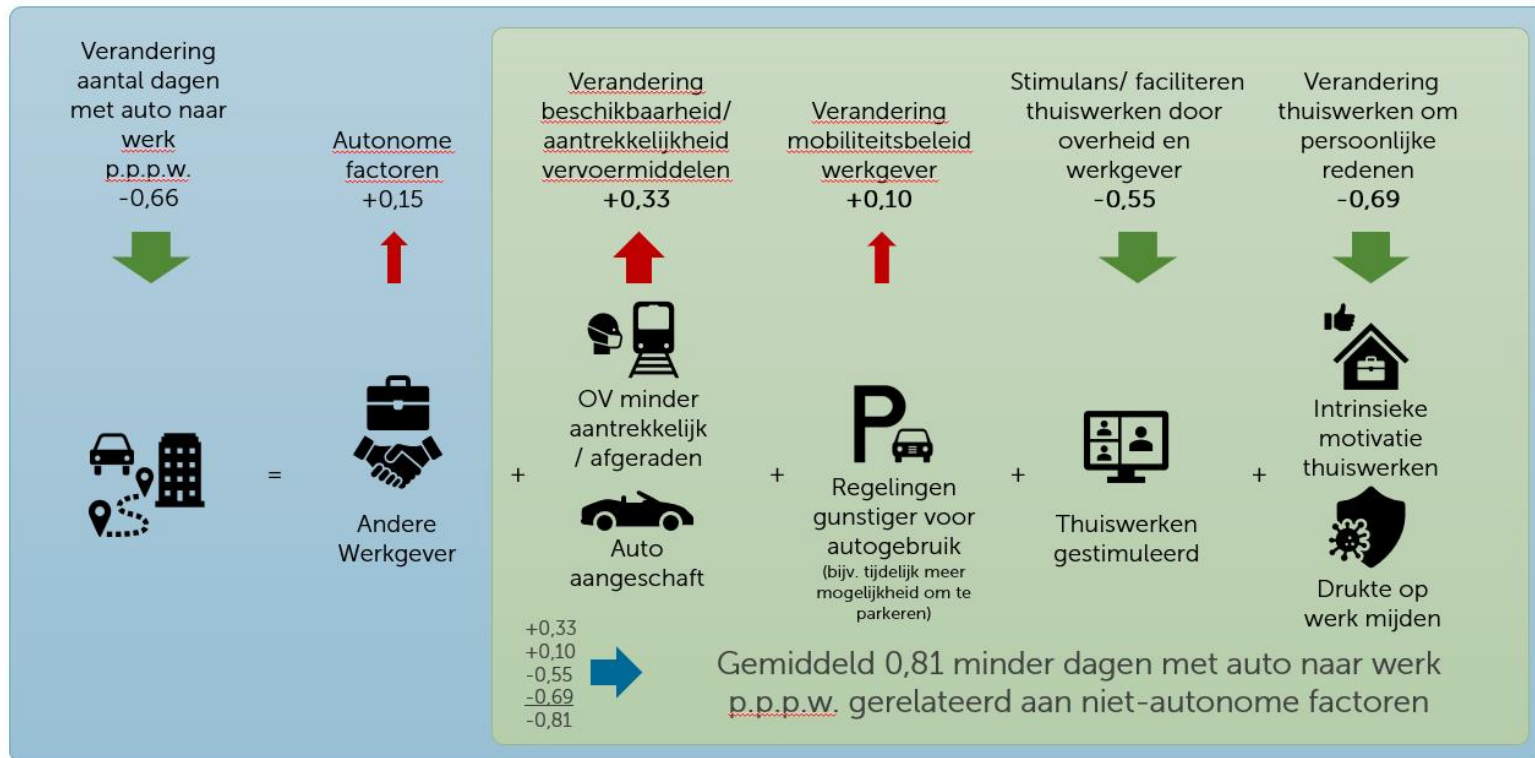
- Figuren B1 (voor bij Goedopweg aangesloten werkgevers) en B2 (voor overige werkgevers) laten de uitkomsten van de verklarende (regressie-) analyses zien. We onderscheiden de bij Goedopweg aangesloten werkgevers van de overige werkgevers omdat het verschil daartussen inzicht geeft in de impact van de werkgeversbenadering. In de analyses wordt gekeken naar de ontwikkeling in het aantal dagen per week dat medewerkers met de auto naar het werk gaan. Het gaat om de ontwikkeling tussen begin 2020 vóór corona en maart/ april 2022 toen de enquête werd gehouden. Vervolgens wordt gekeken welke factoren een verklaring vormen voor de waargenomen ontwikkelingen.
- De relevante verklarende factoren staan in het groene blok in de figuren. Autonome factoren (zoals verhuizingen of veranderingen van werkgever) vallen daar buiten. De factoren in het groene blok zijn ingedeeld in 4 categorieën: (1) verandering beschikbaarheid/ aantrekkelijkheid vervoermiddelen, (2) verandering reiskostenregelingen werkgever, (3) stimulans/ faciliteren thuiswerken door overheid en werkgever en (4) verandering thuiswerken om persoonlijke redenen. De categorieën bevatten elk ongeveer 6-10 factoren. Deze zijn niet allemaal opgenomen in de figuren, zie voor de complete regressiemodellen de onderzoeksverantwoording in de bijlage.
- Met pictogrammen zijn alleen de factoren uitgebeeld die statistisch significant zijn in het regressiemodel. Interessant is dat deze belangrijkste factoren deels verschillend zijn voor de bij Goedopweg aangesloten werkgevers en de overige werkgevers.





