

Interface Mobilitätsmanagement - Regionale Netzwerkanalysen

30 november 2005

Interface Mobilitätsmanagement - Regionale Netzwerkanalysen

Samenvatting

In de uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit wordt aangegeven dat Rijk en decentrale overheden netwerkanalyses zullen uitvoeren. De scope van de netwerkanalyses is gericht op regionale projecten in de periode van 2010 tot 2020. In deze interface wordt nader ingegaan op plaats van mobiliteitsmanagement binnen de regionale netwerkanalyses.

Netwerkanalyses worden uitgewerkt in vier fases, waarbij:

- in fase 1 de juiste partijen worden betrokken bij de analyse (start)
- in fase 2 de juiste gegevens boven tafel komen (analyse)
- in fase 3 de juiste doelen worden gesteld (beoordelingskader) en
- in fase 4 de juiste afweging wordt gemaakt welke maatregelen kunnen worden ingezet (maatregelpakketten).

Fase 1: Start

Mobiliteitsmanagement komt tot stand in samenspel tussen partijen rondom een specifieke doelgroep, traject of locatie. Welke doelgroepen, trajecten of locaties het meest kansrijk zijn voor de inzet van mobiliteitsmanagement is de resultante van fase 2, de probleemanalyse. Het is echter aan te bevelen om op basis van gezond verstand, gebiedskennis en in overleg met koepelorganisaties ook al in de fase van de probleemanalyse derden te betrekken. Probleemhebbers kunnen een rol spelen bij het scherp articuleren van het bereikbaarheidsprobleem en probleemveroorzakers kunnen toelichten waarom hun reisgedrag is zoals het is.

Daarnaast is het van belang om naast gegevens over HWN, OWN, spoor en belangrijke regionale OV-verbindingen ook voor mobiliteitsmanagement relevante gegevens boven tafel te krijgen. Concreet gaat het dan om zaken als:

- fietsverbindingen in de regio
- transferpunten
- mobiliteit genererend bedrijfsleven/locaties
 - . omvang bezoekersverkeer (voorkeur), met name bij evenementen en attracties
 - . omvang woon-werkverkeer (zijdeur)
 - . omvang goederenvervoer (achterdeur).

Fase 2: Probleemanalyse

Mobiliteitsmanagement is effectief als er sprake is van een specifieke verkeersrelatie, doelgroep of relatie. Door daar naar te zoeken ontstaan aanknopings-

punten voor gericht mobiliteitsmanagement. De probleemanalyse moet daarom inzicht verschaffen in:

- te onderscheiden doelgroepen (mate van homogeniteit, omvang)
- 'zware' of kansrijke trajecten
- mobiliteitsgenererende locaties
- probleemveroorzakers en probleemhebbers.

Fase 3: Beoordelingskader

Bij het opstellen van de visie en het beoordelingskader moeten in de netwerkanalyse ook doelstellingen en kwaliteitseisen worden geformuleerd voor voorzieningen die alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken. Niet alleen in algemene termen, maar benoemd naar locatie, doelgroep en/of traject.

Fase 4: Maatregelpakketten

In fase 2 zijn kansrijke locaties, doelgroepen en trajecten benoemd voor mobiliteitsmanagement. In fase 3 zijn daar vervolgens kwaliteitseisen voor geformuleerd. In fase 4 moeten de mobiliteitsmanagementpakketten nader worden uitgewerkt. Hiervoor moeten per locatie, doelgroep of traject de juiste partijen, die beschikken over instrumenten en belangen, om de tafel worden gebracht.

