

I ♥ MIJDEN

Spitsmijden in Brabant in 10 resultaten

Spitsmijden: de helft minder ritten in de spits

Ruim de helft minder ritten in de spits én automobilisten die er voor kiezen de spits te blijven mijden. Het zijn de veelbelovende eindresultaten van Spitsmijden in Brabant, een initiatief van de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

Spitsmijden in Brabant is opgezet om op een innovatieve en praktijkgerichte manier te onderzoeken of spitsrijders te verleiden zijn tot gedragsverandering. De deelnemers kregen een geldbeloning als zij de spits in 's-Hertogenbosch en Eindhoven zouden mijden. Daarbij konden zij gebruik maken van innovatieve reisinformatie via een handcomputer, de TravelStar. De praktijkproef duurde twee jaar, van september 2010 tot september 2012.

Spitsmijden kun je leren

“De resultaten van spitsmijden zijn heel mooi”, zegt de Brabantse gedeputeerde Ruud van Heugten trots. De deelnemers pasten hun reisgedrag verrassend vaak aan: bij meer dan de helft, gemiddeld 53 procent, van hun dagelijkse ritten van en naar werk vermeden de deelnemers de spits. Zij vertrokken op een ander moment, reden een andere route om het centrum heen of kozen het openbaar vervoer of de fiets.

Veelgenoemde pluspunten van spitsmijden waren een rustige weg, werken aan de conditie en ontspannen aankomen op werk. “We zijn trots op wat de deelnemers hebben laten zien. Het blijkt dat mensen gaandeweg hun eigen redenen vonden om buiten de spits te reizen. Ze hebben zelf gekozen om de spits te blijven mijden en houden dit ook zonder beloning vol”, aldus de gedeputeerde. “Dat is een hoopvol gegeven voor de toekomst. Spitsmijden kun je dus leren.”

Ruud van Heugten

Samenwerkingspartners

Spitsmijden in Brabant is een initiatief van de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, in samenwerking met de gemeenten 's-Hertogenbosch en Eindhoven en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. ARS Traffic & Transport Technology is verantwoordelijk voor de uitvoering en evaluatie. Onderzoeksbureau Dijksterhuis & Van Baaren heeft het gedragspsychologisch onderzoek begeleid.

Innovatie krijgt de ruimte

Doel van Spitsmijden in Brabant is kennis opbouwen. Kennis over wat de effecten zijn van een financiële beloning en reisinformatie op het reisgedrag van automobilisten. Ook laat Spitsmijden zien welke mogelijkheden gedragsveranderingstechnieken bieden om invloed uit te oefenen op de reiskeuze van forensen. Met deze inzichten willen de samenwerkingspartners bouwen aan het voorkomen van bereikbaarheidsproblemen in Brabant en de rest van Nederland. Hierbij krijgen innovatieve ideeën alle ruimte.

Onderzoek naar gedragsverandering

Het onderzoeksbureau heeft binnen de praktijkproef uitgezocht hoe de deelnemers extra gestimuleerd konden worden om de spits te mijden. Op basis van inzichten uit de psychologie is het effect van gedragsinterventies onderzocht, zoals het persoonlijk en concreet maken van spitsmijden en het bewust maken van de intrinsieke motivatie.

Vervolg spitsmijden

Spitsmijden in Brabant krijgt op meerdere vlakken een vervolg. De provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven gebruiken de resultaten bij het actieprogramma Beter Benutten Brabant. Zij willen spitsmijden vaker inzetten om zo de bestaande infrastructuur beter te benutten. Voorbeelden van andere, reeds lopende projecten die speciaal gericht zijn op gedragsverandering onder automobilisten zijn 'Fiets in de versnelling', 'Winnen van de file' op de A2 en het project 'ITS regionale informatiediensten'.



“Spitsmijden geeft inzicht in je eigen reisgedrag”

Hoe werkt Spitsmijden in Brabant?

Twee jaar lang, tussen september 2010 en september 2012, deden de deelnemers aan Spitsmijden in Brabant mee met de praktijkproef. Zij kregen een geldbeloning als zij niet met hun auto in de spits in de centra van Eindhoven en 's-Hertogenbosch reden. Ook konden zij gebruik maken van geavanceerde reisinformatie op een handcomputer, de TravelStar.

De deelnemers konden elke maand tot honderd euro verdienen door met hun auto uit de spits te blijven. Dat betekende dat zij tijdens vastgestelde spitsperioden de centra van Eindhoven en 's-Hertogenbosch moesten mijden. Het principe was eenvoudig: afhankelijk van het oorspronkelijke reisgedrag van een deelnemer werd een maximum beloning vastgesteld. Elke keer dat iemand tijdens de proefperiode tóch in de spits in het centrum reed, ging daar een klein bedrag van af. Het geld dat aan het eind van de maand overbleef, ging naar de deelnemer.

Wat is de spits?

Spitsmijden in Brabant gebruikte de volgende definitie voor de spits:

- Ochtendspits: de periode tussen 07.30 en 09.30 uur
- Avondspits: de periode tussen 15.30 en 18.30 uur

Apparatuur in de auto

Bij alle deelnemers werd geavanceerde meetapparatuur in de auto gemonteerd, de zogeheten *On Board Unit (OBU)*. Dit apparaat registreerde met GPS alle ritten van de auto, zodat nauwkeurig kon worden bijgehouden of en hoe deelnemers de spits meden. Daarnaast kregen de deelnemers een

handcomputer in bruikleen, met daarop de TravelStar. Deze TravelStar gaf deelnemers actuele, persoonlijke reisinformatie. Bijvoorbeeld een reisadvies per auto en per openbaar vervoer, informatie over vrije parkeerplaatsen en wegwerkzaamheden. Dit om de deelnemers te helpen om de beste reiskeuze te maken.

