

Nota Mobiliteitsmanagement

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Marktordening en Decentraal Vervoer
Beleidsgroep Mobiliteitsdiensten

December 2002

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Samenvatting	5
Hoofdstuk 1 Mobiliteitsmanagement als instrument	6
1.0 Inleiding	
1.1 Managen van mobiliteit naast benutten en bouwen	
1.2 Mobiliteitsmanagement: veelvormige instrumentengroep	
1.3 Mobiliteitsmanagement, een terugblik	
Hoofdstuk 2 Beleidsrichtingen Mobiliteitsmanagement	11
2.0 Inleiding	
2.1 Mobiliteitsvraag in de gebiedsspecifieke context	
2.2 Mobiliteitsvraag naar korte verplaatsingen	
2.3 Mobiliteitsvraag in werkgerelateerde verplaatsingen	
2.4 Mobiliteitsvraag naar recreatieve verplaatsingen	
2.5 Klimaat en milieu	
Hoofdstuk 3 Partijen en hun rollen en mogelijkheden	17
3.0 Inleiding	
3.1 Decentrale overheden	
3.2 Werkgevers en publiekstrekkers	
3.3 Private producenten van mobiliteitsvoorzieningen	
3.4 Rijksoverheid (in uitvoerende zin)	
3.5 Maatschappelijke organisaties	
3.6 Kennisorganisaties	
Hoofdstuk 4 Agenda van Verkeer en Waterstaat	20
4.0 Inleiding	
4.1 V&W-agenda algemene activiteiten	
4.2 V&W-agenda gebiedsspecifieke context	
4.3 V&W-agenda Korte Ritten	
4.4 V&W-agenda Werkgerelateerde Verplaatsingen	
4.5 V&W-agenda Recreatieve verplaatsingen	
4.6 V&W-agenda Ketenmobiliteit	
4.7 Financieel overzicht	
Bijlage 1: Mobiliteitsmanagement in de praktijk	31

Voorwoord

Waarom deze nota?

Eind jaren tachtig van de vorige eeuw was de Nederlandse overheid internationaal gezien één van de eersten die inzag dat bereikbaarheid op den duur niet alleen met aanleg van (meer) infrastructuur en een betere benutting van die infrastructuur kan worden gerealiseerd. Het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer stelde daarom een omvangrijk pakket ‘flankerende maatregelen’ voor, om de toen gekozen modal split doelstellingen te realiseren. Later werd de term flankerend beleid vervangen door ‘vraagbeïnvloeding’. Bij het verschijnen van Deel 1 van het beoogde NVVP (rond de eeuwwisseling) werd deze term vervangen door de term ‘mobiliteitsmanagement’. De landelijk dwingende modal split doelstellingen werden verlaten en de nadruk kwam meer te liggen op aan de reizigers bieden van alternatieven die hen verleiden hun wens tot verplaatsen anders in te vullen. Anders in de zin van een keuze voor een ander reisdoel, een andere of gecombineerde vervoerwijze, andere tijdstippen van reizen, etc.. In de kern gaat het nog steeds om dezelfde opgaven: door het verleggen van de vraag de bereikbaarheid verbeteren (voorkomen en beperken overdruk op de infrastructuur op bepaalde tijden en plaatsen), de leefbaarheid vergroten en de milieubelasting beperken.

De voorliggende nota geeft een beeld van de stand van zaken op het gebied van mobiliteitsmanagement en beoogt tevens een richtinggevend en samenhangend kader te scheppen voor de diverse toekomstige activiteiten van de vele belanghebbende partijen, welke activiteiten in hun samenhang kunnen worden vervat onder de term mobiliteitsmanagement. Op een effectieve en op de reiziger van deze tijd afgestemde wijze wordt zo, naar ik hoop, een substantiële bijdrage geleverd aan de oplossing van verkeers- en vervoervraagstukken waarvoor wij ons gesteld zien: bereikbaarheid, maar ook leefbaarheid, veiligheid en milieu.

De totstandkoming van de nota

Op 1 maart 2002 zond de toenmalige Minister van Verkeer en Waterstaat een brief naar de Tweede Kamer, waarin deze Nota Mobiliteitsmanagement werd aangekondigd (zie bijlage 1). Daarin zette zij tevens de hoofdlijnen van het beleid uiteen zoals zij dat in de nota voor ogen had. Nadien heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in overleg met medewerkers van decentrale overheden en diverse andere relevante partijen gewerkt aan deze nota. De inhoud van de nota valt geheel en al onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Relatie met het NVVP

Op het moment dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de genoemde brief naar de Kamer stuurde was de verwachting, dat de Nota Mobiliteitsmanagement zou kunnen worden opgevat als een uitwerkingsnota van het NVVP. Toen kort daarna de Tweede Kamer echter geen groen licht gaf voor het NVVP kreeg de nota een meer eigenstandig karakter. Tevens beschouw ik de nota nu als een aanloop naar het komende NVVP. Nadere afspraken over centrale thema's als gebiedsspecifiek

mobiliteitsmanagement, korte ritten en werkgerelateerde verplaatsingen en hun eventuele plaats in de essentiële onderdelen van het NVVP dienen de komende maanden binnen de lopende NVVP-kaders hun beslag te krijgen.

Opbouw van de nota

Deze nota kent de volgende opbouw. In hoofdstuk 1 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement als integraal kader van voorzieningen en instrumenten, die, vooral in uitgekende samenhang ingezet, een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de beperking van de uitstoot van schadelijke stoffen.

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de keuze de aandacht specifiek te richten op gebiedsgericht mobiliteitsmanagement, werkgerelateerde verplaatsingen, korte ritten en recreatieve verplaatsingen. Meer gebruik van alternatieven voor solo-auto in werkverplaatsingen en een hoger aandeel fiets op de korte verplaatsingen zouden, zo wordt uitgewerkt, grote bijdragen kunnen leveren aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en milieudoelstellingen.

Hoofdstuk 3 bevat een beknopt overzicht van de rollen die de betrokken partijen vervullen in het kader van mobiliteitsmanagement. Hierbij staan zeven typen partijen centraal: decentrale overheden, werkgevers, publiekstrekkers, aanbieders van mobiliteitsvoorzieningen, de rijksoverheid (als wegbeheerder), maatschappelijke organisaties en kennisorganisaties.

Hoofdstuk 4 tenslotte gaat specifiek over de kaderstellende en faciliterende rol van de rijksoverheid: de agenda van verkeer en waterstaat op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Bijlage 1 bevat een overzicht van activiteiten, voornemens en mogelijkheden van mobiliteitsmanagement in de praktijk. Per betrokken partijen passeren diverse voorbeelden en voornemens de revue.

De Minister van Verkeer en Waterstaat

Roelf H. de Boer

Samenvatting

In de Nota Mobiliteitsmanagement staat de verplaatsingsbehoefte van de reiziger en de manier waarop hij daar invulling aan geeft centraal. Mobiliteitsmanagement wordt in deze nota gedefinieerd als een samenhangend geheel van (verleidende) activiteiten gericht op het keuzeproces van de reiziger. Het gaat daarbij om keuzes ten aanzien van de verplaatsingsbehoefte, de vervoerwijze en de efficiëntie van verplaatsingen.

Anders dan bouw- en benuttingbeleid richt mobiliteitsmanagement zich niet op het faciliteren van een aanwezige vraag naar het gebruik van (overdrukke) infrastructuur, maar op het verleggen van die vraag naar andere reisdoelen, vervoerwijzen, reistijden, routes, etc. Dit door in te spelen op de voordelen die de reiziger daarmee kan behalen ten aanzien van gemak, snelheid, flexibiliteit en kosten. Daarmee draagt mobiliteitsmanagement bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de lokale leefbaarheid en het milieu.

Met deze nota beoogt Verkeer en Waterstaat de vele mogelijkheden die mobiliteitsmanagement biedt vooral te richten op specifieke onderdelen van de totale mobiliteitsvraag:

- Mobiliteitsvraag in de gebiedspecifieke context: een doordachte mix aan diensten, voorzieningen, maatregelen en instrumenten op maat voor die locaties en gebieden waar bereikbaarheidsproblemen (te verwachten) zijn;
- Mobiliteitsvraag naar korte verplaatsingen: het verhogen van het aandeel fiets;
- Mobiliteitsvraag naar werkgerelateerde verplaatsingen: het verhogen van het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik;
- Mobiliteitsvraag naar recreatieve verplaatsingen: het verhogen van alternatieven voor autogebruik en verhogen van verplaatsvraag naar “buitenspitse” uren.
- Mobiliteitsvraag naar ketenverplaatsingen: het verhogen van het gebruik van ketenverplaatsingen.

De term mobiliteitsmanagement omvat een veelheid aan mogelijke activiteiten, die door decentrale overheden, werkgevers, publiekstrekkingen, aanbieders van mobiliteitsvoorzieningen en de rijksoverheid (als wegbeheerder) kunnen worden vormgegeven, daarbij ondersteund door kennisorganisaties en agendazettende maatschappelijke organisaties. Uitgangspunt is dat genoemde partijen uit welbegrepen eigenbelang invloed proberen uit te oefenen op keuzepatronen van de reiziger. Verkeer en Waterstaat heeft in mobiliteitsmanagement vooral een faciliterende, voorwaardenscheppende en samenbindende rol op nationale schaal. Een hierop gebaseerde agenda is opgenomen in hoofdstuk 4. Daarin onder andere:

- Versterking (samenhang) kennisfunctie rond mobiliteitsmanagement;
- Afronden en implementeren van de zogenoemde mobiliteitstoets ten behoeve van gemeentelijke planning en beleidsvorming verkeer en vervoer;
- Uitbrengen Stappenplan Korte Ritten (ism VNG), Basispakket Vervoermanagement (ism VNO/NCW), en “Atlas Nederland als Pretpark”;
- Start fase 2 regeling Ketenmobiliteit;
- Afronding, evaluatie en besluitvorming inzake pilots OV-Fiets;
- Opzetten decentraal en centraal (VBTB) bruikbaar monitoringssysteem mobiliteitsmanagement.

Hoofdstuk 1: Mobiliteitsmanagement als instrument

1.0 Inleiding

Mobiliteit van personen en goederen is een belangrijke voorwaarde voor welvaart en welzijn in Nederland. Goede bereikbaarheid en een goede ontsluiting zijn ook van levensbelang voor economische groei. De regelmatig voorkomende overdruk op de wegen is de keerzijde van een welvarender samenleving.

Problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid als gevolg van de groeiende mobiliteit spitsen zich toe op bepaalde locaties en trajecten en op bepaalde tijdstippen van de dag en de week. In het oog vallen de lange files in de spits. Maar ook de verkeersstromen naar grote evenementen, strand, binnensteden, ziekenhuizen, scholen en dergelijke, leiden tot regelmatige overdruk op de weginfrastructuur. De reiziger is daardoor, zowel feitelijk als gevoelsmatig, steeds meer tijd kwijt met reizen en blijft in onzekerheid over zijn aankomsttijdstip.

1.1 Managen van mobiliteit naast benutten en bouwen

Aan een immer groeiende druk op de weginfrastructuur kan niet ongebreideld tegemoet worden gekomen met investeringen in de infrastructuur hoewel er door goede benuttingmaatregelen en een uitgekende bouwopgave nog veel winst te behalen valt. Betere bereikbaarheid op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet vraagt tevens om beleid of maatregelen gericht op het verleggen van de mobiliteitsvraag van de reiziger. Mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan het voorkomen en oplossen van bereikbaarheidsproblemen. Ook kan het bijdragen aan de stedelijke leefbaarheid en milieu- en klimaatdoelstellingen (zie kader volgende pagina).

Reizigers kiezen hun verplaatskeuzes op basis van flexibiliteit, betrouwbaarheid, reistijd, kosten en comfort. Dat levert een gebruik van de diverse vervoerwijzen:

Vervoerwijze	Auto bestuurder	Auto passagier	Trein	Bus, tram, metro	Bromfiets	Fiets	Lopen
Vervoerprestatie in mld. km.	90,2	51,4	15,5	7,6	0,9	13,1	4,0

Tabel 1.1: totale vervoerprestatie Nederlandse bevolking in 2001

Mobiliteitsmanagement richt zich op het verleggen van de vraag door het voor de reiziger aantrekkelijker maken van een ruim palet aan alternatieven:

- Alternatieve vervoerwijzen: naast de auto ook lopen, de fiets, het OV of ketenreizen;
- Gezamenlijk reizen (carpoolen, vanpoolen);
- Een auto gebruiken in plaats van bezitten (autodaten);
- Op basis van actuele reisinformatie op een ander tijdstip reizen of kiezen voor een minder drukke route of bestemming;
- Thuis werken, telewerken of andere teletoeepassingen.

1.2 Mobiliteitsmanagement: veelvormige instrumentengroep

Mobiliteitsmanagement is in deze nota opgevat als: een samenhangend geheel van (verleidende) activiteiten die gericht zijn op het keuzeproces van de reiziger ten aanzien van verplaatsingsbehoefte, vervoerwijze en de efficiëntie van verplaatsingen. Mobiliteitsmanagement bestaat per definitie uit een veelheid aan voorzieningen en instrumenten: het grijpt immers in beginsel aan op alle mogelijke voordelen die een reiziger als waardevol kan ervaren, zoals:

- grotere snelheid van verplaatsen (“ik ben met dit hoogwaardig OV sneller”)
- zekerder snelheid van verplaatsen (“ik weet met de fiets zeker dat ik op tijd ben”)
- gemak van verplaatsen (“ ik kan in de trein na 9.30 de krant goed lezen”)
- kosten van verplaatsen (“fietsen scheelt mij wel 5 euro per dag”)
- veiligheid van verplaatsen (“de bus scheelt mij een natte donkere rit”)
- kortere afstand van verplaatsen (“dat winkelcentrum is veel dichterbij, en je hebt er ook alles”)
- niet in de file staan (“goed geïnformeerd ga ik eerder of later weg”)
- niet verplaatsen (“ik vind het prettig om een dag te telewerken”)

Uitgangspunten bij al deze mogelijkheden is wel de principiële keuzevrijheid van de reiziger. Vraagverlegging dient tot stand te komen door “verleiding”. De reiziger kan dan uit welbegrepen eigenbelang de voor hem meest aantrekkelijke keuzes maken.