Inhoudsopgave

Samenvatting

1	Inleiding	1
1.1	Regionale netwerkanalyses	1
1.2	Interface mobiliteitsmanagement	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Mobiliteitsmanagement	3
2.1	Begripsbepaling	3
2.2	Effectiviteit	5
3	Mobiliteitsmanagement in regionale netwerkanalyses	8
3.1	Fasering netwerkanalyse	8
3.2	Start (Fase 1)	8
3.2.1	Relevante partijen	8
3.2.2	Basismateriaal	10
3.3	Probleemanalyse (Fase 2)	10
3.4	Beoordelingskader (fase 3)	12
3.5	Maatregelpakketten (fase 4)	13
4	Tot slot	17
	Bijlage	
1.	Informatie over maatregelen	

1 Inleiding

1.1 Regionale netwerkanalyses

‘Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid’ is het centrale thema van de Nota Mobiliteit. De ambitie is een voor burgers en bedrijven merkbare verbetering in de bereikbaarheid van deur tot deur in het personen- en goederenvervoer, die bijdraagt aan versterking van de economie en de kwaliteit van de samenleving. De mensen willen een acceptabele en betrouwbare reis- en bevoorradingstijd van deur tot deur tegen redelijke kosten en met keuzemogelijkheden (vooraf, maar ook onderweg bij incidenten en vertragingen). Dat vergt het loslaten van denken in afzonderlijke netwerken. Per regio moet naar het totaal van de netwerken worden gekeken. De problemen moeten zo worden geanalyseerd dat voor het totaal de beste oplossing wordt ontwikkeld. Dat gebeurt in de vorm van regionale netwerkanalyses.

“De bereikbaarheidsproblemen zijn het grootst in en rond de stedelijke netwerken en grote steden. In deze gebieden moeten maatregelpakketten komen, die een optimale bijdrage leveren aan een betrouwbare en voorspelbare reistijd van deur tot deur. Naast aanleg van nieuwe infrastructuur is ook de organisatie van de mobiliteit belangrijk. Op drukke tijden kunnen door mobiliteitsmanagement vraag en aanbod beter op elkaar worden afgestemd.”¹

Conclusie

De in het kader van de netwerkanalyse te ontwikkelen maatregelpakketten bestaan uit een mix van auto, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement.

1.2 Interface mobiliteitsmanagement

Ter ondersteuning van de regio's bij het uitvoeren van de analyses is een handreiking opgesteld. De handreiking behandelt de informatiebehoefte in de verschillende fasen van het proces. In de handreiking ligt de nadruk op de auto. Aan openbaar vervoer, goederenvervoer en mobiliteitsmanagement wordt slechts beperkt aandacht geschonken. Verkeer en Waterstaat wil deze leemte vullen door voor mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en goederenvervoer zogenaamde interfaces op te stellen. Voor u ligt de Interface mobiliteitsmanagement.

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Uitvoeringsagenda, van Nota naar Mobiliteit, Den Haag, 2 september 2005, p.22.

De interface mobiliteitsmanagement is bedoeld voor de projectleiders van de regionale netwerkanalyses. De interface heeft tot doel de projectleiders te voeden met analyses, praktische tips en voorbeelden van mobiliteitsmanagement die in de diverse fasen van het proces bruikbaar zijn.

1.3 Leeswijzer

De interface bestaat naast de inleiding uit twee hoofdstukken die afzonderlijk van elkaar gelezen kunnen worden. Hoofdstuk 2 gaat nader in op het begrip mobiliteitsmanagement en de effectiviteit van mobiliteitsmanagement. Wie direct aan de slag wil met mobiliteitsmanagement in netwerkanalyses gaat naar hoofdstuk 3, waarin per fase analyses, praktische tips en voorbeelden zijn opgenomen.

Voor de snelle/diagonale lezer zijn conclusies en tips en voorbeelden in kaders weergegeven.

2 Mobiliteitsmanagement

2.1 Begripsbepaling²

Mobiliteitsmanagement is de verzamelnaam voor al die maatregelen die onnodige mobiliteit voorkomen en maken dat reizigers weloverwogen keuzes maken voor alternatieven en andere modaliteiten.