- Het effect van de factoren op de verandering in het aantal dagen met auto naar werk per automobilist per week staat per categorie getalsmatig weergegeven. Deze waarden en de optelsom (onderaan in het groene blok) zijn ook verschillend voor de bij Goedopweg aangesloten werkgevers en de overige werkgevers.

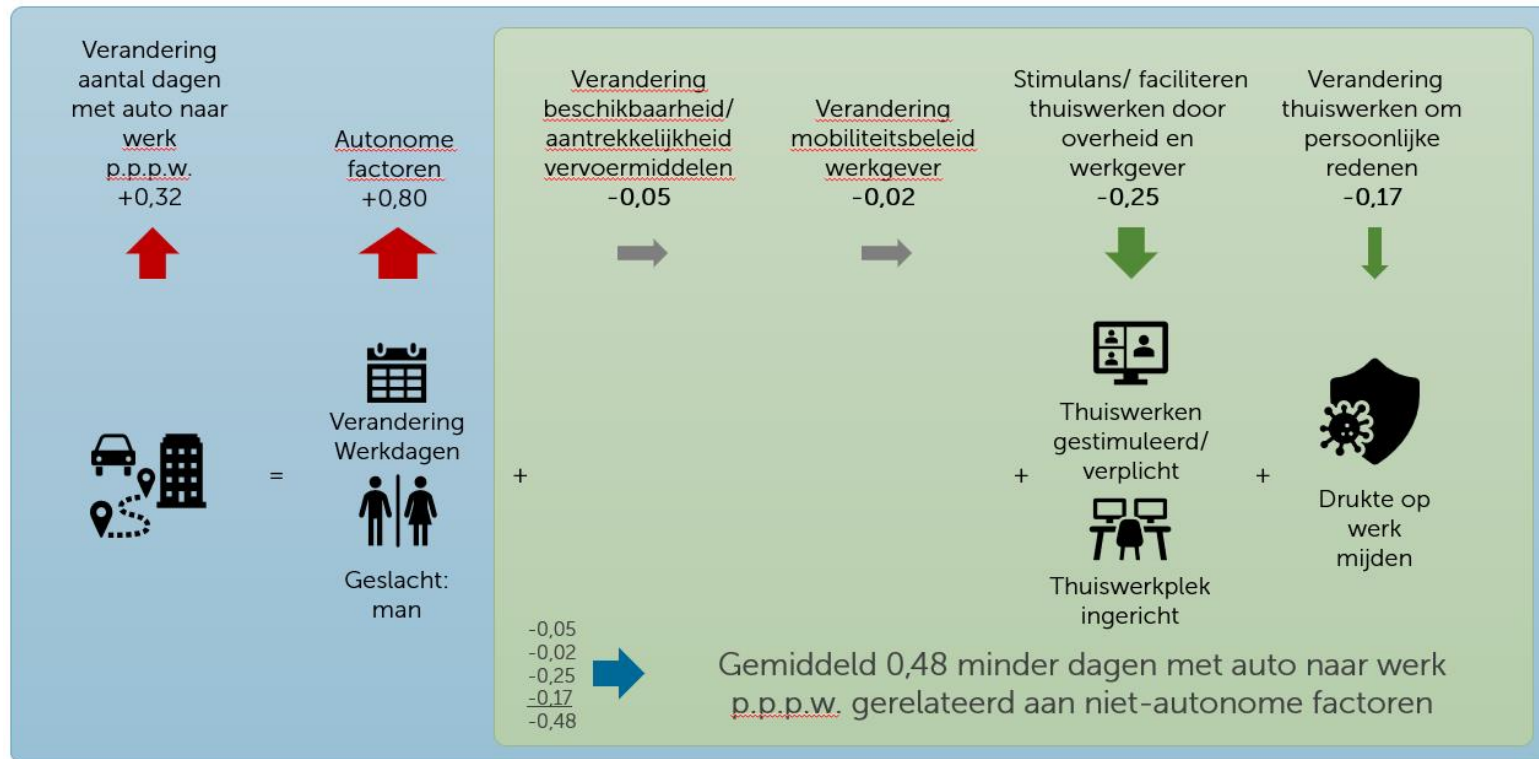
*Figuur B.1: Verklaring verandering autogebruik werkgevers aangesloten bij Goedopweg*