Een belangrijke klimaatdoelstelling is die van het Kyoto-protocol: een vermindering in Nederland van 6% van de CO₂-uitstoot omstreeks 2010 vergeleken met 1990. Het verkeer neemt circa 20% van deze uitstoot voor zijn rekening en deze uitstoot neemt alleen nog maar toe. Kortom het is zaak van “alle hens aan dek”. Vrijwel alle maatregelen van mobiliteitsmanagement verlagen de CO₂-uitstoot, soms in aanzienlijke mate. Een aantal voorbeelden:

- Carpoolen en vanpoolen is erop gericht het solo-autogebruik te verminderen. Het gevolg is dat minder autokilometers gereden worden en dat daarmee CO₂-uitstoot gereduceerd wordt;
- Autodelen geeft een grote CO₂-reductie omdat het autobezit minder snel groeit. De autodeler maakt meer gebruik van het openbaar vervoer en de fiets en spaart daarmee autokilometers uit;
- Vervoermanagement stimuleert de andere vormen van woon-werkverkeer c.q. werkgerelateerde verplaatsingen dan het autogebruik: openbaar vervoer, car- en vanpoolen en fietsen, en levert aldus een bijdrage aan de Kyoto-opgave.
- Telewerken, teleleren en teleshoppen ruilt fysieke verplaatsingen in voor virtuele verplaatsingen. Dit kan ook gecombineerd worden met het vermijden van de spits;
- Korte ritten wil het gebruik van de auto verminderen ten gunste van fietsen en lopen. Juist de koude start en een korte autorit is heel vervuilend vergeleken met het gebruik van de auto op langere afstand. Het woon- en leefklimaat en de gezondheid is zeer gebaat met het stimuleren van het gebruik van de fiets en het lopen;
- Actuele reisinformatie verhoogt de betrouwbaarheid en het comfort van het vervoer: de reiziger weet waar hij aan toe is en bij een vertraging worden hem alternatieven geboden;
- Maakt de reiziger wel gebruik van de auto dan kan hij 10% minder CO₂ uitstoten door gebruik te maken van de rijstijl “Het Nieuwe Rijden”. Het brandstofgebruik vermindert door snel te schakelen naar een hogere versnelling en daardoor in de lage toeren te blijven. Overheden kunnen een voorbeeldfunctie vervullen door hun chauffeurs de nieuwe rijstijl aan te bieden. Brede publiekscampagnes zullen de bekendheid van Het Nieuwe Rijden vergroten.

1.3 Mobiliteitsmanagement, een terugblik

In de jaren negentig heeft het ministerie van V&W een groot aantal beleidsmaatregelen geïntroduceerd in het kader van mobiliteitsmanagement. V&W zette in op het stimuleren van alternatieven voor het solistisch autogebruik (carpool, vanpool, autodate, fiets, openbaar vervoer), het stimuleren van vervoermanagement, flexwerken en teletoeepassingen, reisinformatie, ketenmobiliteit en transferpunten en het ontwikkelen van parkeer- en locatiebeleid. Eind jaren negentig zijn de meeste van deze instrumenten gedecentraliseerd naar provincies en kaderwetgebieden. Terwijl de regionale overheden zich oriënteerden op het invullen en uitvoeren van het decentrale beleid, bepaalde V&W haar nieuwe rol en taken op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Hoewel de ambitieuze kwantitatieve doelstellingen uit het SVV II niet zijn gehaald (vraagverlegging blijkt een zaak van leren, met alle vallen en opstaan), heeft mobiliteitsmanagement tot nu toe aansprekende inzichten en resultaten opgeleverd. Hieronder volgt een beknopt overzicht.

Werkgerelateerde verplaatsingen

Met betrekking tot woon-werk- en zakelijk verkeer is aangetoond, dat bij de invoering van een basispakket van voorzieningen, zoals OV-grootgebruikcontract, fiets-van-de-zaak, carpoolmatching, door werkgevers een reductie van het autogebruik van 5 tot 10% wordt bereikt. Bij inzet van krachtiger maatregelen als bedrijfsvervoer, parkeermaatregelen op eigen terrein, wijziging reiskostenvergoedingen is de reductie 15 tot 20%.

In het kader van vervoermanagement zijn regionaal en lokaal ook nieuwe voorzieningen gerealiseerd. Zo is in de regio Schiphol een aantrekkelijke combinatie van besloten personeelsvervoer en openbaar vervoer tot stand gekomen ten behoeve van reizigers én werknemers, het Schiphol Sernet. Sernet is een samenwerkingsverband van Amsterdam Airport Schiphol, Regionaal Orgaan Amsterdam, Connexxion en het GVB Amsterdam.

Vervoermanagement wordt steeds meer vormgegeven als essentieel onderdeel van mobiliteitsmanagement. In het Fileplan Regio Rotterdam, dat zich ook richt op de bedrijven in de regio, zijn hiermee successen behaald. Zo daalden de structurele files op de ruit van Rotterdam in 2001 met 16% in vergelijking met het voorgaande jaar. Met bedrijven die zijn gevestigd op de bedrijventerreinen Waterweggebied Schiedam en Vlaardingingen leidde overleg tot een interessant resultaat. Een oprit van de A4 werd opengesteld voor vrachtauto's met een speciale ontheffing. In ruil verplichtten de bedrijven die dergelijke ontheffingen kregen zich tot de inzet op vervoermanagement met als doel: 10% minder solistisch autogebruik door werknemers.

V&W heeft bij het behalen van deze resultaten vaak een intermediaire rol gespeeld. Mobiliteitsmanagement staat inmiddels op de agenda van een groot aantal partijen, wiens aandeel onmisbaar is om tot oplossingen te komen voor knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Als het om werkgerelateerde verplaatsingen gaat, zijn met name werkgevers en werknemers belangrijke spelers. De koepelorganisaties VNO/NCW en MKB Nederland pakken het onderwerp zelf op en dragen het uit naar hun achterbannen.

Interdepartementaal project Korte ritten (1999-2002)

Het interdepartementale project Korte Ritten was een initiatief van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken. Het liep van 1999 tot en met mei 2002. Doel van het project was om het autogebruik op korte afstanden terug te dringen door alternatieve vormen van vervoer te stimuleren. Het project slaagde erin de korte ritten problematiek op de agenda te krijgen. Het project heeft op verschillende aandachtsgebieden (zoals bedrijventerreinen, ruimtelijk beleid en halen en brengen naar school) pilots uitgevoerd en instrumenten ontwikkeld (één van die projecten is het project Kinderen Anders naar School, KANS, dat nu door 3VO voortgezet wordt). De instrumenten zijn te vinden op de website www.korteritten.nl. Ook bevat deze website een database met tientallen cases die een relatie hebben met de korte ritten problematiek.

Communicatie Korte Ritten

Het afgelopen jaar heeft intensieve communicatie via de massamedia plaatsgevonden rond het thema korte ritten. Eén van de eerste televisiespots in de Van A naar Beter Campagne liet zien dat het voor korte stadsritten vaak sneller is om de fiets te pakken. In november was in de Amsterdamse Abri's een poster te zien onder het motto 'De stad in. Pak de Fiets'. De nieuwe stationsstallingen uit het programma 'Ruimte voor de Fiets' zijn onder de aandacht gebracht in advertenties in landelijke bladen. En in december wordt het jaar afgesloten met een prikkelende televisiespot rond het onderwerp 'gedeeld autogebruik'.

Ruimte voor de Fiets

Het stationsstallingen programma 'Ruimte voor de fiets' begint na twee jaar al de eerste vruchten af te werpen. Bij de stations waar de vernieuwing al heeft plaatsgevonden geven gebruikers aan zeer tevreden te zijn, ook op het punt van sociale veiligheid. De vraag naar stallingvoorzieningen neemt toe. En er is een aanwijzing dat de nieuwe stallingvoorzieningen tot meer treinreizigers heeft geleid. Een deel van de reizigers die voorheen met de auto kwam, kiest nu voor de combinatie trein-fiets.

Stimulering van innovaties

Per 1 januari 2003 loopt de eerste fase van het programma Ketenmobiliteit ten einde. Het programma was in 1999 opgezet om innovatie te stimuleren ten aanzien van producten en diensten die een onderdeel vormen van ketenverplaatsingen, met als uiteindelijk doel om de aantrekkelijkheid van alternatieven voor het solo-autogebruik te vergroten met een bijzondere aandacht voor het ketenaspect van verplaatsingen. In de loop van 2002 heeft een evaluatie van het programma plaatsgevonden.

Hierbij is onder meer vastgesteld, dat:

- het doel van het programma, het tot stand doen komen van nieuwe ontwikkelingen, is gehaald. Er was veel belangstelling gezien het feit dat aan het eind elk jaar veel aanvragers teleurgesteld moesten worden omdat de budgettaire grenzen waren bereikt;
- in een eventueel volgende fase dient meer nadruk gelegd te worden op de implementatie;

- in een eventueel volgende fase dient meer concentratie op enkele inhoudelijke onderwerpen plaats te vinden.

Parkeerbeleid

Lokaal parkeerbeleid is de afgelopen decennia één van de meest sterke instrumenten gebleken om de mobiliteit binnen een gebied te managen. Een groot aantal gemeenten maakt hier goed en doordacht gebruik van de wettelijk beschikbare ruimte.

Overstappunten

Indien een reiziger voor zijn reis of een deel ervan gebruik wil maken van een ander vervoermiddel dan de auto, zal hij, behalve bij korte ritten, in veel gevallen gebruik maken van het openbaar vervoer waarbij zijn reis vaak zal bestaan uit een keten van verplaatsingen met verschillende vervoermiddelen. Uit eerdere onderzoeken is bekend dat het overstappen dan een belangrijk element van die reis vormt, zowel bij overstappen van OV op OV als van een ander vervoermiddel op OV, zoals auto en fiets. Problemen met of tijdens het overstappen kunnen een reden zijn om de reis niet per OV te maken. Verschijningsvormen van overstappunten zijn onder andere transferia en P+R-voorzieningen, maar ook fietsenstallingen bij NS-stations.

Met betrekking tot overstappunten zijn onder meer de volgende factoren van groot belang:

- Het overstappunt dient dicht bij de plaats van herkomst of bestemming te liggen. Overstappunten gericht op binnensteden, zogenaamde stadsrandtransferia als in Groningen, P+R-voorzieningen bij NS-stations in stedelijke omgeving als in Voorburg en Hoorn en transferia bij recreatievoorzieningen (Renesse) functioneren in het algemeen goed, in tegenstelling tot weide-overstappunten, waarbij een reiziger halverwege zijn reis moet overstappen;
- Van groot belang is de mate waarin de overstapvoorziening is geïntegreerd in een aansluitend vervoerbeleid waarbij onder meer aandacht is besteed aan frequentie en kwaliteit van aansluitend OV, parkeer(tarief)beleid in de directe en bredere omgeving, ontsluiting via fietsroutes en dergelijke;
- Bij de inpassing en vormgeving zijn sociale veiligheid in de directe omgeving en de loopafstanden naar en van de OV-voorziening van essentieel belang. Goede bewegwijzering en reisinformatie vormen een vanzelfsprekend onderdeel.

Overigens is het van belang een onderscheid te maken tussen voorzieningen bij NS-stations en voorzieningen bij andere knooppunten met OV. De laatstgenoemden behoren uitsluitend tot de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid terwijl bij NS-stations uiteraard bedrijfsonderdelen van NS of RIB betrokken zullen zijn of de initiatiefnemer zijn, in nauw overleg met de betrokken lokale overheid. Aan beide verantwoordelijkheden wordt daadwerkelijk inhoud gegeven. Zo geven momenteel diverse gemeenten, kaderwetgebieden en provincies aandacht aan overstappunten binnen hun verkeers- en vervoerplannen en vindt er tevens overleg plaats tussen NS en lokale overheden over P+R-voorzieningen.

Hoofdstuk 2: Keuze beleidsrichtingen mobiliteitsmanagement

2.0 Inleiding

In het vorige hoofdstuk werd mobiliteitsmanagement omschreven als een veelvormig pakket van voorzieningen en instrumenten. Het risico van veelvormigheid is ongerichtheid. Wij zijn van mening dat het afgelopen decennium ongerichtheid een belangrijk obstakel is geweest om vraagverlegging de rol in het mobiliteitsbeleid te geven die in het SVV-2 werd voorzien. Met deze nota beoogt het rijk daarom de vele mogelijkheden die mobiliteitsmanagement biedt vooral te richten op in totaal vier specifieke onderdelen van de totale mobiliteitsvraag:

1. Mobiliteitsvraag in de gebiedsspecifieke context (2.1)
2. Mobiliteitsvraag naar korte verplaatsingen (2.2)
3. Mobiliteitsvraag in werkgerelateerde verplaatsingen (2.3)
4. Mobiliteitsvraag naar recreatieve verplaatsingen (2.4)

Daarnaast is er ook specifieke aandacht voor het klimaat en het milieu (2.5). De keuze voor deze vier beleidsrichtingen en de beoogde effecten binnen deze onderdelen wordt hieronder toegelicht. Overigens is het onderwerp ketenmobiliteit niet als separate beleidsrichting in dit hoofdstuk opgenomen, maar komt dit wel terug in de volgende hoofdstukken.