Eigen webpagina

Op een persoonlijke webpagina kon elke deelnemer zijn vorderingen bijhouden: hoeveel spitsritten hij had gemeden, welke routes hij had gereden en wat de stand was van de opgebouwde beloning.

Spitsmijden in Brabant Hovenring

Van juni tot en met december 2011 liep binnen Spitsmijden in Brabant een nog extra proef: het deelproject Hovenring. In 2011 werd de rotonde tussen de Heerbaan in Veldhoven en de Noord-Brabantlaan in Eindhoven verbouwd tot een kruispunt met fietsrotonde, de Hovenring. Het ging om ingrijpende werkzaamheden die onvermijdelijk voor overlast zorgden. Om de hinder te beperken, konden automobilisten die over deze route reden, deelnemen aan Spitsmijden in Brabant.

Om de hinder te beperken, zijn automobilisten die al konden deelnemen aan de proef én normaal ook over deze route reden, nog een keer benaderd om deel te nemen aan Spitsmijden in Brabant. Het was dus een nieuwe werving binnen de bestaande doelgroep. We hebben hen een laagdrempelig aanbod gedaan: de deelnemers hoefden voor het deelproject Hovenring geen *On Board Unit* te laten plaatsen en hadden geen TravelStar tot hun beschikking. Voor Spitsmijden in Brabant was de Hovenring een kans om te onderzoeken welke invloed het inbouwen van een *On Board Unit* en de aanwezigheid van werkzaamheden hebben op de bereidheid van mensen om de spits te mijden.

Spitsmijden in tien resultaten

1. 2.300 Spitsmijders

Over de hele duur van Spitsmijden in Brabant hebben gemiddeld 2.300 mensen aan de proef meegedaan.

Voor de praktijkproef ging de projectorganisatie op zoek naar automobilisten die vaak met de auto in de spits in de binnensteden van 's-Hertogenbosch en Eindhoven reden. Met camera's langs de weg registreerde het projectteam in het voorjaar van 2010 en 2011 meer dan een miljoen kentekens. Uit deze groep zijn 42.000 auto's geselecteerd die vier keer of meer in de spits reden (ochtend- en avondspits). De eigenaars kregen een persoonlijke uitnodiging om aan Spitsmijden in Brabant deel te nemen. Gedurende de gehele periode deden ongeveer 3.000 unieke deelnemers mee aan Spitsmijden: zo'n zeven procent van de aangeschreven automobilisten. Gemiddeld schommelde het deelnemers-aantal rond de 2.300 mensen.

Respons

De respons van zeven procent is laag in vergelijking met andere spitsmijden-projecten. Ongeveer de helft van de aanmelders werd ook echt deelnemer. Een reden is dat niet alle geïnteresseerden het einde van de aanmeldprocedure haalden. Vooral het inbouwen van meetapparatuur (de *On Board Unit*) bleek voor veel mensen een te hoge drempel. Ook was er bij Spitsmijden in Brabant geen sprake van wegwerkzaamheden, zodat er geen urgente reden was om mee te doen. Het deelproject Hovenring scoorde hoger: daar deed ruim 22 procent van de aangeschreven reizigers mee. Bij Hovenring was wel sprake van hinder door wegwerkzaamheden en werd geen *On Board Unit* geplaatst. Het lijkt er dus op dat een aanleiding zoals wegwerkzaamheden en een gemakkelijk aanmeldproces zonder *On Board Unit* de respons verhogen.

Motieven voor deelname

Motief	Aantal deelnemers	%
De beloning voor elke spitsmijding	1.815	73%
Maatschappelijke bijdrage aan een mobiliteitsproef (milieu, doorstroming, bereikbaarheid)	1.628	66%
Bijdrage aan wetenschappelijk onderzoek	868	35%
De voordelen van het mijden van files	633	26%
De TravelStar	370	15%
De alternatieve vervoersmogelijkheden	208	8%
Anders, namelijk	130	5%
De extra beloning voor iedere 100e deelnemer	45	2%
De hoogte van mijn referentieniveau	58	2%
Totaal	2.479	n.v.t.



“Beloning voor mijden
van de spits is een leuk
extraatje”

Uit de startenquête van het project bleek dat bijna de helft (43 procent) van de deelnemers er bezwaar tegen had dat hun auto tijdens de proefperiode zou worden gevolgd. Aan de andere kant weerhielden deze privacyredenen hen er niet van om toch mee te doen.

Hoogopgeleid en een kantoorbaan

Wie deden mee aan Spitsmijden in Brabant? Over het algemeen waren de deelnemers hoogopgeleid: bijna zeventig procent bezat minimaal een hbo-diploma. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat laagopgeleiden vaak minder flexibele werktijden kennen. Deelnemers aan Spitsmijden in Brabant blijken ook vaker thuis te kunnen werken, iets dat bijvoorbeeld in de industrie doorgaans moeilijker is. Het is geen verrassing dat relatief veel deelnemers hun eigen begin- en eindtijden konden bepalen. Het inkomen van de deelnemers lag boven het gemiddelde, in de meeste gevallen tussen de 30.000 en 60.000 euro per jaar.

