

## **SPITSRIJDERS BEWUST MAKEN VAN KEUZEMOGELIJKHEDEN**

**Wetenschappers, praktijkpartijen en overheden werken in het kennisprogramma Smart Urban Regions of the Future (SURF) tot 2020 samen aan kennis op de raakvlakken van ruimte, wonen, bereikbaarheid, economie en bestuur in stedelijke regio's. In de onderzoeken van de vijf consortia is een belangrijke rol weggelegd voor de praktijkpartijen. Wat zijn hun verwachtingen van SURF? Ewout Spit van De Verkeersonderneming wil automobilisten stimuleren om eigenhandig het fileprobleem aan te pakken.**

Files. Een dagelijkse bron van frustratie voor miljoenen Nederlanders. Neem als voorbeeld de regio Rotterdam. De A20 staat steevast hoog in de file top-10. Op de A16 van en naar het zuiden regent het opstoppingen. En de grootste capaciteitsproblemen van de A15 zijn door nieuw asfalt opgelost, maar de aan- en afvoerwegen slibben zienderogen dicht. Ewout Spit, projectmanager bij De Verkeersonderneming in Rotterdam, heeft het dagelijkse filerijden vaarwel gezegd. Zo'n zes jaar geleden stapte hij voor woon-werkverkeer over op het openbaar vervoer. Een logische stap, maar in de praktijk is dat voor veel mensen een brug te ver. 'Uit onderzoek blijken de first en de last mile vaak de bottleneck voor mensen. Bijna niemand woont en werkt naast het station en daardoor blijft de verleiding om de auto te pakken groot.' De Verkeersonderneming bedenkt oplossingen en alternatieven voor het rijden in de spits, zoals het spitsmijdenproject 'Wild! van de spits'. Automobilisten die hun stek in de rijen wachtende auto's opgeven, krijgen een beloning in euro's. 'Zo'n prikkel werkt', weet de projectmanager. 'Van de 160.000 spitsrijders in de regio Rotterdam nemen 11.000 mensen deel aan de proef en gaan 4.000 weggebruikers daadwerkelijk de spits mijden. Wat we bij dit project proberen, is de problemen niet op één plek aanpakken, maar juist op de hele 'slinger rond Rotterdam'. Dus op de A16, A20 en de A13.'

### **Verhandelbare spitsrechten**

Belonen klinkt als het Ei van Columbus, maar de initiatieven om de spits te mijden hebben allemaal hetzelfde struikelblok. Wie betaalt de rekening? Met U-SMILE (spreek uit als: you smile) hoopt Spit samen met collega's en wetenschappers een nieuwe stap te zetten om het fileprobleem in de kiem te smoren. Met behulp van 'verhandelbare spitsrechten'. Weggebruikers krijgen binnen U-SMILE een vast aantal 'spitsrechten'. Als ze meer gebruiken dan moeten ze die bijkopen, gebruiken ze minder dan kunnen ze die verkopen. Met U-SMILE wil De Verkeersonderneming Rotterdam – liefst dit jaar nog – in de regio een pilotproject uitvoeren. 'We zien kansen voor verhandelbare spitsrechten, vergelijkbaar met de emissierechten voor CO2-uitstoot', zegt Spit.

### **Rijgedrag in kaart**

Startpunt voor de pilot zijn de huidige proeven met spitsmijden. Allereerst brengen verkeerscamera's met een nulmeting het rijgedrag van alle automobilisten in kaart. Vervolgens kunnen camera's, apps of gps-technologie ingezet worden om het rijgedrag van deelnemers te volgen.

Een van de uitdagingen bij U-SMILE is de vraag wat de waarde van een spitsrit zal zijn, want de markt zal zijn werk gaan doen. Zo zou een spitsrecht op de drukke donderdagochtend wel 7 euro kunnen opbrengen of kosten, terwijl de rustige avondspits op vrijdag misschien nog maar een euro kost of waard is. 'We weten niet of het zo gaat werken, maar ik ben heel erg benieuwd', zegt de Rotterdamse projectmanager. 'We hopen dat de groep van deelnemers groot genoeg is om onderling de spitsrechten te verhandelen. Dan ontstaat vanzelf de marktplaats waar de spitsrechten gekocht en verkocht worden.'

### **Slimme maatregelen**

U-SMILE staat voor Urban Smart Measures and Incentives for quality of Life Enhancement. Vrij vertaald: slimme stedelijke maatregelen en stimulansen om de kwaliteit van leven te verbeteren. Slimme maatregelen kunnen technische snuffjes zijn, maar ook manieren om het gedrag van mensen beïnvloeden.