2.1 Mobiliteitsvraag in de gebiedsspecifieke context

Binnen het aandachtsgebied ‘gebiedsspecifiek’ gaat het vooral om de bereikbaarheid van organisaties die veel publiek trekken – vaak beperkt tot bepaalde tijden en dagen. Het gaat daarbij om de bereikbaarheid van scholen, ziekenhuizen, winkelcentra, bedrijven, congrescentra, beurzen, recreatiecentra, binnensteden, stranden, entertainmentcentra en evenementen. Deze (clusters van) organisaties hebben belang bij een goede bereikbaarheid van zowel hun ‘voorkeur’ (bezoekers, klanten) als hun ‘zijdeur’ (personeel) als hun ‘achterdeur’ (leveranciers).

Iedere locatie of gebied waar bereikbaarheidsproblemen (te verwachten) zijn, heeft zijn eigen specifieke kenmerken. Het gaat daarbij om zaken als ruimtelijke structuur, aanwezige infrastructuur en vervoervoorzieningen. Daarnaast gaat het ook om de typen organisaties die in dat gebied gevestigd zijn en de herkomst en het motief van de reizigers die van en naar dat gebied reizen. Binnen een gebied komen al deze facetten samen. Elk gebied vergt dan ook een eigen doordachte mix aan diensten, voorzieningen, maatregelen en instrumenten.

Een decentrale en gebiedsspecifieke aanpak is dan ook een voorwaarde voor succes. Het managen van de mobiliteitsvraag in een gebiedsspecifieke context is echter complex. Goede bereikbaarheid is niet alleen een belang maar ook een verantwoordelijkheid van zowel de betrokken decentrale overheden, als de in dat gebied gevestigde werkgevers en publiekstrekkingen als de reizigers zelf. Een door de betrokken overheden en organisaties goed doordachte en uitgevoerde gebiedsspecifieke aanpak kan er in belangrijke mate voor zorgen dat de keuze van de reizigers beter aansluit bij de beoogde bereikbaarheid en leefbaarheid.

2.2 Mobiliteitsvraag naar korte verplaatsingen

Binnen het aandachtsgebied korte ritten gaat het om de verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer. Van alle verplaatsingen in 2001 was ruim 72 % korter dan 7,5 kilometer. Van alle autoverplaatsingen is ruim de helft korter dan 7,5 kilometer. Ruim 20% is zelfs korter dan 2,5 kilometer. Het aandeel van ritten in het kader van winkelen, onderwijs en recreatie in het totaal aantal ritten bedraagt ruim 40% (hiervan is de helft winkelverkeer).

Modal split per afstandsklasse			
2000			
Percentage verplaatsingen per afstandsklasse	Alle afstandsklassen	0 tot 7,5 km	7,5 of meer km
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%
Auto als bestuurder	32,1%	23,8%	52,6%
Auto als passagier	16,5%	13,0%	25,4%
Trein	1,9%	0,1%	6,5%
Bus/tram/metro	2,8%	1,7%	5,4%
Brom-, snorfiets	0,9%	0,9%	0,9%
Fiets	25,7%	33,3%	6,7%
Lopen	18,7%	26,1%	0,2%
Taxi en overig	1,4%	1,1%	2,3%
N.B.: 50 % van het aantal auto-Verplaatsingen is kleiner dan 7,5 km.			

Percentage verplaatsingen van totaal aantal verplaatsingen	Alle afstandsklassen	0 tot 7,5 km	7,5 of meer km
Totaal	100,0%	71,3%	28,7%

Bron: OVG 2000, CBS juli 2001; analyse AVV december 2001

Tabel 2.1: modal split per afstandsklasse

Recent onderzoek van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft aangetoond dat een verdere verhoging van het aandeel fiets in korte ritten zowel op het hoofdwegennet als lokaal een verbetering van de bereikbaarheid oplevert. De meeste bereikbaarheidsproblemen ontstaan immers bij de toegang naar de steden. Ook is het aandeel van het lokaal verkeer op de snelwegen rondom de grote steden groot. Wanneer binnen die steden een deel van de per auto afgelegde ritten vermeden kan worden, neemt het verkeer binnen de stad af. Daardoor neemt de opnamecapaciteit van die stad toe en wordt een substantiële bijdrage aan de bereikbaarheid van die stad geleverd.

Het verhogen van het aandeel verplaatsingen per fiets (en lopen) kent ook andere voordelen: ruimtewinst, een forse reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen (de uitstoot van deze stoffen is de eerste kilometers door een koude katalysator veel hoger en vindt bovendien plaats in de leefomgeving) en een bijdrage aan de CO₂-reductiedoelstelling en de gezondheid.

Het landelijk aandeel fiets op korte verplaatsingen is, zoals aangegeven in tabel 2.1, 33%. Het fietsaandeel in verschillende gemeenten loopt echter enorm uiteen: tussen de 15 en 50 %. Deze verschillen kunnen vaak moeilijk verklaard worden op basis van objectieve verschillen tussen de gemeenten, en hebben dus een beleidsmatige, voor de gemeente beïnvloedbare component.

Verhogen van het fietsaandeel is overigens een grote opgave. Positieve effecten van beleid zullen namelijk deels weer tenietgedaan worden door maatschappelijke trends die een remmende werking hebben op het fietsgebruik. Voorbeelden daarvan zijn de vergrijzing, toename van het aantal allochtonen (geen fietscultuur), en toename van het tweede autobezit. Op basis van het benchmarkproject 'Fietsbalans' is de Fietsersbond van oordeel dat een stijging van het fietsgebruik met zo'n 15 % tussen nu en 2010 haalbaar is. Dat zou een stijging van het fietsaandeel in de korte verplaatsingen van 33% naar 38% betekenen.

OV en taxi spelen in het korterittenbeleid een relatief bescheiden rol. Het OV-aandeel op de korte verplaatsingen is gemiddeld landelijk rond de 2%. Op de korte verplaatsingen vervult OV dus meestal vooral een sociale functie. Naarmate de verstedelijking toeneemt verandert dit beeld langzaam: in sommige middelgrote steden vervult het OV wel degelijk ook een bereikbaarheidsfunctie, met name tijdens de spits op werkdagen en de 'winkelspits' op zaterdag. In grote steden als Den Haag en Amsterdam hebben OV maar ook taxi nog een veel grotere rol (20% van de verplaatsingen in Den Haag gaat bijvoorbeeld via openbaar vervoer). Het aandeel lopen is met name op afstanden tot 2,5 kilometer interessant (41%).

Gezien het bovenstaande hanteert het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor succesvol korte ritten-beleid als VBTB-indicator een verhoging van het aandeel fiets op korte ritten.

2.3 Mobiliteitsvraag in werkgerelateerde verplaatsingen

Binnen het aandachtsgebied werkgerelateerde verplaatsingen gaat het om de mobiliteit van reizigers in hun hoedanigheid als werknemer. Het betreft hier zowel woon-werk verkeer als zakelijk verkeer.

Meer dan 40% van de verplaatsingen in de ochtendspits is werkgerelateerd (zie tabel 2.2). Op het HWN zijn meer dan 80 % van de verplaatsingen in de ochtendspits werkgerelateerd. Van alle werkgerelateerde verplaatsingen wordt 57% met de auto afgelegd (51% als autobestuurder en een kleine 6% als passagier). Dit veroorzaakt de nodige problemen voor zowel de automobilist als voor de omgeving. De automobilist wordt geconfronteerd met vertragingen, weinig parkeerruimte en dus per saldo langere reistijden. De omgeving heeft met name te maken met de effecten van de mobiliteit op het gebied van de leefbaarheid (milieu: emissie, geluid, ruimte) en de veiligheid (hogere kans op ongevallen). Ongeveer 2,5 miljoen werknemers reizen in de spits alleen in de auto. Zo'n 35% hiervan beschikt over alternatieven, waarbij vooral aan fiets, OV, gemotoriseerde tweewielers (oa: elektrische fiets) en ketenreizen moet worden gedacht.

Relatief aantal verplaatsingen naar uur van de dag en motief en per periode						
2001						
Percentage van totaal aantal verplaatsingen	Werk	Onderwijs/cursus volgen	Sociaal recreatief	Winkelen	Overige motieven	Totaal alle motieven
Ochtendspits 7 tot 9 uur	43%	25%	11%	5%	16%	100%
Avondspits 16 tot 19 uur	25%	3%	38%	24%	9%	100%
Spitsen totaal	31%	11%	28%	17%	12%	100%
Motiefklasse is samenvoeging van:	Van en naar het werk, Zakelijk bezoek in werksfeer		Visite/ logeren, Toeren/ wandelen, sociaal recreatief overig	Winkelen, boodschappen doen, diensten/ persoonlijke verzorging		
Bron:	OVG 2001, CBS mei 2002; analyse AVV, november 2002.					
Opmerking:	Het betreft afgeronde cijfers en relatieve aandelen van het totaal aantal verplaatsingen over alle dagen van het jaar					

Tabel 2.2: reismotief in de spits

Zouden werknemers meer verleid kunnen worden tot andere manieren van reizen dan solo-autogebruik, of zouden werknemers door middel van goede reisinformatie reizen buiten de spits, dan zou dat, net als bij korte ritten, zeer gunstige effecten kunnen hebben op de bereikbaarheid. Door de keuze voor het gebruik van alternatieven wordt de beschikbare ruimte beter benut en verbeteren leefbaarheid en veiligheid. Daarnaast is ook aangetoond dat door het mogelijk maken van telewerken door werkgevers het ziekteverzuim daalt.

Verkeer en Waterstaat hanteert gezien het bovenstaande als VBTB-indicator voor werkgerelateerde verplaatsingen: het verhogen van het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik in werkgerelateerde verplaatsingen.

2.4 Mobiliteitsvraag recreatieve verplaatsingen

Het vrijetijdsverkeer heeft een zodanige omvang en verwachte ontwikkeling dat aan deze mobiliteit aandacht besteed moet worden. Door decentrale overheden is onderschreven dat deze vervoersstromen op regionaal niveau aandacht en waar het een probleem is deze mobiliteit sturing verdient

Het gaat in het sociaal recreatief verkeer om verplaatsingen die sociaal van aard zijn, zoals verplaatsingen voor visite en logeren, en recreatieve verplaatsingen, zoals verplaatsingen voor bezoeken van attracties en evenementen, sport, uitgaan naar onder andere musea, restaurants en strand, verenigingsactiviteiten, toeren en wandelen. In enkele statistische overzichten wordt winkelen en boodschappen doen tevens tot het sociaal recreatieve reismotief gerekend. In deze notitie worden de laatstgenoemde categorieën apart onderscheiden en derhalve niet gerekend tot de categorie sociaal recreatief.

Mensen verplaatsen zich inmiddels vaker voor vrijetijdsbesteding dan voor werk. Ruim een derde van het aantal verplaatsingen is sociaal recreatief verkeer. Voor werk is dit ongeveer 20% van de verplaatsingen. In de avondspits (van 16 – 19 uur) is er sprake is van een relatief hoog aandeel sociaal recreatief verkeer, namelijk 38%. In de ochtendspits (van 7 – 9 uur) is dit aandeel 11%.

De verplaatsingen vinden verspreid over de week plaats dus zowel op werkdagen als in de weekends. Van de ritten in het sociaal recreatief verkeer valt ruim twee derde onder korte ritten - tot 7,5 km.. Het is dus in het bijzonder een aandachtsterrein voor de decentrale overheden.

Bij de ontwikkeling van dit vervoer is opmerkelijk dat de hoeveelheid vrije tijd is afgenomen (6% in 2000 ten opzichte van 1975) en de reistijd voor vrije tijd is toegenomen (met 14 %). Dit betekent een afname van de tijd besteed aan sociale contacten en uitgaan bij een toenemende reistijd hiervoor.

De problemen die ervaren worden bij het sociaal recreatief verkeer zijn veelal overlast van grote bezoekersstromen en een slechte bereikbaarheid van de locatie. Per gebied kunnen het aantal en soort knelpunten en de aandacht voor de oplossing van eventuele problemen verschillen. In verschillende provincies komt een wisselend beeld naar voren over de omvang van het sociaal recreatief verkeer en de druk die dat veroorzaakt.

Bij de keuze van nieuwe locaties, met name voor publiektrekkende punten als attractieparken, zal zeker ook stilgestaan moeten worden bij de consequenties en sturingsmogelijkheden voor verkeer en vervoer om aan de gewenste integratie van ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer bij te dragen.

VenW heeft (nog) geen aparte VBTV-indicator voor recreatief verkeer benoemd. Het beleid richt zich echter, vooral op het verhogen van het aandeel recreatieve

verplaatsingen door OV of keten-verplaatsingen en het verleggen van de vraag naar buiten spitse uren.

2.5 Klimaat en milieu

Zoals aangegeven hebben alle succesvolle maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement rechtstreeks effect op het klimaat en het milieu (zie ook kader in hoofdstuk 1).

De bijdragen worden zichtbaar in de vorm van de volgende door VenW gehanteerde VBTB-indicatoren:

- Voor klimaat: een verlaging van de groei van de CO₂-uitstoot;
- Voor lokale luchtkwaliteit: vermindering van het aantal normoverschrijdingen in 2010;
- Voor geluid: in 2010 geen knelpunten meer boven de 70 dB(A) voor (spoor)wegen.