- Bij Goedopweg aangesloten werkgevers is sprake van een afname van het aantal autodagen in 2022 vergeleken met begin 2020 (pre-corona). Gemiddeld een daling van 0,66 autodagen per automobilist per week.
- Deze afname is vooral het gevolg van meer thuiswerken. Door een stimulans om thuis te werken door de werkgever of de overheid en door persoonlijke redenen (positieve ervaringen met thuiswerken, drukte op het werk willen mijden). Deze categorieën van factoren zijn verantwoordelijk voor een daling van 0,55 respectievelijk 0,69 autodagen per automobilist per week.



- Zaken die met bezit en aantrekkelijkheid van vervoermiddelen te maken hebben zorgen juist voor een groter aantal autodagen (met name door niet meer met het OV te willen reizen en in mindere mate door de aanschaf van een auto). Een kleine rol speelt ook dat autogebruik soms aantrekkelijker is gemaakt tijdens de coronapandemie, bijvoorbeeld door meer medewerkers (tijdelijk) een parkeerplaats toe te staan vanwege het willen vermijden van het OV.



Figuur B.2: Verklaring verandering autogebruik overige werkgevers

- Bij overige werkgevers is sprake van een toename van het aantal autodagen in 2022 vergeleken met begin 2020 (pre-corona). Gemiddeld een toename van 0,32 autodagen per automobilist per week.
- Deze toename is het gevolg van autonome factoren zoals een verandering van het aantal werkdagen.
- Thuiswerken zorgt er voor dat de toename door autonome factoren deels wordt tegen gegaan.