2. Ruim de helft minder ritten in de spits

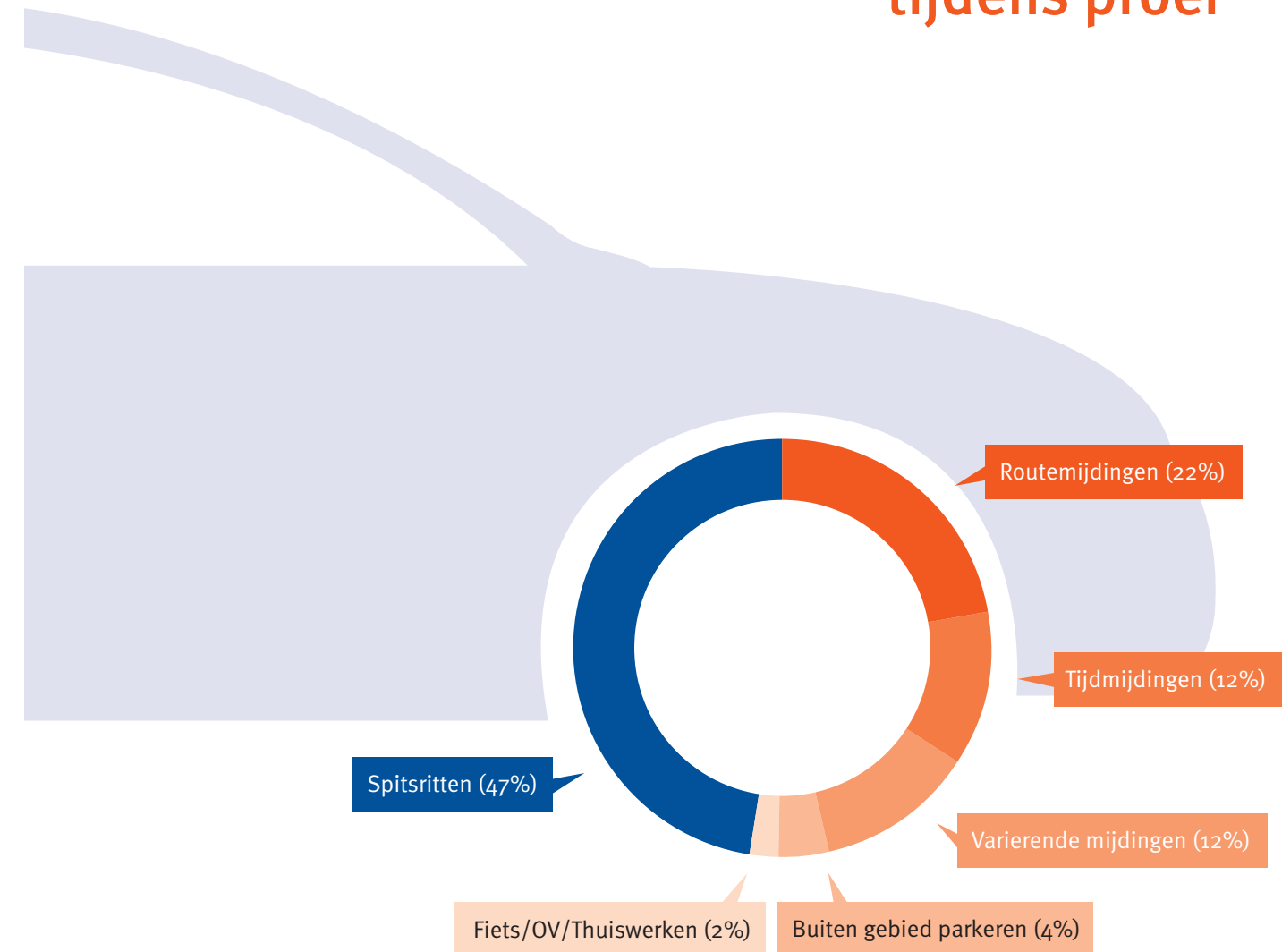
In harde cijfers uitgedrukt heeft Spitsmijden in Brabant mooie resultaten geboekt. Tijdens de beloningsperiode meden de deelnemers meer dan de helft van hun spitsritten (53 procent) in het centrum van 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Op een gemiddelde werkdag resulteerde dit in 800 spitsritten minder.

De deelnemers vermeden de spits op verschillende manieren. De meeste mensen kozen ervoor om een alternatieve route te rijden of om op een ander tijdstip te vertrekken. Deze zogeheten route- en tijdmijders waren goed voor ruim 60 procent van alle gemeden spitsritten. De meeste deelnemers bleven wel gewoon de auto gebruiken; thuiswerken of reizen met openbaar vervoer waren een stuk minder populair.

Ochtendspits beste mijdmoment

Spitsmijden in de ochtenduren bleek structureel populairder te zijn dan spitsmijden 's avonds. Een mogelijke verklaring is dat mensen het makkelijker vinden om 's ochtends hun routine aan te passen. Ook duurde tijdens Spitsmijden in Brabant de officiële ochtendspits korter dan de avondspits: twee in plaats van drie uur. De ochtendspits was dus makkelijker te mijden. Voor de drukke spitsen op dinsdag- en donderdagmiddagen kregen mensen een hogere vergoeding. Deze stimulans werkte: op de dinsdag- en donderdagmiddagen meden de deelnemers iets vaker de spits dan op de andere momenten. Incidenteel hogere beloningen, zoals bij zware spitsen rond de feestdagen, bleken minder effect te hebben.