De indicatoren hangen sterk af van het nog te ontwikkelen NVVP en kunnen op basis daarvan wijziging ondergaan.

Hoofdstuk 3: Partijen en hun rollen en mogelijkheden

3.0 Inleiding

Mobiliteitsmanagement is, zo blijkt uit paragraaf 1.3, niet nieuw. Overheden en marktpartijen zijn al jaren op veel fronten actief op het gebied van mobiliteitsmanagement, vaak echter onder een andere noemer. Dit hoofdstuk biedt een beknopt overzicht van de rollen van de partijen die over mogelijkheden beschikken direct invloed uit te oefenen op het keuzegedrag van de reiziger. Het gaat daarbij om:

1. Decentrale overheden (3.1)
2. Werkgevers en publiekstrekkers (3.2)
3. Private producenten van mobiliteitsvoorzieningen (3.3)
4. Rijksoverheid (als wegbeheerder) (3.4)

Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de meer indirecte rollen die maatschappelijke organisatie (3.5) en kennisorganisaties (3.6) vervullen.

Bijlage 1 bevat een overzicht van activiteiten, voornemens en mogelijkheden van mobiliteitsmanagement in de praktijk. Per betrokken partijen passeren diverse voorbeelden en voornemens de revue, en er zijn verwijzingen naar meeromvattende documenten opgenomen.

3.1 Decentrale overheden

Met hun bevoegdheden en mogelijkheden op onder andere het gebied van ruimtelijke ordening, locatiebeleid, wegbeheer, openbaar vervoer, (milieu)vergunningverlening, parkeerbeleid en zaken als het positioneren van taxistandplaatsen zijn met name decentrale overheden bij uitstek in staat mobiliteitsmanagement in te zetten. Juist op het decentrale schaalniveau kan mobiliteitsmanagement gebiedsspecifiek en samenhangend vorm krijgen in samenwerking met de in die gebieden relevante partners.

In 2002 heeft V&W een gespreksronde langs alle regionale en enkele lokale overheden gehouden. Deze gespreksronde heeft inzicht gegeven in de stand van zaken op het gebied van mobiliteitsmanagement in Nederland. In de meeste provincies en kaderwetgebieden speelt het onderwerp een rol in de huidige of toekomstige verkeer- en vervoerplannen. Mobiliteitsmanagement wordt breed en divers ingevuld, afhankelijk van het type regio, binnen of buiten de Randstad. Decentrale overheden gebruiken mobiliteitsmanagement vooral om regionale of lokale knelpunten in de bereikbaarheid op te lossen, en vooralsnog minder om “preventieve” beleid te voeren.

De lokale luchtkwaliteit komt steeds meer in beeld, niet in het minst vanwege de rapportageplicht die de EU-richtlijn oplegt. Op meerdere plaatsen wordt de norm overschreden en zullen beleidsmaatregelen door de lokale overheid ontwikkeld moeten worden. Volgens de richtlijn moet in 2010 aan de norm voldaan worden.

De koepelorganisaties van de gemeenten (VNG), provincies (IPO), kaderwetgebieden (SKVV) en waterschappen (UvW) vormen een belangrijke schakel waar het gaat om vormgeving en afstemming van decentraal beleid.

3.2. Werkgevers en publiekstrekkers

Zowel werkgevers als organisaties en centra (zoals het winkelcentrum, de fabriek, de school, het Ministerie, het ziekenhuis, het pretpark en het strand) trekken publiek aan en brengen daarmee mobiliteit op gang. Mobiliteit van zowel werknemers, klanten, bezoekers als leveranciers. Daarmee is ook voor de in deze gebieden gevestigde organisaties een goede bereikbaarheid van groot belang in het kader van hun concurrentiepositie – ook op de arbeidsmarkt – en een efficiënte bedrijfsvoering. En gegeven hun relatie met deze reizigers hebben zij ook mogelijkheden invloed uit te oefenen op het mobiliteitsgedrag van deze reizigers. Vervoersmanagement richt zich specifiek op de vervoer vraagstukken tussen werkgevers en werknemers. Een voorbeeld is ook De Efteling die zelf investeert in een busstation van BBA, een autovrije busbaan tussen Tilburg en het park en de ‘Sprookjespendel’.

Koepelorganisaties van de werkgevers (VNO/NCW, MKB Nederland) en de werknemers (onder andere FNV en CNV) zijn belangrijke gesprekspartners en schakels tussen de verschillende partijen.

3.3. Private producenten van mobiliteitsvoorzieningen

De reiziger realiseert het zich in het normale leven nauwelijks, maar het aantal voorzieningen en diensten dat hem of haar ter beschikking staat op een reis of verplaatsing te maken is groot. Voor een deel gaat het om voorzieningen die een publiek karakter hebben: wegen, verkeerslichten, publieke parkeerplaatsen, etc. Voor een ander deel gaat het hier om private producenten, die een direct financieel belang hebben bij veel gebruik van hun voorziening alsmede mogelijkheden om het keuzepatroon van de reiziger te beïnvloeden:

- Openbaar-Vervoerbedrijven
- Fabrikanten en dealers van vervoermiddelen en accessoires
- Aanbieders van aan vervoer gerelateerde diensten, zoals reisinformatie
- Verzekeraars
- Parkeervoorzieninghouders
- Aanbieders van geïntegreerde mobiliteitsdiensten, etc.

Belangenorganisaties als de (Fiets)RAI, (Fiets)BOVAG, KNV en MOBIS zijn belangrijke gesprekspartners en schakels tussen de verschillende partijen.

3.4. Rijksoverheid (in uitvoerende zin)

De rijksoverheid heeft op verscheidene manieren mogelijkheden en bevoegdheden om reizigers te verleiden tot andere verplaatsingskeuzen. Het gaat daarbij naast V&W om de departementen van VROM (Ruimtelijke ordening, wonen), BZK en Justitie (veiligheid), OCW en VWS (met name spreidingsbeleid scholen en ziekenhuizen).

Het ministerie van V&W speelt ook als wegbeheerders een belangrijke rol in het effectueren van mobiliteitsmanagement. Rijkswaterstaat beziet de eigen planvorming en de aanleg van de infrastructuur. De Rijkswaterstaat draagt zorg voor wegbeheer en onderhoudswerkzaamheden op het Hoofdwegennet. Hierbij kan zowel Rijkswaterstaat in overleg met decentrale wegbeheerders komen tot afspraken over

mobiliteitsmanagement om (tijdelijke) bereikbaarheidsproblemen te beperken. Hierbij speelt vooral het gebruik van het hoofdwegennet voor korte verplaatsingen. Ook zal mobiliteitsmanagement worden geïntegreerd in de Architectuur voor Verkeersbeheersing (AVB) systematiek.

Communicatie

Mobiliteitsmanagement is, zoals eerder aangegeven, vooral gericht op bewustwording en verleiding van de burger. Communicatie is daarmee een zeer belangrijk instrument. Gebiedsspecifiek kan de communicatie met regionale en lokale acties opgepakt worden. De brede bewustwording van de burger zal echter mede door communicatie op landelijk niveau plaatsvinden. Zo zullen items binnen werkgerelateerde verplaatsingen en korte verplaatsingen worden opgenomen in de landelijke communicatiecampagne "Van A naar Beter".

3.5 Maatschappelijke organisaties

Ook maatschappelijke organisaties, zoals de ANWB, Stichting Natuur & Milieu, 3VO en de Fietsersbond spelen een belangrijke rol in het realiseren van mobiliteitsmanagement. Zowel lokaal als landelijk zijn zij vaak degenen die knelpunten signaleren en oplossingen op de (politieke) agenda weten te krijgen.

3.6 Kennisorganisaties

Rond het vergaren, verspreiden en toepassen van kennis op het gebied van mobiliteitsmanagement zijn verscheidene actoren actief. Naast directe belangenorganisaties zijn dat de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het ministerie van V&W, het Kennisplatform Verdi, het Fietsberaad, Connekt en de organisaties die de ondersteunende programma's uitvoeren, zoals Novem en Senter.

Kennisalliantie Mobiliteitsmanagement

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), Connekt, Kennisplatform Verdi, NOVEM en Vervoermanagement Nederland (VMNL) hebben in 2002 besloten een Kennisalliantie Mobiliteitsmanagement te vormen. De kennis en ervaring ten aanzien van mobiliteitsmanagement zal worden gebundeld en verrijkt en de toekomstige onderzoeksprogrammering over dit onderwerp zal in 2003 in de vorm van gezamenlijke kennisprogramma's integraal worden vormgegeven op basis van kennisbehoeften van de (decentrale) overheden en het bedrijfsleven.

Instelling Fietsberaad

Het Fietsberaad, ingesteld in 2001, is een initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, uitgewerkt in overleg met ondermeer IPO en VNG. Het Fietsberaad zet zich in voor een sterke positie van het fietsverkeer, zowel op straat als op de beleidsagenda. Het Fietsberaad helpt de overheden bij het realiseren en onderhouden van voorzieningen voor fietsverkeer. Het beraad doet dit door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken. Knelpunten en oplossingen kunnen inhoudelijk van aard zijn, maar ook procesmatig, bestuurlijk, intersectoraal of maatschappelijk.

Hoofdstuk 4: De agenda van Verkeer en Waterstaat

4.0 Inleiding

Dit afsluitende hoofdstuk van de nota Mobiliteitsmanagement betreft de invulling van de faciliterende, kaderstellende en monitorende rol van Verkeer en Waterstaat bij mobiliteitsmanagement, gericht op de ondersteuning van de partijen die in hoofdstuk 3 centraal stonden. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- V&W-agenda algemene activiteiten (4.1)
- V&W-agenda gebiedsspecifieke context (4.2)
- V&W-agenda korte ritten (4.3)
- V&W-agenda werkgerelateerde verplaatsingen (4.4)
- V&W-agenda recreatieve verplaatsingen (4.5)
- V&W-agenda ketenmobiliteit (4.6)

Tenslotte wordt in paragraaf 4.7 een overzicht gegeven van de financiële component van de V&W-agenda.

4.1 V&W agenda algemene activiteiten

In algemene zin bestaat de faciliterende rol van V&W voor een groot deel uit het (laten) vergaren en beschikbaar stellen van kennis en middelen, het organiseren van samenhang en ervaringsuitwisseling, het bieden van bruikbare juridische kaders en monitoring. In de in hoofdstuk 3 genoemde gespreksronde van V&W langs alle regionale en enkele lokale overheden is ook gevraagd naar de wensen van de decentrale overheden richting V&W op het gebied van mobiliteitsmanagement. Deze wensen komen grotendeels overeen met de rol die V&W voor zichzelf voor ogen heeft.

Ondermeer ten behoeve van een goede inzet bij mobiliteitsmanagement, zijn de voornemens op het punt van de gebundelde doeluitkering infrastructuur (GDU+) en het verder optuigen van een bij de partijen aansluitende kennisvergaring en verspreiding. Voor wat betreft de GDU+ ligt er thans een voorstel bij de Tweede Kamer over de reikwijdte van de nieuwe GDU+ en de daaraan verbonden spelregels voor projecten boven € 225 miljoen. De nieuwe GDU+ zal begin 2003 in werking treden. Thans is een apart wetsvoorstel in voorbereiding dat een basis moet vormen voor een bredere gebundelde doeluitkering. Hierin worden tevens de thans voor vervoermanagement uitgekeerde middelen aan de decentrale overheden opgenomen.

Voor wat betreft de versterking van de kennisstructuur ontwikkelt V&W momenteel in overleg met de andere overheden een voorstel. Het gaat hier zowel om betere aansluiting van de ontwikkeling van kennis op de agenda van decentrale overheden als om versterking van de kennisverspreidingsfunctie. Een op de grondvesten van het kennisplatform Verdi gebouwd Kennisplatform Verkeer en Vervoer wordt, zo is de bedoeling, begin 2004 operationeel. Een nadere analyse en eventuele stroomlijning van de kennisstromen specifiek rond mobiliteitsmanagement zal in 2003 zijn beslag krijgen.

Oprichting Platform Mobiliteitsmanagement

Begin 2002 is onder het Kennisplatform Verdi een informeel Platform Mobiliteitsmanagement opgericht. Dit platform is geen vertegenwoordigend lichaam, maar bestaat uit deskundigen van decentrale overheden die momenteel daadwerkelijk ervaring opdoen en opgedaan hebben met mobiliteitsmanagement. Het voorzitterschap wordt ingevuld door het Kennisplatform Verdi. Mede door de uitwisseling van ervaringen vormt dit platform een inspiratiebron voor deelnemende leden, waarbij het Kennisplatform Verdi tevens zorgdraagt voor verdere verspreiding van de opgedane kennis.

Naast het beleid ten aanzien van mobiliteitsmanagement wordt ook het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) voorbereid, zowel inhoudelijk als procesmatig. Deze nota Mobiliteitsmanagement wordt in dit kader door V&W tevens beschouwd als een voorbereidende nota voor het NVVP. Dat biedt de mogelijkheid binnen het reguliere samenwerkingsproces in het NVVP-kader te komen tot nadere afspraken met de decentrale partners over activiteiten en in het NVVP op te nemen essentiële onderdelen, met als strekking:

1. Voldoende aandacht voor korte ritten beleid, waarbij met name de versterking van de positie van de fiets op korte ritten een aandachtspunt vormt, maar ook lopen, OV en taxi als vervoermiddel en ruimtelijke ontwikkeling in de decentrale beleidsontwikkeling rond dit onderwerp worden meegenomen;
2. Werkgerelateerde verplaatsingen, waarbij decentrale overheden binnen hun gebied hun beschikbare instrumenten inzetten om bij te dragen aan goede afspraken met en tussen werkgevers en werknemers;
3. Gebiedspecifieke samenhang aanbrengen tussen de vele partijen die, elk gegeven hun eigen belangen en mogelijkheden, bij kunnen dragen aan keuzebeïnvloeding van reizigers op de punten verplaatsingskeuze, voertuigkeuze en routekeuze. Dit ook in samenhang te bezien met decentrale bouw- en benuttingprogramma's.