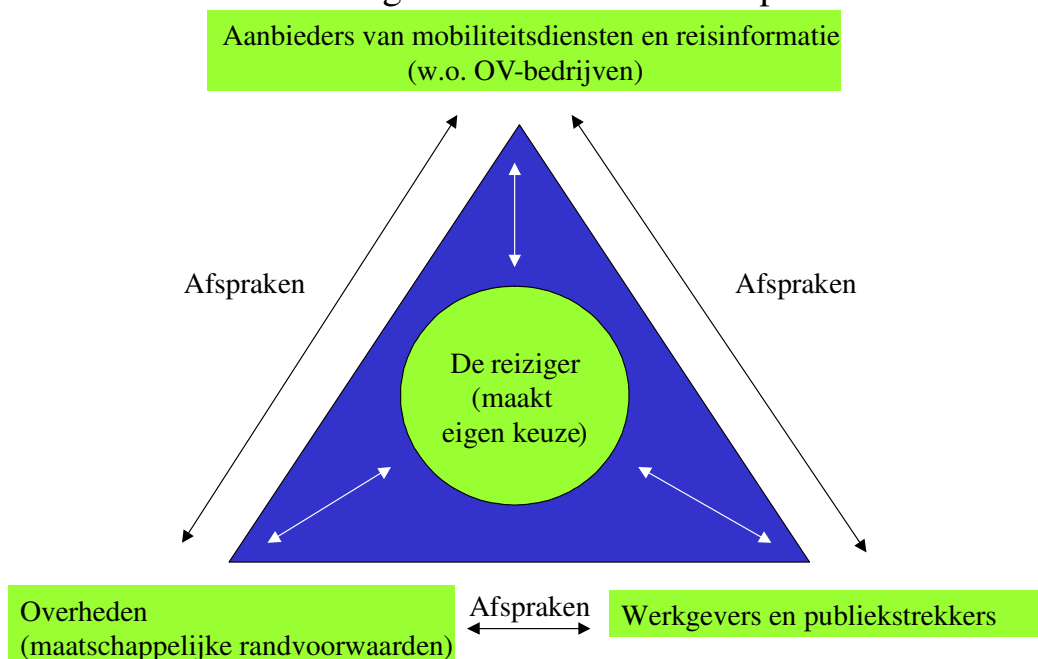
Het gaat om het ontwikkelen van nieuwe vervoersalternatieven en het aantrekkelijker maken van bestaande alternatieven. Soms gaat het daarbij om het wegnemen van belemmeringen die mensen ondervinden bij het gebruik maken van een alternatief voor de auto. Een voorbeeld is de aanpak van fietsdiefstal om daarmee het fietsgebruik te stimuleren. Ook gaat het om maatregelen buiten het veld van verkeer en vervoer. Met een goede ruimtelijke ordening en een goed vestigingsbeleid voor bedrijven kunnen veel onnodige vervoersbewegingen voorkomen worden. Ook maatregelen als de invoering van telewerken, flexibele arbeidstijden en goed gekozen openingstijden kunnen de mobiliteitsproblemen verlichten.

Mobiliteitsmanagement betekent dat niet meer alleen aan aanbodmaatregelen voor weginfrastructuur wordt gedacht. Vraagbeïnvloeding is een essentieel deel van mobiliteitsmanagement. Het gaat dan om enerzijds maatregelen die het gebruik van alternatieven voor de auto stimuleren (pull) en anderzijds om maatregelen die het autogebruik ontmoedigen (push). De ervaring leert dat mobiliteitsmanagement met name succesvol is wanneer maatregelen in samenhang, een combinatie van push en pull, worden ingezet (zie volgende paragraaf).

De overheid is daarbij niet de enige partij die verkeer- en vervoersproblemen moet aanpakken. Andere partijen, zoals bedrijven en aanbieders van vervoer en mobiliteitsdiensten hebben een eigen rol.

² Deze alinea bevat passages uit de basisnotitie MM en andere definities versie 6.doc

1. Mobiliteitsmanagement: het veld en de spelers



Overheden

Steeds meer overheden zien dat mobiliteitsknelpunten niet altijd meer op de klassieke manier kunnen worden opgelost. Samenwerking met andere organisaties en beleidsafdelingen wordt steeds belangrijker. Gemeenten, regionale overheden en het Rijk hebben verschillende rollen. Op alle niveaus is een goede samenhang met onderwerpen als milieu, ruimtelijke ordening, economie, sociale zaken nodig. Een sleutelrol ligt bij organisaties die invloed hebben op verkeer en vervoer: werkgevers, publiekstrekkers, etc. Soms spelen ook andere partijen als hulpdiensten een rol. Overheden hebben een dubbelrol. Naast de eigen verantwoordelijkheid op het gebied van verkeer en vervoer zijn ze zelf ook werkgever – maar als werkgever staan ze “gewoon” rechts onderin de driehoek.