Gedrag van spitsmijders tijdens proef



Verdeling van reisgedrag van deelnemers in ritten, ten opzichte van referentieniveau vóór de proef (=100%)

3. Meest gedaan: in de spits, andere route

De meeste spitsritten zijn gemeden door automobilisten die kozen voor een andere route, buiten het centrum. Deze groep zogeheten routemijders was verantwoordelijk voor het verdwijnen uit de spits van 22% van het oorspronkelijke aantal ritten.

Routemijders reisden wel met de auto in de spits, maar kozen een andere weg dan zij gewend waren. Voor de doorstroming rond Eindhoven en 's-Hertogenbosch had dit als voordeel dat de verkeersdrukke beter werd gespreid. Bijna een derde van alle deelnemers deed aan routemijden en zij meden samen dus 22 procent van de spitsritten.

Dagelijkse routine

Voor de routemijder paste de nieuwe weg naar werk al snel in de dagelijkse routine. Hadden de deelnemers eenmaal een alternatief gevonden, dan bleven ze dit gebruiken. Dat is terug te zien in de cijfers: de routemijders bleven tijdens de hele proefperiode bijna tachtig procent van hun spitsritten buiten de centra van Eindhoven en 's-Hertogenbosch.

Nieuw gewoontegedrag

En ze hielden dit ook vol. Nadat de beloning eind april 2012 stopte, bleef bijna zestig procent van de routemijders consequent hun nieuwe route gebruiken (gemeten in september 2012). Hieruit blijkt dat automobilisten die willen spitsmijden, zoeken naar een nieuwe vaste, manieren van reizen. Hun voorkeur gaat uit naar iets dat zij voor langere tijd kunnen volhouden en waar ze weinig moeite voor hoeven te doen. Dankzij de praktijkproef is duidelijk geworden dat het mogelijk is om automobilisten te prikkelen om een door de wegbeheerder gewenste route te nemen én hier een blijvende gewoonte van te maken.



4. Populair: reizen aan de rand van de spits

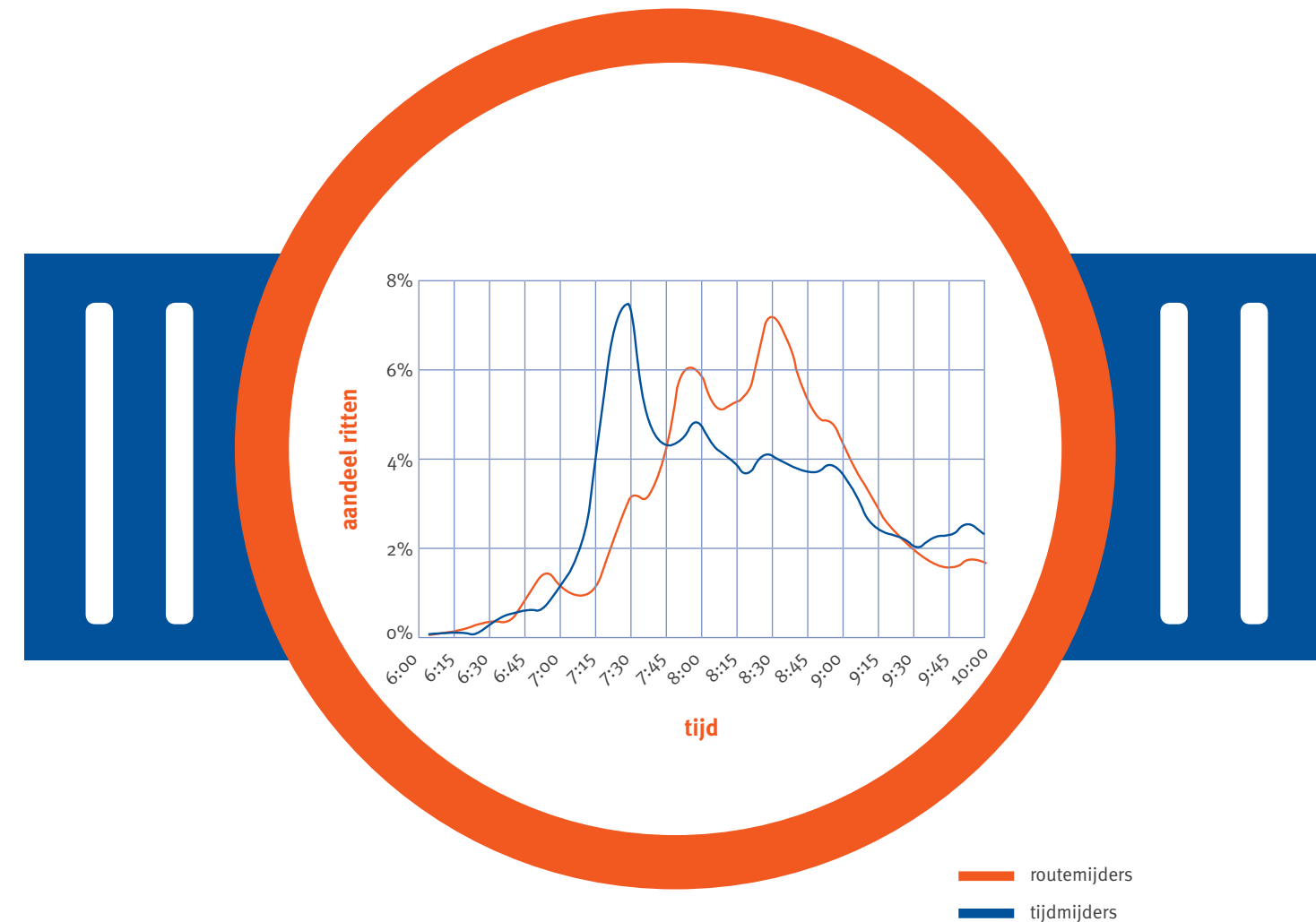
Een half uurtje eerder of later van huis – tijdmijsen – blijkt een effectieve manier om uit de spits te blijven. Tijdmijders waren goed voor 12 procent minder ritten in de spits.