Daarnaast wordt in het NVVP uitgebreider aandacht besteed aan het onderwerp 'betalen voor mobiliteit' en de wijze waarop dit een bijdrage kan leveren aan de beoogde doelstellingen op onder andere korte ritten en werkgerelateerde verplaatsingen.

Klimaat en milieu: subsidiemaatregelen en innovatieprogramma's

Verschillende subsidieregelingen van V&W streven de klimaatdoelen na:

- Binnen Het Nieuwe Rijden bestaat de mogelijkheid voor organisaties of groeperingen om subsidie aan te vragen voor projecten;
- Het subsidieprogramma CO₂-reductie Verkeer en vervoer kent een deel Personenvervoer en een deel Ruimtelijke Ordening en Vervoer (RO&V). Het deel Personenvervoer richt zich op projecten voor investeringen, toepassingen en kennis overdracht. Het subsidieprogramma RO&V maakt het onder andere mogelijk om voor VPL (VervoersPrestatie op Locatie) of in de toekomst VPR (VervoersPrestatie in de Regio) subsidie aan te vragen. VPL is een ontwerpmethodiek en richt zich bij uitstek op een meer duurzame afwikkeling van mobiliteit en is toepasbaar op alle ruimtelijke plannen op lokaal niveau, zowel in nieuwbouwsituaties als in herstructureringsgebieden. De

kosteneffectiviteit is basis voor toekenning van de subsidie (minder dan € 45 per vermeden ton CO₂).

Daarnaast wordt momenteel voor geluid een innovatieprogramma voor weg en spoor uitgevoerd door VROM en V&W. Dit programma heeft als doel een set aan kosteneffectieve maatregelen te beproeven. Het gaat hierbij met name om bronmaatregelen. Bij wegverkeer kan onder andere worden gedacht aan stillere wegdekken en banden. Via deze lijn zijn wellicht kostenbesparingen mogelijk bij geluidsoverlast. Bedoeling is om ook bij de luchtkwaliteit een innovatieprogramma tot stand te brengen.

Mobiliteitscentra

Conform de betreffende motie van de heer van Gijzel (26 maart 2002) zijn er met enkele decentrale overheden verkennende besprekingen gevoerd over de mogelijke bouw van mobiliteitscentra.

Een toepassing op korte termijn in woonwijken ligt niet voor de hand gezien de ingrijpende consequenties die een dergelijk centrum heeft ten aanzien van de inrichting van die woonwijk. Alleen bij een vroegtijdige inbreng in plannen rond nieuwe woningbouwlocaties kan een dergelijk concept eventueel uitvoerbaar zijn. Momenteel bestaan voor toepassing in het woon-werkverkeer bij de grote steden geen plannen. Wél bestaan er op vele plaatsen plannen voor de bouw van transferia. Gelet op deze situatie en gezien het feit dat mobiliteitscentra volgens het concept van de heer van Gijzel, vanwege de veelheid aan reismodaliteiten die geboden moeten worden, met hoge kosten gepaard gaat en slechts toepasbaar zijn in enkele grote steden, geeft V&W thans geen hoge prioriteit aan het stimuleren van deze centra. In de regelmatige contacten met de betreffende overheden zal de mogelijkheid van eventuele pilot op termijn nader worden bezien.

Monitoring

Meer dan voorheen is er een roep om kennis over de effecten van mobiliteitsmanagement. Wat zijn de effecten van maatregelen? En gebeurt dit met efficiënte inzet van (financiële) middelen?

Daarom zal V&W afspraken maken met de decentrale overheden om gezamenlijk een monitoring- en evaluatiesysteem op te zetten voor mobiliteitsmanagement, waarin zowel centrale als decentrale elementen een rol krijgen. Het doel is kennis te verzamelen en te verspreiden over de effecten van maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement (inhoud), en de ervaringen die door decentrale overheden worden opgedaan bij de voorbereiding en implementatie van mobiliteitsmanagement. Uiteraard vindt er afstemming plaats met de activiteiten in het kader van de NVVP-monitor en andere aanverwante monitoren, zoals de OV-monitor. Ook worden de VBTB-indicatoren, genoemd in de V&W-begroting, uiteraard in de monitor opgenomen, om op die manier welslagen dan wel noodzakelijke bijstellingen van het beleid uitgezet in deze nota te kunnen meten.

Ten slotte is monitoring van de klimaat- en milieu-effecten van de mobiliteitsmaatregelen van belang omdat het bijdraagt aan de ontwikkeling van het draagvlak. De positieve effecten worden immers zichtbaar bij monitoring.

4.2 V&W-agenda gebiedsspecifieke context

Binnen het aandachtsgebied ‘gebiedsspecifiek’ is met name aandacht voor het verbeteren van de bereikbaarheid van specifieke locaties die veel publiek trekken – vaak beperkt tot bepaalde tijden en dagen.

De agenda van V&W op dit punt valt uiteen in aandacht voor gebiedsspecifieke beleidsontwikkeling, het flexibiliseren van de openingstijden van onderwijsinstellingen, juridisch instrumentarium voor decentrale overheden, en de mogelijkheden om verplaatsafstanden te verkorten.

Gebiedsspecifieke beleidsontwikkeling

In de gebiedsgewijze context staan de decentrale overheden, de door hun gekozen instrumentenmix en hun samenspel binnen het gebied met relevante partners centraal. Essentieel is hierbij dat de decentrale overheden tot een doordachte en samenhangende beleidsontwikkeling weten te komen.

Verkeer en Waterstaat ontwikkelt momenteel vanuit haar faciliterende rol in samenwerking met de decentrale overheden een zogeheten “mobiliteitstoets”. In het kader van de mobiliteitstoets kunnen de gezamenlijke overheden bekijken hoe de verkeers- en vervoersproblematiek eerder in de ruimtelijke ordeningsprocessen kan worden betrokken. Daarnaast zijn met name op het gebied van goederenvervoer nieuwe kengetallen ontwikkeld die (decentrale) overheden in een vroegere fase van locatieontwikkeling instrumenten geven om bewust keuzes te komen mede gebaseerd op de verkeers- en vervoersproblematiek. Zo liggen er bijvoorbeeld voor gemeenten bij de bouw of herinrichting van woonwijken grote kansen om de inrichting zodanig vorm te geven dat het langzaam verkeer bevorderd wordt. Voor dit laatste is het instrument Vervoerprestatie op locatie (VPL) beschikbaar. V&W zal in een in 2003 - samen met de Kennisalliantie - op te zetten programma de daadwerkelijke benutting van de Mobiliteitstoets en VPL door gemeenten bevorderen.

Openingstijden onderwijsinstellingen

V&W ziet kansen in het flexibiliseren van openingstijden van onderwijsinstellingen voor het spreiden van het verkeer over de dag. Zij gaat in 2003 in overleg met het ministerie van OC&W de haalbaarheid onderzoeken van het maken van afspraken hierover met onderwijsinstellingen.

Juridisch instrumentarium bij locaties met knelpunten

Ter ondersteuning van het decentrale proces op dit punt heeft V&W een onderzoek laten doen naar de juridische mogelijkheden van gemeenten. Hieruit komt naar voren dat er in theorie zo’n veertig juridische instrumenten zijn, die ingezet kunnen worden in het decentraal mobiliteitsmanagementbeleid. Deze variëren van instrumenten verbonden met beleids- en planvorming tot verordeningen en besluiten (algemeen geldend), van individuele beschikkingen (gericht op specifieke personen, bedrijven, organisaties) tot financiële instrumenten. Om deze mix van juridische instrumenten effectiever in te zetten, stimuleert het rijk ontwikkeling en verspreiding van kennis over de juridische mogelijkheden ten behoeve van mobiliteitsmanagement, onder meer via het Kennisplatform Verdi.

Belangrijke aandachtspunten bij de implementatie van een dergelijke mix aan juridische instrumenten zijn de organisatie en het afstemmen van de verschillende belangen van de betrokken actoren. Om dit te bereiken zal in 2003 een 'gereedheidskist' met juridische instrumenten voor decentrale overheden worden ontwikkeld. V&W zoekt daarbij afstemming met andere departementen, zoals de ministeries van VROM, Economische Zaken en Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Daarnaast zal V&W in 2003 een besluit nemen omtrent eventuele uitbouw van het juridisch instrumentarium van gemeenten, met name op het punt van mogelijke uitbreiding van de gemeentelijke bevoegdheden rond parkeerbeleid.

Reduceren van geluidsoverlast

Voor geluid zullen de decentrale overheden in de toekomst hun eigen verantwoordelijkheden krijgen. De normen voor bepaalde gebieden zullen door de lokale overheden zelf bepaald gaan worden. Aanpassing volgt in de Wet geluidhinder of in het MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidhinder). De inrichting en ontsluiting van woongebieden bepaalt al in belangrijke mate welke geluidsniveaus zullen gaan heersen.

Verkorten van verplaatsingsafstanden

Belangrijk in het gebiedsspecifieke beleid is ook de vraag of verplaatsingen kunnen worden verkort. Naast een sterke ruimtelijke ordeningscomponent is ook het rijk zelf via bijvoorbeeld schaalvergrotingsbeleid (bekend voorbeeld is de vorming van streekziekenhuizen) aanjager voor langere verplaatsingsafstanden. Ook in het woon-werkverkeer is een trend zichtbaar van toenemende verplaatsingsafstanden. V&W gaat in 2003 na welke rijksbeleidsbeslissingen buiten de sector verkeer en vervoer invloed hebben op afstanden, en zal zich inspannen om mobiliteitsaspecten in de uiteindelijke besluitvorming op rijksniveau mee te laten wegen.

4.3 V&W-agenda Korte Ritten

Korterittenbeleid bestaat uit een divers pakket maatregelen, variërend van de aanpak van fietsdiefstal tot een goede ruimtelijke inrichting van nieuwe woonwijken.

Inhoudelijk gezien kunnen in het beleid drie hoofdsporen onderscheiden worden:

- Wegnemen van barrières voor fietsen en lopen;
- Bevorderen van bewust en selectief autogebruik;
- Communicatie naar de burger.

Wegnemen barrières voor fietsen (en lopen)

Een basisvoorwaarde voor het invullen van dit spoor is voldoende kennis bij decentrale overheden over de door burgers ervaren barrières en over de grootte en kansrijkheid van verschillende doelgroepen.

Verder voert V&W diverse onderzoeken uit ter versterking van de gemeentelijke kennis. Een voorbeeld hiervan is het onderzoek 'verplaatsingsrepertoire' uit waarin de gedragsachtergronden voor de verschillende ritmotieven en vervoerwijzen in beeld worden gebracht (lopend, wordt voorjaar 2003 afgerond). Dit onderzoek geeft meer inzicht in de bestaande barrières. De resultaten zullen via het Kennisplatform Verdi breed worden verspreid.

Het Fietsberaad is verzocht om over de “bonus-motie” een advies aan het Ministerie te verstrekken. Verkeer en Waterstaat zal hierover begin 2003 een standpunt innemen.

Een grote barrière voor het gebruik van de fiets is zeker ook de problematiek van de fietsendiefstal. Deze vraagt een gezamenlijke aanpak, die momenteel vorm krijgt in het kader van het Integraal Veiligheidsplan (IVP). In IVP-verband wordt onder trekkerschap van het ministerie van BZK, en in samenwerking met de branche een actieprogramma uitgevoerd gericht op de aanpak van fietsdiefstal (dit actieprogramma is 15 februari 2002 naar de Tweede kamer gestuurd). VenW is in dit kader trekker van het spoor ‘stimulering fietsparkeren’. Verder speelt VenW als opdrachtgever van de RDW een belangrijke rol in het realiseren van een landelijke diefstalregistratie door de RDW. Over de financiering van het registratiesysteem maken de betrokken ministeries binnenkort afspraken.

Belangrijk in het kader van de aanpak van fietsdiefstal en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer is ook het programma ‘Ruimte voor de fiets’. In dit programma is een programma van € 208,7 miljoen gereserveerd voor de verbetering van fietsenstallingen bij stations in de periode 2000 – 2006.

Zoals aangegeven is op de zeer korte afstanden ook lopen een wezenlijke keuzemogelijkheid voor de reiziger. In 2003 zal V&W een beperkte verkenning uitvoeren naar de vraag of de positie van lopen in het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid kansrijk is voor verdere versterking

Bevorderen bewust en selectief autogebruik

Door ervoor te zorgen dat mensen bewuster en selectiever van hun auto gebruik maken kan bewerkstelligd worden dat voor korte afstanden vaker alternatieven gebruikt worden, met alle voordelen van dien voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid in de wijken en de milieu-uitstoot. In 2003 zal op enkele deelterreinen in nauw overleg met de betrokken partijen, zoals het bedrijfsleven en decentrale overheden, verder onderzoek gedaan worden naar de mate waarin het financiële motief een rol speelt bij de vervoerwijzekeuze. Zo zijn, in samenwerking met verzekeringsmaatschappijen, verkenningen gaande om bij de autoverzekering de premie afhankelijk te maken van het gebruik van de auto.