Wat zien we als we de figuren B1 en B2 vergelijken met elkaar:

- Bij Goedopweg aangesloten werkgevers is sprake van een afname van het aantal autodagen in 2022 vergeleken met begin 2020 (pre-corona). Bij Niet-Goedopweg werkgevers zien we een toename in deze periode.
- Voor beide groepen werkgevers geldt dat thuiswerken zorgt voor een afname van autodagen. Autonome factoren zorgen juist voor een toename van autodagen.
- Thuiswerken zorgt bij Goedopweg aangesloten werkgevers voor een grotere afname van autodagen dan bij de overige werkgevers.
- Bij Goedopweg aangesloten werkgevers is er een beperkt effect van factoren die de verkeerde kant op werken: niet meer met het OV willen reizen, aanschaf van een auto of (tijdelijk) gunstigere regelingen voor autogebruik. Bij overige werkgevers dragen deze aspecten nauwelijks bij aan de ontwikkeling van het aantal autodagen.
- Het verschil in afname van autodagen per automobilist per week tussen bij Goedopweg aangesloten werkgevers en overige werkgevers kun je interpreteren als de impact van de werkgeversbenadering. Bij de bij Goedopweg aangesloten werkgevers is de reductie van autodagen door deze factoren in totaal 0,81 per automobilist per week en bij de overige werkgevers 0,48. Het verschil is dus 0,33 autodagen per automobilist per week.

*Tabel B.1: Berekening impact werkgeversbenadering*

|                                      | Gemiddeld aantal dagen minder met auto naar werk p.p.p.w. gerelateerd aan niet-autonome factoren |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Werkgevers aangesloten bij Goedopweg | 0,81                                                                                             |
| Overige werkgevers                   | 0,48                                                                                             |
| Vershil                              | 0,33                                                                                             |

- Met ongeveer 131.000 automobilisten werkzaam bij de bij Goedopweg aangesloten werkgevers kom je dan op een reductie van 43.230 autodagen per week. Dit rekenen we om naar een reductie van autoritten per werkdag (x 2/5). Dit is 17.292 dus afgerond 17.300 automijdingen per werkdag.
- Als je dit omrekent dan kom je ongeveer uit op een CO2 reductie van 82 ton/dag (o.b.v. gemiddelde woon-werkafstand automobilisten 29 km, een emissiefactor Tank to Wheel van 0,163 kg/km en Zero Emissie vervoersalternatieven). Uitgaande van 225 werkdagen kom je dan op een CO2 reductie van 18.400 ton per jaar.





*Impact werkgeversbenadering in cijfers:*

**17.300**      *vermeden autoritten per dag*  
**18.400**      *ton minder CO2 uitstoot per jaar*

*Tabel B.2: Vergelijking berekening huidige impact met prognoses*

| Methode                                                               | Automijdingen per werkdag | CO2 reductie in ton per werkdag |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Huidige impact o.b.v. verklarende analyse                             | 17.300                    | 82                              |
| <i>Prognoses o.b.v. vuistregels en inschatting 'mission possible'</i> |                           |                                 |
| O.b.v. Factsheet Toolbox Slimme Mobiliteit                            | 1.500 - 8.000             | 5-25                            |
| 'Mission possible' o.b.v. RegioAnalyst                                | 8.400                     | 40                              |

- De huidige impact (februari/ maart 2022) lijkt groot (2 maal zoveel) in vergelijking met de prognoses. Misschien geeft dit onderzoek een overschatting vanwege de coronasituatie en het gedeeltelijke thuiswerkadvies vanuit de overheid ten tijde van het enquête-onderzoek. Een andere verklaring zou kunnen zijn dat de werkgevers die de enquête hebben uitgezet meer dan gemiddeld hun beleid hebben aangepast richting het spreiden en mijden van autoverkeer. Het kan echter ook zijn dat onze prognoses een onderschatting zijn, omdat de blijvende effecten van thuiswerken hierin nog onvoldoende zijn meegenomen.