Werkgevers en publiekstrekkers

Werkgevers, en publiekstrekkers hebben in de regel belang bij een goede bereikbaarheid voor hun klanten, hun personeel, en goederen. Als beeldspraak worden hiervoor de begrippen voordeur (de klant), de zijdeur (de werknemer) en achterdeur (de goederen) gebruikt. Ook kostenaspecten, arbeidsvoorwaarden, zorg voor personeel en maatschappelijke verantwoordelijkheid maken dat bedrijven mobiliteit vaker op de agenda zetten. Wanneer bedrijven een specifiek mobiliteitsknelpunt ervaren, zal er een belang ontstaan om dit aan te pakken. Voorbeeld: sommige werkgevers vinden de kosten van parkeerplaatsen te hoog.

Een evenementenorganisator wil voorkomen dat bezoekers door verkeerschaos onverrichterzake terug naar huis moeten keren omdat ze de locatie niet kunnen bereiken, of zelfs besluiten maar helemaal niet te gaan.

Aanbieders van vervoer en mobiliteitsdiensten

Vervoerbedrijven verzorgen in opdracht van overheden het openbaar vervoer. Daarnaast groeit het aantal “mobiliteitsdiensten”: aanvullende diensten op het vlak van vervoer. Tezamen bieden zij het aanbod aan vervoersmogelijkheden, plus de communicatie hierover naar de potentiële reizigers. De uitdaging ligt in het creëren van een aanbod dat aansluit bij de wensen en behoeften van reizigers.

Reizigers

In het schema staat de reiziger centraal. De optelsom van de reizigerswensen vormt de vraag naar vervoer. Vraag en aanbod beïnvloeden elkaar. Uit onderzoek blijkt dat deze keuzes niet altijd rationeel worden gemaakt. Hoe dan ook heeft iedere reiziger zijn eigen autonomie als het gaat om het maken van deze keuzen. Zowel overheden, werkgevers en publiekstrekkingen als de aanbieders bepalen het scala van keuzemogelijkheden waaruit de reiziger kan kiezen. De mate van beïnvloeding kan per situatie verschillen en kan de ene keer uit ‘honing’ bestaan en de andere keer uit ‘azijn’. De psychologie van de mens en de mogelijkheden om reisgedrag te beïnvloeden zijn belangrijke elementen bij mobiliteitsmanagement.

Het schema laat zien dat samenwerking tussen partijen cruciaal is bij mobiliteitsmanagement. Overheden kunnen afspraken met werkgevers, evenementenorganisatoren, winkeliers etc. over de aanpak van knelpunten. Dat kan op vrijblijvende basis, wanneer de betrokken partijen belang hebben bij het aanpakken van een probleem. Meer dwingende vormen worden echter steeds belangrijker: een gemeente kan bijvoorbeeld in het kader van een milieuvergunning vervoereisen stellen aan een bedrijf. Bedrijven kunnen zelf afspraken maken met vervoerbedrijven of met private vervoerders over bijvoorbeeld bedrijfs- en evenementenvervoer. Ook overheden kunnen afspraken maken met aanbieders in het kader van een OV-concessie.

Conclusie

De kunst van mobiliteitsmanagement is om op maat gesneden pakketten te ontwikkelen/organiseren die bestaan uit een mix van push en pull.

2.2 Effectiviteit

Gemeten effectiviteit: één en één is drie

Wanneer mobiliteitsmanagementmaatregelen afzonderlijk worden beschouwd, is de effectiviteit beperkt. Echter, slimme combinaties van push- en pullmaatregelen versterken elkaar.