Verder blijkt uit onderzoek dat verdere verspreiding van autodate en huur-auto-concepten een belangrijke bijdrage te kunnen leveren aan bewust en selectief autogebruik. In dit kader communiceert V&W landelijk over gedeeld autogebruik, onder ander via een tv-spot in december 2002. Verder komt via de Adviesdienst verkeer en vervoer (AVV) in 2003 een toolkit autodate voor gemeenten beschikbaar, met gebruikmaking van de ervaringen van de Taskforce van de Stichting voor gedeeld autogebruik (SGA).

Kennis en maatschappelijke aandacht

Een hoofdtaak voor V&W blijft de zorg dat het geheel van intermediaire organisaties richting gemeenten en burgers effectief is. Bij intermediaire organisaties gaat het zowel om kennisorganisaties als Kennisplatform Verdi, Fietsberaad en CROW als om belangenorganisaties zoals bijvoorbeeld Fietsersbond, Stichting voor gedeeld autogebruik (SGA) en ANWB.

Deze organisaties hebben een zeer belangrijke rol in het activeren, helpen bij visieontwikkeling en van kennis voorzien van gemeenten. V&W scheidt waar nodig voorwaarden voor deze organisaties. Concreet betekent dit in ieder geval:

- Op peil houden van subsidie voor de Fietsersbond, zodat de zeer succesvolle en effectieve benchmark Fietsbalans voortgezet kan worden;
- De subsidie voor Stichting Gedeeld Autogebruik zal lopen tot en met het jaar 2005. De stimuleringsfunctie richting gemeenten van SGA dient zoveel mogelijk bij het Kennisplatform Verdi moeten komen. Voor de informatie naar de burger moet een aparte oplossing gevonden worden;
- V&W organiseert regelmatig (bijvoorbeeld twee keer per jaar) gezamenlijk overleg met de belangrijkste intermediaire organisaties (te denken valt aan: ANWB, Fietsersbond, 3VO, KpVerdi, VNG, Fietsberaad, RAI en BOVAG);
- Ten slotte komt in 2003 een 'Stappenplan Korte Ritten' beschikbaar. In overleg met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) is gebleken dat gemeenten grote behoeften hebben aan een hulpmiddel om het korte ritten probleem in samenhang aan te kunnen pakken. In een overkoepelend 'stappenplan' worden alle aspecten van de korte ritten problematiek bijeen gebracht.

4.4 V&W-agenda Werkgerelateerde Verplaatsingen

Zoals eerder aangegeven zou een vergroting van het aandeel alternatieven voor solo-auto-gebruik in werkgerelateerde verplaatsingen een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid, zowel via het onderliggend wegennet als via het hoofdwegennet. Een verdere verbetering van de efficiëntie van woon-werk- en zakelijke verplaatsingen per auto (door middel van actuele reisinformatie kiezen van andere routes en/of minder zoekverkeer, etc) kan hieraan nog een nadere bijdrage leveren.

De faciliterende en kaderstellende activiteiten bij Verkeer en Waterstaat op dit punt richten zich naast de al genoemde activiteiten in de vorige paragrafen, die uiteraard ook betrekking hebben op werkgerelateerde verplaatsingen vooral op de relatie werkgever-werknemer en op een goed georganiseerde kennisfunctie. Specifiek voor werkgerelateerde verplaatsingen gaat het aanvullend om het volgende pakket van activiteiten.

SER-advies

V&W heeft de SER om advies gevraagd over de wijze waarop de mogelijkheden die de relatie werkgever – werknemer biedt beter benut kunnen worden voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. In de eerste helft van 2003 zal de SER een advies uitbrengen over arbeidsgerelateerde verplaatsingen. Hierbij wordt met name aandacht gegeven aan de mogelijkheden om arbeidsgerelateerde verplaatsingen steviger onderdeel te laten uitmaken van CAO's. Op basis van het SER-advies zal V&W samen met de betrokken partijen een verdere beleidslijn ter zake ontwikkelen

Basispakket vervoermanagement

Eind 2002 heeft V&W afgesproken met koepels van werkgevers (VNO/NCW, MKB), dat zij het basispakket vervoermanagement uitdragen naar de achterban. Het basispakket vervoermanagement bestaat uit een aantal aantrekkelijke, eenvoudig aan te bieden diensten, die aanzienlijke resultaten kunnen hebben. V&W financiert de ontwikkeling van het basispakket; werkgevers benaderen decentrale overheden en

komen tot publiek-private samenwerking. Marktpartijen (vervoer- en dienstenaanbieders) spelen met hun aanbod in op vraag van werkgevers. Momenteel wordt overigens nader onderzoek verricht naar nieuwe vormen van vervoermanagement waarbij meer dan tot op heden het welbegrepen eigenbelang van werknemers en werkgevers centraal staat. Een onderzoek naar de mogelijkheden hiertoe wordt begin 2003 afgerond en daaruit voortvloeiende kennis wordt decentraal beschikbaar gesteld. Eind 2003 zal een tussenevaluatie vervoermanagement nieuwe stijl gehouden worden.

Werknemerskoepels

V&W gaat in 2003 verder het gesprek aan met de koepels van werknemers (FNV, CNV) om te bezien of er vanuit deze partijen mogelijkheden zijn de achterban stimuleren om zich positief op te stellen tegenover de diensten en producten die in het kader van vervoermanagement geboden worden.

Interdepartementaal vervoermanagement

V&W onderkent het belang van een goede voorbeeldfunctie. In dit verband verricht V&W in 2003 een onderzoek naar de interdepartementale mogelijkheden om vervoermanagement binnen Haagse departementen te stroomlijnen met zichtbare resultaten.

Vervoermanagement en de Wet milieubeheer

V&W zet in 2003 in op het benutten van de verruimde reikwijdte van de Wet milieubeheer voor het stimuleren van vervoermanagement. Hiertoe benadert zij actief het ministerie van VROM, die hiertoe de Wet moet aanpassen. De aangepaste Wet geeft gemeenten mogelijkheden om bedrijven, in ruil voor het verlenen van een milieuvergunning, te vragen om op vervoermanagement in te zetten.

Efficiënter verplaatsgedrag

V&W stimuleert op tal van manieren dat actuele en betrouwbare reisinformatie (weg en OV) beter van de grond komt, om de bestaande reiziger van dienst te zijn. De verwachting is dat een klein deel van de reizigers daarmee verleid wordt om van het OV gebruik te maken in woon-werk en zakelijk verkeer. Daarnaast verkent V&W de haalbaarheid van multimodale reisinformatie als actieve benadering om de reiziger de beste optie te bieden in zijn werkgerelateerde verplaatsingen, ook tijdens de reis. In Haaglanden wordt er in dit kader bijvoorbeeld gewerkt aan de realisatie van MIC-H (Multimodale Informatie Centrale Haaglanden).

Kennisfunctie

Er is een groot aantal organisaties actief op het gebied van kennisverspreiding zoals Kennisplatform Verdi, Vervoermanagement Nederland, TelewerkForum, werkgeverskoepels, etc. Het is van groot belang dat deze organisaties goed samenwerken en voldoende gevoed worden door de overheden.

V&W bouwt overigens de subsidies aan Vervoermanagement Nederland en TelewerkForum af omdat financiering van deze instituten vanuit hun markt zelf moeten komen.

4.5 V&W-agenda recreatieve verplaatsingen

Voor de recreatieve verplaatsingen geldt met name de aanpak voor publiektrekkende locaties zoals vermeld in de gebiedsspecifieke aanpak (paragraaf 4.2). Daarnaast zijn, gezien het hoge aandeel korte ritten bij het sociaal recreatieve verkeer, ook de maatregelen genoemd bij de V&W-agenda korte ritten (paragraaf 4.3) en ketenmobiliteit (paragraaf 4.6) van invloed.

Onlangs is voor V&W het onderzoek 'Nederland als pretpark' verricht waarin een groot aantal gegevens over vrije tijd in Nederland zijn verzameld. Onder meer zijn de ruimtelijke en de mobiliteitsconsequenties van mogelijke toekomstige ontwikkelingen onderzocht. Mogelijke problemen bij kustlocaties komen hierbij helder naar voren. Het resultaat is gepresenteerd in de vorm van een atlas. Waar mogelijk zijn de gegevens weergegeven op het niveau van zogenaamde toeristengebieden. In het kader van de kennisverspreiding, een ondersteunende rol van V&W ten opzichte van de decentrale overheden, zal deze verkenning ook bij de decentrale overheden onder de aandacht gebracht worden.

Bestaande onderzoekswensen van decentrale overheden op dit terrein worden met financiële steun van V&W via het Kennisplatform Verdi gehonoreerd.

4.6 V&W-agenda ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit blijft een zeer kansrijke mogelijkheid ter vergroting van de bereikbaarheid in algemene zin. V&W heeft de afgelopen jaren met een scala van activiteiten ruim aandacht gegeven aan het bevorderen van met name fiets- en OV-gerelateerde vormen van ketenmobiliteit, maar ook ketens met gedeeltelijk autogebruik zijn in het pakket meegenomen.

Stimulering van innovaties

Per 1 januari 2003 loopt het programma Ketenmobiliteit ten einde. Het programma was in 1999 opgezet om innovatie te stimuleren ten aanzien van producten en diensten die een onderdeel vormen van ketenverplaatsingen, met als uiteindelijk doel om de aantrekkelijkheid van alternatieven voor het solo-autogebruik te vergroten met een bijzondere aandacht voor het ketenaspect van verplaatsingen. In de loop van 2002 heeft een evaluatie van het programma plaatsgevonden. Hierbij is onder meer vastgesteld, dat:

- het doel van het programma, het tot stand doen komen van nieuwe ontwikkelingen, is gehaald. Er was veel belangstelling gezien het feit dat aan het eind elk jaar veel aanvragers teleurgesteld moesten worden omdat de budgettaire grenzen waren bereikt;
- in een eventueel volgende fase dient meer nadruk gelegd te worden op de implementatie;
- in een eventueel volgende fase dient meer concentratie op enkele inhoudelijke onderwerpen plaats te vinden.

Gezien de genoemde ervaringen en de doelstellingen van de eerder geschetste projecten Korte Ritten en Werkgerelateerde verplaatsingen, zal het programma Ketenmobiliteit in 2003 worden voortgezet met een concentratie op producten en

diensten die aansluiten bij de beide projecten. Teneinde de beschikbare middelen optimaal te kunnen inzetten, zal worden gekozen voor een tendersysteem. Jaarlijks zal een bedrag van circa € 2 mln. ter beschikking worden gesteld. Vooral nog geldt het programma voor een periode van 2 jaar. Continuering is afhankelijk van de tussentijdse bevindingen.

Inmiddels heeft een onderzoek plaatsgevonden om te verkennen welke soort onderwerpen binnen de genoemde projecten het meest in aanmerking komen voor een verdere impuls tot implementatie. Hiertoe zijn, naast de specifieke competenties van de verschillende projecten, de mogelijke marktontwikkeling en eventueel bestaande drempels voor verdere marktontplooiing in kaart gebracht.

Het voorlopige resultaat is dat met name geïntegreerde mobiliteitsdiensten (Mobility Mixx, Mobiliteitswinkel en dergelijke), producten rond stallingen van fietsen en reisinformatie veelbelovend zijn. De definitieve keuze zal worden gemaakt in samenwerking met de betrokken partijen, waaronder in ieder geval de decentrale overheden.

Het streven is erop gericht de tenderregeling met de specifieke aandachtsterreinen te publiceren rond 1 mei 2003.

OV-fiets

In maart 2002 is het actieplan 'Aansluiting fiets op openbaar vervoersknooppunten' in de Staatscourant gepubliceerd. Het actieplan stimuleert de ontwikkeling en toepassing van nieuwe gebruiksvriendelijke fietsverhuursystemen als schakel tussen een openbaar vervoersknooppunt en de eindbestemming van reizigers. Er is een bedrag van bijna € 2 mln. beschikbaar.

Het aandeel fiets als voortransportmiddel voor het openbaar vervoer bedraagt 31%, terwijl het aandeel in het natransport slechts 9% bedraagt. Het natransport is de zwakste schakel in de vervoersketen met openbaar vervoer als hoofdvervoermiddel. Als er al bij (bus)stations fietsen kunnen worden gehuurd is dat een tijdrovende aangelegenheid. Het aanbieden van huurfietsen volgens een gebruiksvriendelijke en landelijk toepasbare formule waarbij registratie, toegangscontrole, borgstelling en betaling plaatsvinden met behulp van een chipkaartsysteem kan hiervoor een oplossing bieden. Het genoemde actieplan heeft tot doel om de bouwstenen voor dit fietsverhuursysteem te leveren en de (commerciële) haalbaarheid na te gaan van een landelijke toepassing.

Uiteindelijk dient na afronding van het actieplan de vraag beantwoord te worden of, en zo ja in hoeverre, grootschalige investeringen (waarbij Fietsersbond en RIB bedragen van circa € 80 mln. hebben genoemd) zinvol en mogelijk zijn. Daarbij wordt uiteraard in de eerste plaats naar de gemeenten en de vervoerbedrijven gekeken. De rol van V&W kan slechts aanvullend zijn.

Proefprojecten Transferia

Onlangs is het met financiële steun van V&W uitgevoerde proefproject transferia afgesloten en werkt V&W momenteel met het Kennisplatform Verdi aan een optimale overdracht van de kennis die met de proefprojecten is opgedaan. Financiering van projecten zoals deze transferia kunnen geschieden vanuit de binnenkort op te hogen GDU.