## Bijlage 2 Doelbereik afgesproken doelen en ambities 2020

| Afspraken eind 2024                                          | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 58 aangesloten werkgevers met 92.000 werknemers              | - 124 aangesloten werkgevers (va fase Mobiliteitsscan of verder), 400 in totaal (incl. fase introductie en intentie)<br>- Ruim 70.000 bijbehorende medewerkers (va fase Mobiliteitsscan of verder), 206.000 in totaal (incl. fase introductie en intentie)                                                                                                                                                                           |
| 30 aangesloten logistieke partners                           | Deelprogramma stopgezet, geen actieve samenwerking met logistieke partners                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 2 aangesloten onderwijsinstellingen met 55.000 studenten     | Samenwerking met 3 onderwijsinstellingen in Utrecht Oost (USP en Rijnsweerd) die samen meer dan 55.000 studenten hebben.                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 83 (+28) operationele IVRI's                                 | Eind 2021 waren 81 iVRI's opgeleverd.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 3.000 klanten MaaS dienst                                    | Eind 2021 waren er 541 klanten in Leidsche Rijn van de MaaS dienst Gaiyo (zgn. waardevolle deelnemers).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Doelen eind 2024                                             | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 10.000 dagelijkse overstappers naar Slim en Duurzaam in 2024 | 17.300 vermeden autoritten per dag. Dit is woon-werkverkeer, dus uitgaande van heen- en terugreis zijn dit 8.650 "dagelijkse overstappers".                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 10.000 mijdingen per dag op HWN Ring Utrecht                 | Niet gemeten. O.b.v. de gebruikte onderzoeksmethode kunnen we de locatie van de mijdingen niet bepalen. Aanvullend onderzoek is niet uitgevoerd vanwege gebrek aan tijd en capaciteit.<br>Kwalitatief is te zien dat er vooral een groei in thuiswerken is, wat zorgt voor mijdingen op HWN, OWN en OV. Naast thuiswerken zetten werkgevers (individueel en in de Gebiedssamenwerkingen) ook veel in op het stimuleren van de fiets. |
| 10.000 mijdingen per dag op OWN Utrecht en Amersfoort        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 2.750 OV mijdingen per dag op de OV Terminal door spreiding  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 5.000 meer medewerkers uit de auto op de fiets               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 16 kiloton CO2 reductie per jaar in 2024 t.o.v. 2018         | 18,4 kiloton minder CO2 uitstoot per jaar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Signaleren verbeterpunten Randstadspoor                      | Zit in lopende werkzaamheden verweven; niet verder meegenomen in evaluatie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Ambities eind 2024                                           | Samenvatting doelbereik eind 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Minder reizen (thuiswerken, e-consulting)                    | De effectmeting Werkgeversbenadering laat zien dat de automijdingen vooral dankzij thuiswerken zijn gerealiseerd. Het absolute gebruik van OV en fiets is hierdoor afgenomen. De e-bike is bij organisaties die bij Goedopweg zijn aangesloten wel gegroeid in aandeel als je het thuiswerken niet meetelt.                                                                                                                          |
| Modal shift van auto naar fiets en andere modaliteiten       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Meer gebruik deelmobiliteit en MaaS                          | Deelmobiliteit en MaaS zijn sinds 2020 steeds meer beschikbaar gekomen en worden ook gebruikt. Het aantal klanten/waardevolle gebruikers van de MaaS app blijft sterk achter bij de doelstelling ten gevolge van COVID. De evaluatie van de MaaS-pilot moet nog plaatsvinden.                                                                                                                                                        |
| Elektrificatie wagenpark                                     | Deelprogramma nooit ontwikkeld, tot nu toe buiten de scope van Goedopweg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Logistieke modal shift, belading en minder ritten            | Deelprogramma stopgezet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Effecten aanpak op leefbaarheid en veiligheid                | Geen kwantitatieve doelen op geformuleerd, is ongemeten bijvangst van het programma.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |





## Bijlage 3 Eerste afspraak doelbereik KTA 1e tranche

Vastgesteld in de Stuurgroep Goedopweg 15 oktober 2018 en Programmaraad U Ned 17 oktober 2018

### Bijlage: Prestatieafspraken KTA U Ned

Onderstaand overzicht wordt aangevuld na verdere uitwerking van de maatregelen.