Tijdmijders vormden de grootste groep deelnemers binnen Spitsmijden in Brabant. Ook tijdmijsers bleven de auto gebruiken. Het zijn over het algemeen de mensen die relatief dichtbij hun werk wonen voor wie tijdmijsen het meest haalbaar blijkt. Het ochtendritueel een uur vervroegen was voor veel deelnemers een brug te ver, maar een half uurtje eerder weg bleek prima te doen. Opvallend is dat de tijdmijders vooral af en toe de spits mijden. Vergelijk dat bijvoorbeeld met de routemijders: daarvan waren er minder, maar deze groep meed relatief wel meer ritten in de spits.

Vroeg de deur uit

Het meest populair was tijdmijsen 's ochtends. De meeste tijdmijders planden hun rit zo, dat zij net voor half acht (start van de officiële spitstijd) op hun bestemming aankwamen. De vertrek- en aankomsttijden in de avondspits zijn meer gespreid; pieken zoals tijdens de ochtendspits komen in de avondspits niet voor.

Verdeling aankomsttijden tijdens de ochtendspits



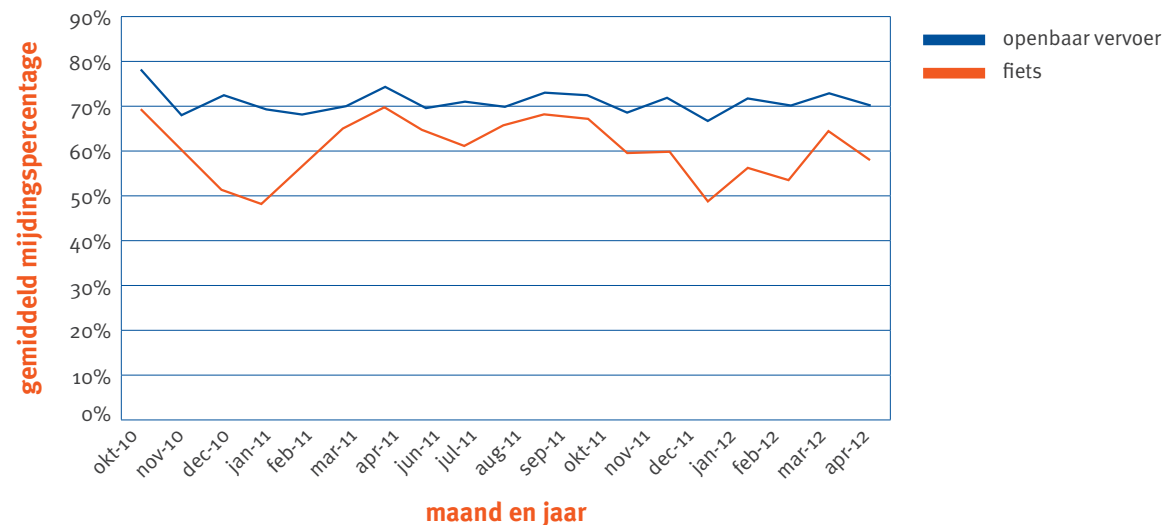
5. Kleine groep overtuigde mijders: openbaar vervoer en fiets

Een klein deel van de Spitsmijders liet de auto vaker thuis en pakte de fiets of het openbaar vervoer. Vooral de mensen die kozen voor het openbaar vervoer veranderden in overtuigde Spitsmijders.

De groep mensen die overstapte op fiets of openbaar vervoer was relatief klein. In totaal waren de fietsers en ov-gebruikers goed voor twee procent van het aantal gemedene spitsritten. Opvallend was hun overtuiging: deelnemers die overstapten op bus of trein, leerden zich binnen korte tijd een nieuwe routine aan. Zij waren ook erg constant in hun reisgedrag. Eenmaal over op het openbaar vervoer, meden zij zo'n zeventig procent van hun spitsritten.

Fietsen kansrijk op de korte afstand

Spitsmijden met de fiets bleek – niet verrassend – vooral aantrekkelijk voor mensen die op korte afstand van hun werk wonen, maximaal zo'n tien kilometer. Wel schommelde het percentage gemedene spitsritten onder de fietsers veel sterker. Hier was duidelijk de invloed van de seizoenen terug te zien. Tijdens de herfst- en wintermaanden zakte het fietsgebruik in met bijna twintig procent.



Verloop gemiddeld mijdingspercentage: fietsmijders en ov-mijders



6. Meer succes bij zelf vooraf plannen

Tijdens de praktijkproef onderzochten we hoe we deelnemers konden helpen een nieuwe routine te ontwikkelen. Eén van de meest effectieve methoden was mensen een persoonlijk ‘mijdplan’ te laten maken: deelnemers met zo’n plan waren 27 procent beter in het mijden van de spits dan deelnemers die geen plan maakten.