Overig

Overigens wijzen wij erop dat ook op het gebied van OV-reisinformatie, sociale veiligheid openbaar vervoer en toegankelijkheid OV en taxibeleid ontwikkelingen gaande zijn, die uiteindelijk de aantrekkelijkheid van het OV, en de keten binnen het OV en tussen het OV en individueel vervoer verder kunnen verbeteren.

4.7 Financieel overzicht

Het totaal-overzicht van de uitgaven met betrekking tot de mobiliteitsmanagement-projecten is weergegeven in de volgende tabel. De kosten die zijn verbonden aan onderzoeken van AVV zijn niet opgenomen.

Overzicht uitgaven MM- projecten (bedragen x €1000,-)

	2003	2004	2005	2006
Lopende regeling ketenmobiliteit, stimuleringsregeling innovatie MM, incl. beheerskosten en overig	2700	3000	3000	3250
Diefstalregistratiesysteem bij de RDW	82	50	50	50
Stimuleringsprogramma mobiliteitstoets	40	625	625	625
Subsidies stichting gedeeld autogebruik, Fietsersbond, VMNL, Telewerkforum, Fietsberaad	1250	1150	1150	1000
Stimuleren fietsparkeerbeleid IVP	100	100		
Faciliteren landelijke maatschappelijke org.	50	250	250	250
Communicatie burger	100	500	500	500
IVP fietsdiefstal	150	50		
Uitkeringen vervoermanagement dec. Overh.	4700	4700	4500	4500
Ov-fiets	1400	600		
Korte ritten overig	200	300	450	525
Diverse proj. werkgerelateerde verplaatsingen	300	500	475	400
Financiële inzet per jaar (x €1000,-)	11072	11825	11000	11100

Bijlage 1: Mobiliteitsmanagement in de praktijk

Inleiding

Deze bijlage bevat een overzicht van activiteiten, voornemens en mogelijkheden van mobiliteitsmanagement in de praktijk. Het gaat hier om een beperkte opsomming van aansprekende acties. De voorbeelden zijn gerangschikt naar type organisatie volgens de systematiek van hoofdstuk 3 (decentrale overheden, werkgevers en publiekstrekkingen, private producenten van mobiliteitsvoorzieningen, rijksoverheid, maatschappelijke organisaties, kennisorganisaties). Meer uitgebreide overzichten zijn onder andere beschikbaar op websites als www.korteritten.nl, www.kennisplatform-verdi.nl, www.epomm.org, www.move-mobiliteit.nl en www.connekt.nl

Decentrale overheden

Bereikbaarheidsoffensief noordelijke Randstad (BONRoute)

Op 10 april 2002 boden de diverse bedrijvenorganisaties en de diverse betrokken overheden verenigd in BONRoute aan de toenmalige minister een intentieverklaring aan om te komen tot een gezamenlijke regionale regiefunctie op het gebied van mobiliteit. Aangrijpingspunt is het stimuleren van locatiegebonden dienstenpakketten – met name mobiliteitsdiensten - voor bestaande bedrijventerreinen. In 2003 worden de randvoorwaarden onderzocht om de diverse diensten waaraan behoefte is bij bedrijven uit te laten groeien tot een volwassen markt.

Het gaat daarbij om diensten (en randvoorwaarden) als:

- DRIPs langs de inkomende routes en de uitvalswegen gebaseerd op gebiedsgebonden verkeersinformatie (randvoorwaarde: beschikbaar stellen verkeersdata van Verkeersregelinstallaties);
- Facility Point: een gebiedsgebonden loket voor lokale diensten rond mobiliteit (randvoorwaarden: vestigingsbeleid, vergunningen);
- Specifiek vervoer: voor- en natransport op het bedrijventerrein zelf (randvoorwaarden: vergunningen, haltering, subsidiëring);
- Poolauto's op bedrijfsterreinniveau (randvoorwaarde: parkeerruimte);

Delen van andere ondersteunende faciliteiten (parkmanagement), van parkeren en vergaderen tot reproductie en restaurant (randvoorwaarde: aanpassen bestemmingsplan).

Gratis stallingen in Apeldoorn

In Apeldoorn bleek uit een enquête onder de bevolking dat men de fietsenstallingen te duur vond. Daaruit is het idee ontstaan om, bij wijze van proef, een viertal stallingen gedurende een jaar gratis open te stellen. De proef is in april 1998 gestart.

Het gebruik van de gratis stallingen in Apeldoorn is als een groot succes te beschouwen: in negen maanden meer dan 245.000 stallers. Dat is een stijging van 70% ten opzichte van de periode dat betaald moest worden voor het stallen. De doelstelling, een toename met 30%, is daarmee ruimschoots gehaald. Ook op andere punten mag de proef als zeer succesvol worden beschouwd:

- 11% van de klanten die in Apeldoorn gebruikmaken van de gratis bewaakte fietsenstalling, laat nu de auto staan
- Door het gratis stallen in Apeldoorn is het aantal geregistreerde fietsendiefstallen met 25% gedaald.

- In de binnenstad van Apeldoorn is het aantal onbewaakt gestalde fietsen op de piekmomenten afgenomen met 21%. De aanwezigheid van kwalitatief goede of gratis stallingvoorzieningen levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de binnenstad; er ontstaat een beter straatbeeld.

Vanwege het grote succes is het gratis stallen in Apeldoorn gecontinueerd.

P&R en transferia netwerk in de provincie Noord-Holland

In het kader van het Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BONRoute) is de provincie Noord-Holland trekker van een initiatief om rond Groot-Amsterdam kansrijke locaties voor transferpunten te selecteren, deze verder op hun haalbaarheid te toetsen en vervolgens te realiseren. Een transferpunt is een locatie waar men van individueel vervoer (auto, fiets, taxi) kan overstappen op collectief vervoer (bus, trein, metro, tram) of ander individueel vervoer (van auto naar fiets). Doel is daarmee de diverse vervoerswijzen op elkaar af te stemmen tot een optimale keten. Voor het onderzoek en de realisatie wordt in totaal € 30 miljoen uitgetrokken. Een eerste selectie van mogelijke locaties is reeds gemaakt. De planning is de transferpunten te realiseren tussen 2003 en 2006.

MoBike VINEX-locatie Rotterdam

In het gebied van de VINEX-locatie Carnisselande wordt getracht om mensen, met name forensen, te bewegen op een andere wijze dan de auto te reizen. Vanwege het ontbreken van hoogwaardig openbaar vervoer kunnen bewoners de beschikking krijgen over een elektrisch aangedreven fiets. Met deze fiets kunnen zij zich verplaatsen naar het openbaar vervoer in de nabije omgeving. Bij deze voorzieningen worden vervolgens stallingmogelijkheden aangeboden om de elektrische fiets te stallen. Bij bepaalde stallingen zijn oplaadvoorzieningen beschikbaar. De kwaliteit van de fietspaden is op een aantal trajecten naar OV-knooppunten reeds aangepast tot een niveau waarbij comfortabel en veilig gereisd kan worden.

MoBike bestaat niet alleen uit het gebruik van een fiets met elektrische trapbekrachtiging, maar ook uit een casco-verzekering, een onderhoudspakket, een vaste stallingsplaats in één van de stallingen bij een OV-knooppunt en een twee-sterren-OV-abonnement.

Haaglanden school brengdag

Het verminderen van barrières gerelateerd aan specifieke bestemmingen is een vaak toegepaste vorm van mobiliteitsmanagement. Zulke specifieke bestemmingen zijn bijvoorbeeld basisscholen, sportvelden en bedrijventerreinen. Bij basisscholen zien we dat kinderen in toenemende mate door de ouders met de auto gehaald en gebracht worden. Daardoor ontstaan onveilige situaties. Door de ontstane verkeersveiligheidssituatie van de schoolomgeving aan te pakken kan de situatie zo verbeterd worden dat kinderen weer zelfstandig naar school kunnen. Er bestaan initiatieven gericht op ouders om kinderen niet met de auto naar school te brengen (Haaglanden school brengdag). Bij sportvelden speelt, door de vaak wat afgelegen ligging, bijvoorbeeld de sociale veiligheid een rol in de beslissing om de auto te pakken.

Werkgevers en publiekstrekkers

Bereikbaarheid werknemers: flexibele mobiliteitsbudgetten

Het ICT-bedrijf Origin heeft in 1998 voor haar werknemers een flexibel mobiliteitsbudget ingevoerd. Belangrijke motivatie was om op een krappe arbeidsmarkt de loyaliteit van de huidige werknemers en de aantrekkelijkheid voor potentiële werknemers te verhogen. De slechte autobereikbaarheid werd in toenemende mate een factor voor werknemers om eventueel uit te zien naar een andere werkgever. Dit mobiliteitsbudget kan de werknemer inzetten voor een lease-auto maar ook voor een alternatieve vervoersregeling. Sinds de invoering heeft 23% van de nieuwe en bestaande werknemers waarvan het leasecontract afliep gekozen voor de alternatieve vervoerregeling. Daarvan kozen de meeste werknemers voor het bruto uitbetalen van het vervoersbudget of voor het gebruik van een OV-jaarkaart als alternatief.

In navolging van Origin hebben ook andere bedrijven een flexibel mobiliteitsbudget ingevoerd in het kader van flexibele en geïndividualiseerde arbeidsvoorwaarden. Zo heeft het farmaceutisch bedrijf Pfizer er reeds goede ervaringen mee. Ook de klanten van Mobility Mixx – een aanbieder van mobiliteitsdiensten – maken in meer of minder mate gebruik van flexibele mobiliteitsarrangementen. Het gaat daarbij om organisaties als NUON, de gemeente Alkmaar, de provincie Utrecht en Linguarama Nederland.

Award vervoermanagement 2002 voor Cisco in Amsterdam Zuid-Oost:

In de nieuwe behuizing “Haarlerbergpark” is er ruimte voor 2000 personen en heeft Cisco Systems International B.V., een ICT bedrijf, de beschikking over 400 parkeerplaatsen voor het gehele kantoorpand. Om de mobiliteit te kunnen beheersen heeft Cisco in 2000 de volgende maatregelen genomen :

- Het uitvoeren van een elektronische (uiteraard !) enquête onder alle medewerkers;
- Op basis van de resultaten is een vervoerplan opgesteld;
- Het aanstellen van een on-site mobiliteitsmanager op full-time basis;
- Het opstellen van een fietsplan;
- Het aankopen van eigen ride-matching software;
- Het starten van een shuttle-dienst tussen de vestiging en de NS-stations Bijlmer en Duivendrecht;
- Een communicatie offensief naar alle medewerkers via het Intranet;
- Een stringent parkeerbeleid, gericht op het stimuleren van carpoolen.

De belangrijkste motieven van Cisco zijn het oplossen (zo veel mogelijk) van de parkeerproblematiek, hetgeen tevens ook een financieel motief is, de gemaakte afspraken met de deelgemeente Amsterdam Zuid-Oost en last bus not least het leveren van een bijdrage aan een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. Om deze redenen heeft Cisco dan ook een award gewonnen op het vervoermanagementcongres 2002.

Bereikbaarheid als leidraad voor vestigingsbeleid winkels

Als antwoord op de trend dat de consument op verschillende momenten in de week behoefte heeft aan verschillende manieren van boodschappen doen, alsmede de toenemende bereikbaarheidsproblemen en de toenemende mobiliteit van klanten heeft het supermarktconcern Albert Heijn een portfolio beleid van winkelformules ontwikkeld, waarbij bereikbaarheid een belangrijke factor is voor het vestigingsbeleid.

Iedere winkelformule heeft zijn eigen lokatiekenmerken met bijpassend bereikbaarheidsprofiel. Zo komen er naast de bekende wijksupermarkten steeds meer convenience stores op locaties waar veel mensen langs komen (te voet, per fiets of per auto), zoals winkelgebieden, OV-stations, benzinepompen, maar ook ziekenhuizen. De nieuwste formule is de AH-XL, waarvan Ahold de eerste twee geopend heeft in Arnhem en Eindhoven. Bij AH-XL gaat het om minder frequent bezoek maar veel boodschappen in één keer. Het idee is deze extra grote supermarkten te openen op locaties in de steden die goed bereikbaar zijn met de auto en waar nu al veel verkeer langs komt. Dit in tegenstelling tot de 'hypermarkten' (of 'weidewinkels') buiten steden in andere landen die juist veel extra verkeer aantrekken. Het gaat dus – net als bij de convenience stores - om het combineren van reismotieven – waarbij aparte ritten naar de supermarkt ook voorkomen kunnen worden. Ten slotte groeit de boodschappenservice (e-commerce) van AH nog steeds verder. Een ontwikkeling daar is het in samenwerking met Syntegra bezorgen van boodschappen voor werknemers op kantoren met een kluisstelsel.

Bereikbaarheid leveranciers: de 'bierboten'

Op 23 september 2002 heeft demissionair minister De Boer het eerste schip van het project Distrivaart in gebruik gesteld. Distrivaart richt zich op het transport van grote pallethoeveelheden over water – de zogenaamde 'bierboten'. De Nederlandse brouwers verwachten dat deze vorm van palletvervoer over water een efficiënte, betrouwbare en duurzame dienstverlening oplevert voor het vervoer van bier. Gezien de toenemende verkeersdruk zijn maatregelen en andere vervoersconcepten noodzakelijk om ook in de toekomst de levering van producten bij de klanten op tijd af te leveren. Tevens wordt zo een bijdrage geleverd aan het verminderen van de druk op de wegen.