|                                | PRESTATIEAFSPRAKEN VOOR 3 JAAR KTA U Ned                          |                                 |      |      |      |       |      |                                                                        |                 |                        |                          |                          |  |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------|------|------|-------|------|------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| Specificatie                   | BEREIKBAARHEID WEG met onderverdeling in aantallen spitsmijdingen |                                 |      |      |      |       |      | BEREIKBAARHEID OV HERVERDELING IN UIT+ OVERSTAPPERS Met onderverdeling |                 | CO2 REDUCTIE           |                          |                          |  |
| Opv Tabel uit memo van 24 juli | Prestatie afspraken BBV resultaat (spitsm, na 4 jr)               | KTA resultaat (spitsm, na 3 jr) | A1 2 | A2 7 | A2 8 | A2 11 | A1 3 | MINDER OP mukc ntb                                                     | MEER OP RSS ntb | 30,000 ton in 3 jaar ? | BBV budget (4 jr ex btw) | KTA budget (3 jr ex btw) |  |
| Doelgroepen aanpak             | 6.050                                                             | 3.600                           |      |      |      |       |      |                                                                        |                 |                        | 12,8 mln                 | 6,6 mln                  |  |
| Werkgevers aanpak              | 4.301                                                             | 2.760                           |      |      |      |       |      |                                                                        |                 |                        | 7 mln                    | 4,7 mln                  |  |
| Logistiek                      | 45                                                                | 150                             |      |      |      |       |      |                                                                        |                 |                        | 1 mln                    | 0,96 mln                 |  |
| CO2 reductie                   | 9.645 ton/j                                                       | 6.420 ton/j                     |      |      |      |       |      |                                                                        |                 |                        |                          |                          |  |





## Bijlage 4: Overzicht bronnen

### Algemeen

Stuurgroep dashboards 2020, 2021, 2022

Factsheet LRO 2020 – Goedopweg, o.b.v. enquête okt/nov 2020

Resultaten enquête Hoe reis jij in coronatijd, mei 2021

Duiding huidige mobiliteitsbeeld, besproken in DO d.d. 16-11-21

Periodieke multimodale monitors Stationsgebied & Utrecht Oost

### Plannen van Aanpak & ex-ante studies

Memo ambities, doelen en afspraken KTA, besproken in SG d.d. 03-02-2020

PvA Communicatie, vastgesteld in DO 12-01-21

Doelen communicatie, memo mei 2021

PvA Werkgeversbenadering, vastgesteld in DO d.d. 16-06-20

Laadvermogen Stationsgebied Utrecht, studie juli-2021

Laadvermogen Utrecht Oost, studie januari-2022

PvA Onderwijsaanpak, vastgesteld in DO d.d. 30-03-21

Herijking onderwijsaanpak, vastgesteld in DO d.d. 16-03-22

PvA regionale hinderaanpak, vastgesteld in DO d.d. 12-01-2021

Start uitvoeringsfase Slimme Kruisingen, vastgesteld in SG d.d. 01-02-2017

PvA MaaS pilot LR, vastgesteld in SG d.d. 31-10-18

PvA Routinematige reizigers, vastgesteld in DO d.d. 01-21

PvA Publiekstrekking, vastgesteld in DO d.d. 30-03-21

Uitvoeringsplan de Fietsmeesters Scholen- en wijkenaanpak 2020-2021

### Project specifieke resultaten

#### *Communicatie*

Mediaoverzichten 2020, 2021, 2022

Onderzoek naamsbekendheid, imago & gedragsdeterminanten, juli 2021

#### *Werkgeversbenadering*

Effectmeting werkgeversbenadering – periode 2019 – 2021, mei 2022

#### *Talking Traffic*

Memo eerste effecten iVRI's op N201 en simulatiestudie NRU (met onderliggende rapporten), DO 16-09-2020

Analyse prio pilot wegininspecteurs N201, oktober 2020

Memo doelen Slimme Kruispunten, besproken in SG d.d. 09-11-2020

#### *MaaS pilot*

Maandelijkse managementrapportages Innovactory

Poster voortgang MaaS pilots, april 2022

#### *Doelgroepenaanpak*

Westelijke Stadsboulevard - Overzicht en stand van zaken mobiliteitsmanagement WSB, besproken in SG d.d. 29-03-2022