Voorbeelden van de effectieve combinaties van maatregelen zijn te vinden bij vervoermanagement bij bedrijven en instellingen en bij mobiliteitsmanagement bij scholen en bij attracties en evenementen.

Er kan worden gesteld dat (lokale) prijsinstrumenten als betaald parkeren en verblijfsheffing zeer effectief zijn om het autogebruik te verminderen, vooral in samenhang met alternatief vervoer. Ook effectief zijn maatregelen, toegespitst op niches, gericht op de verbetering van locatiebereikbaarheid.

Veelbelovende maatregelen

Er zijn vier categorieën maatregelen te onderscheiden:

1. Maatregelen in 'niches'. Het gaat hierbij om maatregelen die ingezet worden op een bepaalde locatie, voor een specifieke doelgroep of op een specifiek traject, bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement rond attracties, evenementen of scholen, besloten vervoer voor bedrijven, autodate en carpoolstroken. Deze maatregelen hebben vaak een groot effect, maar bereiken kleine groepen mobilisten.

2. Ondersteunende maatregelen

Het gaat hierbij om zaken als: communicatie en voorlichting, fiscale maatregelen, ketendienstverleners, multimodale reisinformatie en flexibele werktijden. Ondersteunende maatregelen hebben een groot bereik, maar op zichzelf een klein effect. In pakketten kunnen deze maatregelen een nuttige rol vervullen.

3. Individuele mobiliteitsmanagementmaatregelen

Dit zijn maatregelen die in de discussies over mobiliteitsmanagement de boventoon voeren, zoals het stimuleren van het fietsgebruik, vervoermanagement, P&R, carpoolpleinen en transferia.

4. "Push"-maatregelen

Dit zijn maatregelen die door het onaantrekkelijk (duurder) maken van het autogebruik een direct effect hebben op het aantal autokilometers, zoals prijzen en parkeerbeleid. Deze maatregelen zijn op zichzelf al effectief maar werken ook als versterker van de effectiviteit van individuele mobiliteitsmanagementmaatregelen.

Twee sporen voor effectief mobiliteitsmanagement

Er kunnen twee sporen worden onderscheiden voor een effectieve inzet van mobiliteitsmanagement:

- vanuit locaties en doelgroepen maatregelpakketten ontwikkelen. De belangrijkste rol van decentrale overheden en het rijk is in deze benadering het wegnemen van obstakels
- of meer generiek; het stimuleren van het maatregelen die de push versterken.

Voor beide benaderingen geldt dat samenhangende pakketten van maatregelen moeten worden ontwikkeld. Daarvoor is het van belang om de gereedschapskist met mobiliteitsmanagementmaatregelen compleet te houden. Want ook maatregelen die op individueel niveau weinig effect sorteren kunnen in samenhang met andere maatregelen bijdragen aan een grote effectiviteit.

Conclusie

Effectieve maatregelpakketten zijn gericht op een specifieke doelgroep, een specifiek traject of een specifieke locatie. De opgave is om in de eerste fase van de netwerkanalyse deze specifieke doelgroepen, trajecten en locaties te identificeren.

3 Mobiliteitsmanagement in regionale netwerk-analyses

3.1 Fasering netwerkanalyse

Netwerkanalyses worden uitgewerkt in vier fases, waarbij:

- in fase 1 de juiste partijen worden betrokken bij de analyse (start)
- in fase 2 de juiste gegevens boven tafel komen (analyse)
- in fase 3 de juiste doelen worden gesteld (beoordelingskader) en
- in fase 4 de juiste afweging wordt gemaakt welke maatregelen kunnen worden ingezet (maatregelpakketten).