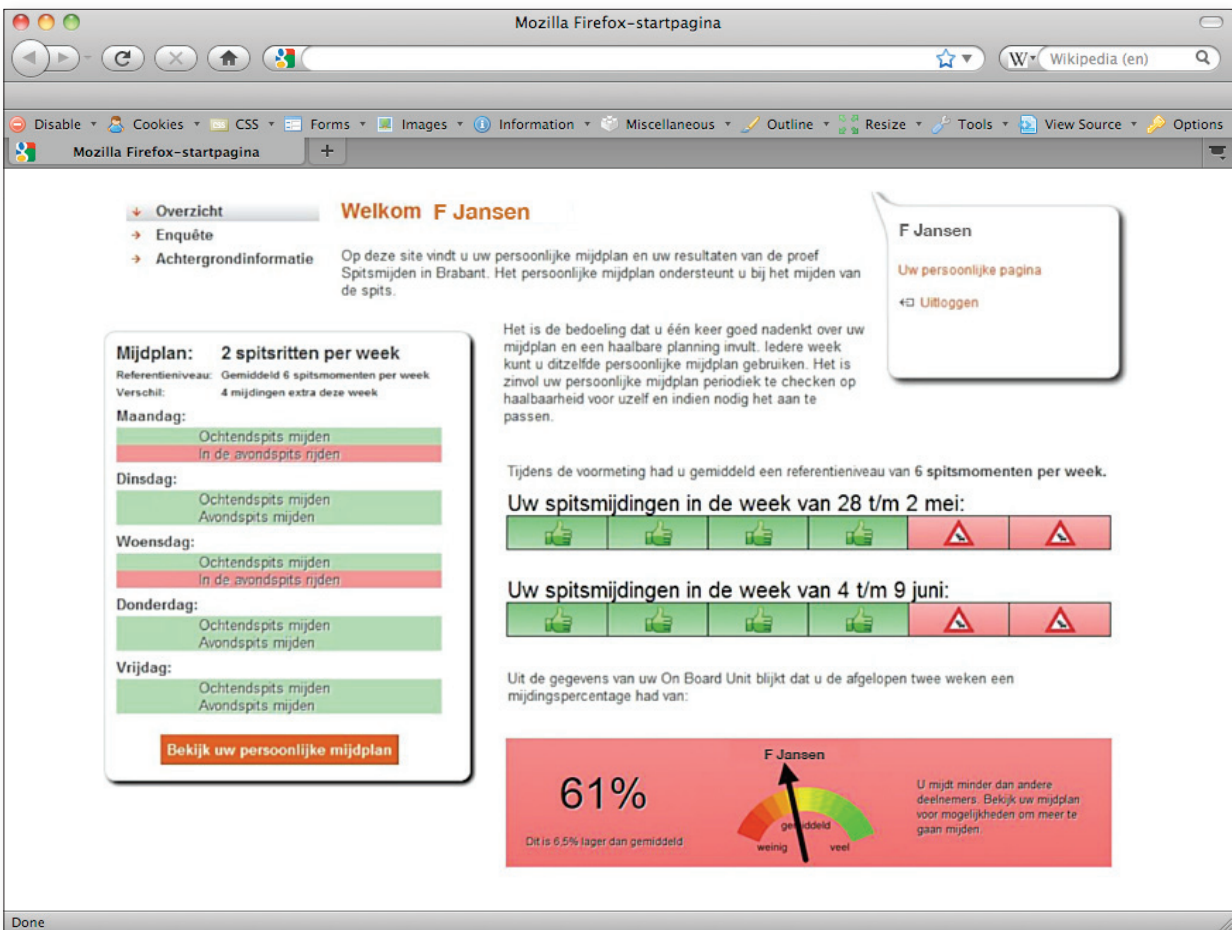
In het mijdplan konden deelnemers eenvoudig aangeven hoe en wanneer zij de spits wilden mijden. Tussentijdse resultaten kregen zij via e-mail teruggekoppeld om het plan interessant en actueel te houden. Het mijdplan had een basis in de toegepaste psychologie. Het werkte volgens het principe van *implementatie-intenties*: mensen willen vaak wel veranderen, maar slagen er niet in om hun goede bedoelingen te vertalen naar concreet gedrag. Het mijdplan hielp om hun wens te verbinden aan een duidelijke actie, zodat de kans groter was dat ze hun ingesleten routine konden doorbreken.

Goed voorbeeld doet volgen

De deelnemers kregen daarnaast feedbackmails waarin stond hoe zij het deden ten opzichte van hun eigen plan. In de feedbackmail stond ook of de deelnemer meer of minder meed dan anderen. Dit stimuleerde de Spitsmijders om zich aan te passen aan wat psychologen de sociale norm noemen: veel mensen blijken sterk geneigd om zich te voegen naar het voorbeeld van de meerderheid.

Mijdplan blijft werken

Het mijdplan heeft blijvend effect, ook nadat het gedragsexperiment werd stopgezet. Tot het einde van Spitsmijden in Brabant reden deelnemers met een mijdplan nog altijd 18% minder in de spits dan deelnemers zonder.