'We willen informatie delen en ophalen en nieuwe stappen zetten met behulp van theoretische modellen', zegt Spit. 'Mijn wens is dat we een model maken waarin die verhandelbare spitsrechten daadwerkelijk uitgewisseld kunnen worden. Zo'n systeem hoeft wat mij betreft niet meteen perfect te werken; als het in een pilot heeft gedraaid, kunnen we met hulp van onderzoek het model verder ontwikkelen.'

'Ik zie dat wetenschappers en mensen uit de praktijk hetzelfde doel voor ogen hebben maar vanuit hun expertise een andere kant opkijken. Door ze binnen het SURF-project te verbinden, krijg je toekomstig beleid dat én een wetenschappelijke onderbouwing heeft én in de praktijk blijkt te werken.'

Naast de universiteiten in Amsterdam (VU), Delft en Groningen doet de Hogeschool van Amsterdam mee. En naast Rotterdam zijn Amsterdam met de Arena en de Zuidas en Groningen proeftuinen van het project. In de Rotterdamse Verkeersonderneming werken het Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio.

### **Strategische momenten**

De oorzaak van files is vaak een combinatie van omstandigheden, zoals het weer, opstoppingen door ongevallen of het economisch tij. Toch blijkt dat ingrepen op strategische momenten een wereld van verschil maken. 'Het gaat dan met name om de start van de spits', weet Spit. 'Als je dan 10% minder weggebruikers hebt, kan dat files voorkomen. Aan ons de taak om uit te zoeken wanneer mensen wel of niet getriggerd worden om die file te mijden. Iedereen vindt het vervelend om stil te staan. Maar bijna niemand op de weg voelt zich probleemeigenaar en gaat zijn of haar gedrag aanpassen.'

### **Drijfveren van spitsrijders**

Nu de roep om meer asfalt afneemt en rekeningrijden op de politieke agenda ontbreekt, richten beleidsmedewerkers zich vooral op de automobilist zelf. 'Sommige mensen zitten vast aan de spits, omdat ze bijvoorbeeld in ploegendienst werken of chauffeur zijn. Maar dat geldt lang niet voor iedereen. Wat zijn de drijfveren van die mensen om elke ochtend op hetzelfde moment in de auto te stappen?' 'We weten uit enquêtes dat het voor veel werkenden een gewoonte is en dat ze geen prikkels of uitdagingen krijgen om hun gedrag te veranderen. De mensen die zowel in werk als privé flexibel zijn, willen we bewust maken van de keuzes die ze hebben. Zij kunnen bijvoorbeeld in gesprek gaan met hun werkgever om een dag thuis te werken of een uurtje later te starten.'

### **Gezondere levensstijl**

En hoe kan U-SMILE de kwaliteit van ons leven precies verbeteren? 'Het zal niet onze eerste focus zijn, maar minder files betekent dat de mensen minder in de file staan. Hierdoor zijn ze sneller van A naar B. Door het slimmer gebruiken van de huidige infrastructuur zorgen we voor minder (nieuwe) aanleg van asfalt, redeneert de projectmanager.

Ook economisch levert ingrijpen winst op, want alleen al de schade door files voor de transportsector loopt jaarlijks in de honderden miljoenen. 'En vergeet de gemiddelde burger niet. Voor mensen is mobiliteit na huisvesting de grootste kostenpost. Zelfs duurder dan eten en drinken. Veel mensen hebben een eigen auto die 90% van de dag stilstaat. Economisch gezien is een eigen auto een investering waar je uitsluitend op afschrijft.'

### **Mobiliteit als service**

Bij De Verkeersonderneming spelen ze al in op toekomstige mobiliteitsvraagstukken, zoals 'mobility as a service'. Dit concept gaat uit van een systeem waarin operators abonnementen verstrekken. Net zoals telecomproviders, maar dan voor mobiliteit. Een tussenvorm daarvoor is de Marktplaats voor Mobiliteit. Dat is door De Verkeersonderneming ontwikkeld. Hier komen vraag (van klanten) en aanbod (van dienstverleners) bij elkaar. De achterliggende filosofie is dat private partijen geld verdienen aan het oplossen van een collectief maatschappelijk probleem. Spit: 'Dit past ook heel goed in de tijd dat we als overheid een participerende rol gaan spelen. Om de private partijen van de kant te duwen, investeren we drie jaar cofinanciering. We hebben al dienstverleners zoals de watertaxi, waardoor automobilisten niet met de auto de stad in hoeven, een app met real time files en een elektrische deelfiets. Het verdienmodel van de bedrijven kan een betaalde app zijn of een vervoersabonnement. Alles is hierbij weer gericht op die eerste en die laatste mijl die mensen afleggen. Tot nu toe zorgt de Marktplaats voor Mobiliteit voor vierduizend spitsmijdingen. En we zien dat het als een olievlek werkt.'