3.2 Start (Fase 1)

“De initiatiefnemer voor de netwerkanalyse zorgt dat alle relevante partijen samen – rijk, provincie, WGR-plusregio’s, gemeenten, OV-bedrijven, NS, ProRail – een probleemverkenning voor het gebied verrichten. Belangenorganisaties en overig bedrijfsleven worden waar nodig betrokken. In deze fase wordt onderzocht welke partijen mee willen werken en op welke wijze zij dat willen doen. Er worden afspraken gemaakt over het basismateriaal (plannen, rapporten e.d.) dat in de analyse gebruikt zal worden en hoe omgegaan zal worden met lacunes (extra berekeningen, keuze van modellen e.d.). Bij voorkeur vindt de start plaats in de vorm van een bestuurlijke afspraak.”

3.2.1 Relevante partijen

Voor de selectie van juiste partijen kan gebruik worden gemaakt van twee invalshoeken. Ga op zoek naar relevante partijen door:

- onderscheid te maken tussen overheden, werkgevers en publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten en reisinformatie. In hoofdstuk 2 worden deze groepen uitgebreid beschreven
- onderscheid te maken tussen:
 - . probleemhebbers (last van onbereikbaarheid)
 - . probleemveroorzakers (genereren grote hoeveelheid mobiliteit)
 - . probleemoplossers (dienstverleners en innovatieve bedrijven).

Voorbeeld 1**Betrokkenheid van overheden en bedrijfsleven**

Op basis van de adviezen van de Commissie Luteijn en voortbordurend op het Fileplan is in de noordflank van de regio Rotterdam intensief samengewerkt tussen overheden en bedrijfsleven. Niet alleen in de fase van de probleemanalyse, maar ook bij de uitvoering van concrete projecten werd het voortouw genomen door overheid en bedrijfsleven. Al vanaf de start is er voor gekozen om vier partijen uit het bedrijfsleven intensief te betrekken. Het ging daarbij om de Veiling in Bleiswijk, Diergaarde Blijdorp, het Franciscus Ziekenhuis en Airport Rotterdam. Aan de selectie van deze partijen lag geen uitgebreide analyse ten grondslag. Op basis van gebiedskennis en gezond verstand was de keuze, door het verantwoordelijke mobiliteitsteam, snel gemaakt.

In de fase van de probleemanalyse kunnen de probleemhebbers een rol spelen bij het scherp articuleren van het bereikbaarheidsprobleem en kunnen de veroorzakers toelichten waarom hun reisgedrag is zoals het is. Bij het nadenken over oplossingen komen de probleemveroorzakers en -oplossers in beeld.

Koepelorganisaties en belangenorganisaties kunnen een belangrijke rol spelen in deze fase van de netwerkanalyse. Bij deze partijen hebben veelal zelf een beperkt zicht op specifieke regionale bereikbaarheidsknelpunten, maar zijn wel in staat om het bedrijfsleven, dat wel over deze kennis beschikt, te mobiliseren.

Tip 1

Betrek koepel- en belangenorganisaties bij het mobiliseren van het bedrijfsleven.

Mobiliteitsmanagement komt tot stand in samenspel tussen partijen rondom een specifieke doelgroep, traject of locatie. Welke doelgroepen, trajecten of locaties het meest kansrijk zijn voor de inzet van mobiliteitsmanagement is de resultante van fase 2, de probleemanalyse. Op basis daarvan is een meer definitieve selectie van partijen te maken.

Tip 2

Hou bij het ontwerp van het samenwerkingsproces ruimte om gedurende het proces nieuwe partijen te laten toetreden.

3.2.2 *Basismateriaal*

In de startfase is het van belang om naast gegevens over HWN, OWN, spoor en belangrijke regionale OV-verbindingen ook voor mobiliteitsmanagement relevante gegevens boven tafel te krijgen. Concreet gaat het dan om zaken als:

- fietsverbindingen in de regio
- transferpunten
- mobiliteit genererend bedrijfsleven/locaties
 - . omvang bezoekersverkeer (voor deur), met name bij evenementen en attracties
 - . omvang woon-werkverkeer (zijdeur)
 - . omvang goederenvervoer (achterdeur).

Bij deze stap is het ook zinvol om de stand van zaken wat betreft mobiliteitsmanagement in kaart te brengen en (zo mogelijk) inzicht te krijgen in de effectiviteit van deze maatregelen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de stand van zaken wat betreft vervoersmanagement bij bedrijven en dynamisch verkeersmanagement.