Persoonlijke website met gedragsfeedback en norminformatie (ook per e-mail aan deelnemer verzonden)

7. Aangeboden reisinformatie weinig gebruikt

Een van de doelen van Spitsmijden in Brabant was erachter te komen wat het effect is van actuele reisinformatie op reisgedrag van automobilisten. Daarom kregen alle deelnemers de TravelStar uitgereikt, een handcomputer die op maat gesneden reisinformatie leverde. Het effect van de aangeboden reisinformatie blijkt echter moeilijk meetbaar. Een reden hiervoor is dat het effect van de TravelStar niet los kan worden gezien van andere factoren zoals de beloning. Daarnaast werd de TravelStar weinig gebruikt.

Gedachte achter de inzet van persoonlijke reisinformatie is dat forensen een betere vervoerskeuze kunnen maken als zij over de relevante reisinformatie beschikken. De TravelStar bood de deelnemers daarom een veelheid aan mogelijkheden: het was een routeplanner die ook informatie gaf over (onder meer) parkeerplekken, wegwerkzaamheden en openbaarvervoeralternatieven. De TravelStar gaf ook een piepsignaal als een deelnemer in de buurt van een school kwam rond schooltijden, zodat hij zijn snelheid kon minderen. Deze informatievoorziening werd van alle informatiediensten het best gewaardeerd met het rapportcijfer 7,9.

TravelStar weinig gebruikt

De TravelStar is door een beperkt aantal deelnemers gebruikt: zeven procent gebruikte de TravelStar regelmatig en 93 procent deed dit zelden of nooit. Mede hierdoor was de invloed van de aangeboden reisinformatie op het reisgedrag niet meetbaar. Een reden voor het geringe gebruik was dat het apparaat niet altijd optimaal functioneerde. Ook bood de TravelStar niet voor iedereen genoeg toegevoegde waarde; veel mensen hadden al een eigen manier om aan verkeersinformatie te komen of hadden de functies van de TravelStar niet nodig. De meest gebruikte functies waren de routeplanner en informatie over wegwerkzaamheden.

Spitsmijden is gewoontegedrag

Een andere waarschijnlijke oorzaak voor het geringe gebruik is dat rijden in de spits – en dus ook het mijden van de spits – voornamelijk neerkomt op gewoontegedrag. Hoe graag beleidsmakers dat ook willen, de reiziger volgt liever zijn geplande gedrag dan dat hij zich per keer afvraagt wat de beste manier van reizen is. Daarbij komt dat Spitsmijders bekend zijn met hun vast woon-werk-route en het dus minder nodig vonden om de TravelStar te gebruiken. De TravelStar is het meest gebruikt voor het uitstippelen van privéroutes en nieuwe routes.



8. Spitsmijders blijven mijden na einde beloning

Verreweg de meeste deelnemers deden aanvankelijk mee met Spitsmijden in Brabant vanwege de financiële beloning. Voor 46 procent was het de belangrijkste reden om mee te doen, bij 73 procent speelde de beloning op zijn minst een rol. Na het stoppen van de beloning eind april 2012 verwachtten de provincie Noord-Brabant en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven dan ook een sterke terugval. Dat deelnemers de spits bleven mijden was een positieve verrassing.

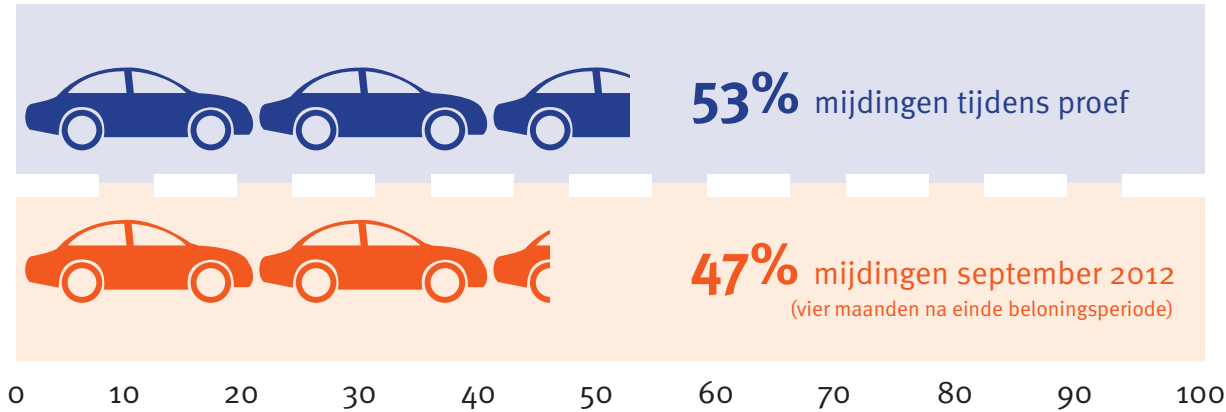
Vier maanden na afloop van de beloningsperiode is nog een keer gemeten hoeveel spitsritten de deelnemers meden. Tegen de verwachtingen in bleven de deelnemers 47 procent van hun ritten mijden, tegen 53 procent tijdens de proef. Dit is een zeer positief resultaat.

Duurzame verandering

Voor deze duurzame gedragsverandering bestaat een aantal mogelijke verklaringen:

- Er was geen directe aanleiding om aan Spitsmijden in Brabant mee te doen, zoals wegwerkzaamheden. Bij andere spitsmijden-projecten bleek het wegvallen van de aanleiding vaak een reden om terug te vallen in oud gedrag.
- De praktijkproef duurde twee jaar, voldoende tijd voor de deelnemers om routine op te bouwen.
- Deelnemers zijn tijdens de praktijkproef zelf overtuigd geraakt van de voordelen.