Flexibele mobiliteitsregelingen voor leden VNO/NCW-West

In 2002 heeft VNO/NCW-West in samenwerking met de RAI Vereniging en de ANWB een enquête gehouden onder haar leden. Daaruit blijkt onder andere dat 1/3 van de bedrijven de bereikbaarheid van hun bedrijf voor hun klanten, werknemers en leveranciers als (zeer) problematisch ervaart. Ruim driekwart van de bedrijven geeft aan dat de bedrijfsresultaten in mindere of meerdere mate te lijden hebben onder de bereikbaarheidsproblemen. Een flink deel van de bedrijven wil actief bijdragen aan een oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen. In navolging op deze enquête gaat VNO/NCW-West haar leden benaderen om vanaf 2003 te participeren in een pilot gericht op het in die bedrijven invoeren van flexibele mobiliteitsregelingen voor hun werknemers. Dit in het kader van flexibele en geïndividualiseerde arbeidsvoorwaarden

Private producenten van mobiliteitsvoorzieningen

Geïntegreerde mobiliteitsdiensten voor de werknemer: Mobility Mixx.

Dit – ook door de Regeling Ketenmobiliteit gesubsidieerde - product van ConneXXion biedt werkgevers geïntegreerde mobiliteitsdiensten aan voor het woon-werk en zakelijk verkeer van hun werknemers.

Het aanbod bestaat uit de volgende deelproducten:

- Mobility Card: een pas die toegang geeft tot trein, (trein-)taxi, huurauto en P&R-locaties. Inmiddels is de Mobility Card ook geschikt voor gebruik van OV-fiets. Geen contante betalingen meer. Eén keer per maand een factuur.

- Mobility Expenses: de tijdbesparende vervanger van de papieren reiskostendeclaratie. Is preciezer omdat de kilometers met behulp van een routeplanner worden ingevoerd.
- Mobility Pool: medewerkers die met de trein naar het werk komen, kunnen voor afspraken een auto gebruiken.
- Mobility Flexlease: een auto leasen voor een korte periode: van 3 tot 12 maanden. De oplossing voor bijvoorbeeld detachering naar een plek die lastig met het OV te bereiken is.
- Mobility Budget: een medewerker krijgt een jaarbudget voor zakelijk reizen en bepaalt zelf hoe hij dit wil besteden, oftewel, hoe hij wil reizen.

De diensten van Mobility Mixx hebben duidelijke effecten op het reisgedrag van de werknemers. Zo reisde in het jaar 2000 5 % van de werknemers van NUON met de trein en 95 % met de privé auto. In 2002 – na invoering van Mobility Mixx – reisde 22 % van de werknemers met de trein, 12 % met een poolauto en 66 % met de privé auto.

Gebiedsgebonden verkeersinformatie in Utrecht en Amsterdam (Via Content)

Eind 2002 wordt in Utrecht een proef gestart met dynamische verkeersinformatie op de doorgaande routes van het stedelijke wegennet. Langs de inkomende routes en de uitvalswegen worden DRIPs geplaatst die de weggebruiker gebiedsgebonden verkeersinformatie aanbieden. Dit systeem is geïntegreerd met de verkeersinformatie op het hoofdwegennet rondom Utrecht. Er zijn ook plannen om in 2003 gebiedsgebonden verkeersinformatie aan te gaan bieden aan de bedrijven gevestigd in Amsterdam Zuidoost voor hun werknemers. Dit in het kader van de ambitie van onder andere projectontwikkelaars om regionale mobiliteitsdiensten aan te gaan bieden als onderdeel van parkmanagement.

Fietsrai

De fietsbranche, verenigd in de Fietsrai, is (vanuit welbegrepen eigenbelang) een zeer actieve partner in het stimuleren van het fietsgebruik. Fietsrai speelt een actieve rol in het informeren van de achterban. Ook participeert de organisatie in projecten als het Integraal Veiligheidsplan fietsdiefstal. De branche is daarin ook voortvarend van start gegaan met het uitrusten van nieuwe fietsen met de ‘antidiefstalchip’. De fietsbranche verkent tevens de mogelijkheden voor het bij verkoop van fietsen samenstellen van ‘pluspakketten’. Deze stellen de koper in staat tegen gereduceerde combiprijzen direct zaken als regenkleding, fietstas, kinderzitje, onderhoudsmateriaal en kettingslot aan te schaffen. Meer informatie over de inzet van de RAI is te vinden op www.fietsrai.nl

Stichting Fiets: vrijdag fietsdag

Fietsen op vrijdag. Afgesproken werk! Dit is het thema van de in 2002 gevoerde landelijke Tv-campagne van de Stichting Fiets! Van de 5,7 miljard autoritten die jaarlijks in Nederland worden gemaakt zijn er 3 miljard korter dan 7,5 kilometer. Van deze 3 miljard ritten zijn er 464 miljoen voor woon-werkverkeer. Voor deze verplaatsingen is de fiets bij uitstek geschikt. Het is makkelijk, snel, gezond, geen files en parkeerproblemen en last but not least, goed voor het milieu. De campagne roept daarom op om met collega's af te spreken om vrijdag in te zetten als vaste fietsdag naar het werk. Meer informatie is te vinden op www.fietsrai.nl

Openbaar Vervoer reisinformatie (9292)

Op 30 mei 1992 werd in Hengelo het startschot gegeven voor het samenwerkingsverband Openbaar Vervoer Reisinformatie. In de afgelopen 10 jaar zijn vele adviezen gegeven en nu worden er in totaal circa 20 miljoen telefonische en (via internet e.d.) elektronische adviezen per jaar gegeven. In de loop van de jaren heeft de dienstverlening telkens gebruik weten te maken van de voortschrijdende technieken. Zo werd ongeveer 5 jaar geleden de “sprekende computer” gebouwd die onlangs met nieuwe chiptechnieken weer is verbeterd om a la minute verstoringen te kunnen laten horen. Binnenkort zal de klant pro-actief kunnen worden benaderd met informatie over verstoringen tijdens of vóór de reis.

Met zijn vele veelal innovatieve producten en diensten heeft OVR in de afgelopen tijd laten zien hoe dit onafhankelijke samenwerkingsverband van alle openbaar vervoerbedrijven in staat is tegemoet te komen aan de wensen van de klant en daarmee het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

OV-fiets

In maart 2002 is het actieplan ‘Aansluiting fiets op openbaar vervoersknooppunten’ in de Staatscourant gepubliceerd. Het actieplan uitgevoerd door Novem/Move stimuleert de ontwikkeling en toepassing van nieuwe gebruiksvriendelijke fietsverhuursystemen als schakel tussen een openbaar vervoersknooppunt en de eindbestemming van reizigers.

Het aandeel fiets als voortransportmiddel voor het openbaar vervoer bedraagt 31%, terwijl het aandeel in het natransport slechts 9% bedraagt. Het natransport is de zwakste schakel in de vervoersketen met openbaar vervoer als hoofdvervoermiddel. Als er al bij (bus)stations fietsen kunnen worden gehuurd is dat een tijdrovende aangelegenheid. Het aanbieden van huurfietsen volgens een gebruiksvriendelijke en landelijk toepasbare formule waarbij registratie, toegangscontrole, borgstelling en betaling plaatsvinden met behulp van een chipkaartsysteem kan hiervoor een oplossing bieden. Het genoemde actieplan heeft tot doel om de bouwstenen voor dit fietsverhuursysteem te leveren en de (commerciële) haalbaarheid na te gaan van een landelijke toepassing.

Naast NS en Railinfrabeheer vormen de Fietsersbond en de producenten van (delen van) het systeem de maatschappelijke actoren die cruciaal zijn voor een succesvolle uitvoering van het actieplan.

Rijksoverheid (in uitvoerende zin)

Groot onderhoud A10 west in Amsterdam

In de zomer van 2001 is een deel van de ringweg rond Amsterdam, beter bekend als de A10-West, grondig gerenoveerd. Deze ingreep heeft een enorme invloed gehad op de verkeersafwikkeling, niet alleen op de A10-West zelf, maar ook op de overige rijkswegen en het stedelijk wegennet van Amsterdam. Grote problemen op het wegennet zijn echter uitgebleven, dankzij de gekozen integrale aanpak. Hierbij is in een vroegtijdig stadium door alle betrokken organisaties en belanghebbenden een samenhangend maatregelenpakket ontwikkeld. Dit werd ondersteund door een effectieve communicatiecampagne voor en tijdens het groot onderhoud. Tijdens het groot onderhoud koos ongeveer 10% van de A10-West weggebruikers voor alternatieven als het openbaar vervoer en de fiets. Vooral de reizigers die zich lokaal

verplaatsten en als alternatief de fiets gebruikten, waren hiermee zo tevreden dat velen de fiets blijvend als vervoermiddel kozen.

Mobiliteitsplannen bij wegwerkzaamheden in de provincie Noord-Brabant

Wat tot op heden nog niet gebruikelijk is bij aanlegprojecten maar sinds kort bij Rijkswaterstaat Noord-Brabant als vastgesteld beleid geldt, is het opstellen van een zogenaamd mobiliteitsplan bij aanleg- en reconstructiewerkzaamheden. Het plan heeft tot doel de knelpunten als gevolg van de wegwerkzaamheden in beeld te brengen en vervolgens mogelijke oplossingen aan te dragen. Hierbij kan gedacht worden aan mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen zoals carpooling, telewerken en alternatief vervoer. Naast mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen worden verkeersmanagement maatregelen op netwerkniveau in het plan opgenomen. Deze maatregelen, zoals bijvoorbeeld verkeersinformatie en alternatieve routeaanduiding, hebben tot doel om de totale capaciteit van het wegennet optimaal te benutten. Hoe omvangrijk de te nemen maatregelen zijn, is afhankelijk van de impact die de wegwerkzaamheden hebben op het verkeer. Bij de aanleg van de spitsstroken op de A2/A67 bij Eindhoven worden de eerste ervaringen opgedaan. In het verlengde zullen ook voor de opbouw van de autosnelwegen bij Eindhoven en 's Hertogenbosch naar 4 x 2 rijstroken mobiliteitsplannen worden opgesteld.

Maatschappelijke organisaties

Fietsbalans van de Fietsersbond

De Fietsbalans, een project van de Fietsersbond, meet hoe fietsvriendelijk een gemeente is. Een speciale hightech meetfiets (met laptop) registreert precies het oponthoud en de hobbels in het fietspad. In de benchmark Fietsbalans wordt de fietsinfrastructuur en het beleid gescoord op een tiental punten zoals: directheid, comfort, verkeersveiligheid en concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Meer informatie hierover is beschikbaar op www.fietsbalans.nl. De gemeente die aan het eind van het jaar als beste uit de bus komt, krijgt de eretitel 'Fietsstad van het jaar'.

In november 2000 is Veenendaal uitgeroepen tot Fietsstad van het Jaar. Aanleiding om onder het motto Veenendaal: Dé Fietsstad! 2001 uit te roepen tot een jaar vol fietsactiviteiten. Ook in 2002 wil de gemeente doorgaan met het organiseren van diverse fietsevenementen. Op 10 december 2002 is de gemeente Groningen tot Fietsstad 2002 uitgeroepen, vanwege het hoge aandeel fiets (47%), alsmede de goede balans tussen fietsgericht & bewust autogebruik.

3VO: Korte ritten methodiek voor aanpak schoolomgeving verder uitgedragen

Actueel is het terugdringen van de onveiligheid bij scholen door de chaos die ontstaat tijdens het halen en brengen met de auto. Het lijkt zo veilig, je kind met de auto naar school brengen. Het tegendeel is echter waar; kinderen hebben bijvoorbeeld geen overzicht meer bij het oversteken of het fietsen naar school. Het project KANS (Kinderen Anders Naar School) biedt een gestructureerde aanpak voor een veiliger schoolomgeving. Dit project is ontwikkeld door het interdepartementale project Korte Ritten en wordt nu verder uitgedragen door 3VO. Met het project kunnen ouders zelf iets doen aan het aanpakken van het probleem. Vanuit 3VO is hiervoor een werkboek ontwikkeld met informatie, tips en werkbladen. Meer informatie hierover is beschikbaar op www.3VO.nl.

Kennisorganisaties

Mobiliteitsmanagement: historisch overzicht van mogelijkheden en effecten

Het Kennisplatform Verdi heeft kort geleden een brochure uitgebracht met voorbeelden van maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement. Dit ter ondersteuning van de decentrale overheden bij de uitvoering van hun mobiliteitsmanagement. Deze voorbeelden zijn ook in te zien op de website www.kennisplatform-verdi.nl/mobiliteitsmanagement

Vervoersprestatie op Locatie

De door NOVEM ontwikkelde ontwerpmethodode Vervoersprestatie op Locatie (VPL) richt zich bij uitstek op een meer duurzame afwikkeling van mobiliteit en is toepasbaar op alle ruimtelijke plannen op lokaal niveau, zowel in nieuwbouwsituaties als in herstructureringsgebieden.

De VPL-aanpak leidt tot een stedelijk ontwerp met aandacht voor mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving, waarbij bewoners steeds op een vanzelfsprekende manier voor die vervoerwijze kiezen die voor hen en voor de omgeving het meest geschikt is. Aldus wordt een bijdrage geleverd aan de rijksdoelstellingen zoals een beperking van het energiegebruik en de emissies van CO₂ en NOx in het verkeer en vervoer.

Inmiddels is de VPL-aanpak toegepast in een vijftigtal gemeenten in Nederland. De ervaringen zijn gunstig, de resultaten laten zien dat de aanpak werkt. Belangrijke voorwaarde voor het welslagen van de VPL-aanpak is echter bestuurlijk en ambtelijk draagvlak voor het streven naar een meer duurzame afwikkeling van de mobiliteit. In de CROW-publicatie 163 wordt de methodiek uitgebreid beschreven en geïllustreerd door voorbeelden uit de gemeentelijke praktijk.