Structurele gedragsverandering



Aantal gemeden spitsritten van de deelnemers ten opzichte van referentieniveau vóór de proef (=100%)

9. Eigen motivatie gevonden

Zoals gezegd bleef een hoog percentage van de Spitsmijders hun nieuwe reisgedrag volhouden na het stoppen van de financiële beloning. Een van de verklaringen voor deze duurzame gedragsverandering is dat deelnemers binnen Spitsmijden in Brabant gedurende een lange tijd hebben gewerkt aan een nieuwe routine. Gaandeweg heeft iedere Spitsmijder zijn eigen redenen gevonden om de spits te mijden.

Wat zijn de meest genoemde redenen om de spits te mijden?

Ik kom relaxter aan op mijn werk

Je wint tijd omdat je in openbaar vervoer kunt werken (laptop), lezen of na werk al ontspannen

Mijn ervaring is dat Spitsmijden loont, zowel qua tijdwinst als in economisch opzicht

Kortere reistijd & ontspannen reis (zonder verkeersdrukte)

Je komt dus minder gestrest aan op het werk en kan rustiger opstarten

Fietsen is gezond voor geest en lijf. Je komt fit aan op je werk en je fietst je hoofd leeg op de terugweg

Deze intrinsieke motivatie om de spits te mijden is voor iedereen anders. Spitsmijden in Brabant heeft deelnemers bewust gemaakt van hun eigen motivatie.



10. Schat aan waardevolle gegevens

Spitsmijden in Brabant heeft een schat aan waardevolle ritgegevens opgeleverd.

In de loop van het project zijn GPS-gegevens over 3,6 miljoen ritten geregistreerd. De ingebouwde meetapparatuur in het voertuig van de deelnemer (de *On Board Unit*) deed per rit ongeveer 1.000 GPS-metingen (elke 2 tot 10 sec). Hoewel de installatie van een *On Board Unit* een deel van de doelgroep heeft ontmoedigd om deel te nemen, bleken de deelnemers zelf weinig moeite te hebben met het apparaat. De *OBU's* werkten technisch goed.

De gegevens die in dit project zijn verzameld zijn geanonimiseerd en beschikbaar voor verder onderzoek bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, samen met de data uit andere spitsmijdenprojecten.



“Fietsen naar werk is nu mijn dagelijkse routine”

Lessen voor de toekomst

Het doel van Spitsmijden in Brabant was leren welk effect reisinformatie en een financiële beloning hebben op het reisgedrag van automobilisten. De belangrijkste les is dat het reisgedrag van automobilisten te beïnvloeden is.

De beloning was voor de meeste mensen aanvankelijk dé prikkel om mee te doen met de praktijkproef. Het bleek echter dat de gedragsverandering van de meeste deelnemers ook stand hield toen zij geen beloning meer kregen. Zij vonden hun eigen motivatie om te blijven spitsmijden. Gedragsonderzoek liet bovendien zien dat het goed mogelijk is met eenvoudige, kosteneffectieve technieken mensen te stimuleren om vaker de spits te mijden.

Hieronder leest u de belangrijkste lessen voor de toekomst:

- Met een relatief bescheiden beloning kan een grote groep spitsreizigers een belangrijke aanpassing in het reisgedrag realiseren.
- Tijd- en routemijdingen zijn de belangrijkste mijdmethodes. Relatief veel mensen kunnen tijdmijden. Ze doen dit echter een beperkt deel van hun ritten. Hoewel er minder mensen zijn die alternatieve routes gebruiken om de spits te mijden, zijn zij wel consequenter. Automobilisten zijn dus te prikkelen om op een ander tijdstip te vertrekken en een andere route te nemen.
- Spitsmijden is gewoontegedrag: mensen denken het liefst één keer na over hoe ze uit de spits willen blijven en houden daar vervolgens aan vast. Het is mogelijk én effectief om automobilisten te helpen bij het aanleren van een nieuwe gewoonte.
- Mensen zijn het best te prikkelen door met hen samen te werken aan een nieuwe routine en hen gemotiveerd te houden. Dit gaat verder dan het verstrekken van rationele argumenten alleen. Gedragsveranderingstechnieken uit de psychologie kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de hoeveelheid spitsmijdingen.

- In plaats van met *On Board Units*, kunnen de metingen ook gedaan worden met camera's met kentekenherkenning. Metingen door camera's minimaliseren het aantal drempels dat potentiële deelnemers moeten nemen, doordat zij geen *OBU* hoeven te laten plaatsen. Deze laagdrempelige uitvoering blijkt cruciaal wanneer een spitsmijdenproject een groot aantal deelnemers vereist.
- Spitsmijden in een reguliere situatie lijkt een structureler effect te hebben dan spitsmijden bij werkzaamheden. In een reguliere situatie is er namelijk geen reden om terug te gaan naar het oude gedrag, wanneer de beloning stopt. Is het de bedoeling om een duurzaam effect te bereiken, dan is het raadzaam om spitsmijden in een reguliere situatie toe te passen.
- Effectieve communicatie (werving en binding deelnemers) richt zich op de motivatie van de deelnemers zelf. Als deelnemers zelf de voordelen ervaren en bedenken, is dat effectiever dan de voordelen van spitsmijden vanuit de overheid aan te dragen.

Meer informatie

Wilt u meer weten over de resultaten van Spitsmijden in Brabant?

Vanaf mei 2013 zijn de eindrapporten te downloaden via **www.brabant.nl/spitsmijden**.

Van praktijkproef naar nieuw gewoontegedrag