3.3 **Problemanalyse (Fase 2)**

“Binnen het gekozen gebied worden de belangrijkste verkeer- en vervoerstromen voor auto en OV in beeld gebracht, zoveel mogelijk op basis van harde cijfers en prognoses. Hierdoor ontstaat er inzicht in de gemeenschappelijke problemen op de verschillende netwerken en modaliteiten in het gebied met inbegrip van leefbaarheids- en veiligheidsvraagstukken. De analyse wordt gemaakt voor de periode 2010 en 2020, waarbij ook de ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen. Het resultaat van fase 2 is een door alle partijen gedragen beeld van verkeer- en vervoersstromen en -problemen in het gebied. Een gedeelde analyse zorgt voor een gedeeld probleembesef.”

Voor de problemanalyse is een stap voor stap aanpak aan te bevelen. De eerste stap is het in kaart brengen van de autonome mobiliteitsvraag per reismotief, afstandsklasse en/of locatie. Vervolgens kan dit worden vertaald in prognoses voor 2010 en 2020 door matching met trendonderzoeken en groei-prognoses (stap 2).

Stap 3 is het in kaart brengen van de belangrijkste bronlocaties van files. Waar en door wie ontstaat de file? De inschatting is dat in grootstedelijke regio's circa tien van deze bronlocaties zijn te onderscheiden.

Vervolgens (stap 4) kan door het combineren van de uitkomsten van de voorgaande stappen worden ingezoomd op de afzonderlijke bronlocaties. Dan ontstaat inzicht in:

- specifieke verkeersstromen en mobiliteitsgenererende herkomsten en bestemmingen die het knelpunt veroorzaken
- reismotieven
- afstandsklassen.

Het bovenstaande inzicht geeft aanknopingspunten voor gerichte en daarmee effectieve inzet van mobiliteitsmanagement.

Blijkt bijvoorbeeld uit de analyse dat verplaatsingen over korte afstanden het knelpunt veroorzaken dan kan het effectief zijn om rondom die locatie in te zetten op het stimuleren van de fiets als alternatief voor de auto.

Voorbeeld 3

Het probleemoplossend vermogen van de fiets

In een verkenning voor de vijf grote Brabantse steden is bij de fietsstrategie verondersteld dat de situatie voor de fietsers op het niveau komt van de beste fietssteden in Nederland (zoals Zwolle en Veenendaal). Dit weerspiegelt de maximale potentie voor de fiets in Brabant. Eerst is het modal split effect berekend, en daarna het effect op de voertuigverliesuren voor de auto. Uitgedrukt naar afstandsklasse valt op dat alle weggebruikers profijt hebben van een verbeterde fietssituatie in de stad in termen van reistijdwinst, ook de lange autoritten. Het effect op de korte afstanden is uiteraard het grootst.

Mobiliteitsmanagement is effectief als er sprake is van een specifieke verkeersrelatie, doelgroep of relatie. Door daar naar te zoeken ontstaan aanknopingspunten voor gericht mobiliteitsmanagement. De focus hoeft dan ook niet persé te liggen op de grootste verkeersstroom, doelgroep of locatie. Het is aan te bevelen om in de analyse niet alleen aandacht te besteden aan de probleemhebers (de mensen in de file of met een lange reistijd), maar ook zicht te krijgen op de probleemveroorzakers, die wellicht zelf geen bereikbaarheidsproblemen ondervinden. Onderstaand voorbeeld maakt dit concreet.

Voorbeeld 4

Kruisend verkeer als probleemveroorzaker

De bron van een file op een Rijksweg ligt bij de verkeersregelininstallatie bij de afrit. Als gevolg van de grote hoeveelheid kruisend verkeer heeft de VRI een beperkte groentijd. De groentijd zou kunnen worden verlengd als de hoeveelheid kruisend verkeer wordt beperkt. Het is dan effectief om de focus te richten op het verminderen van het kruisend verkeer. Daarbij kan het gaan om zeer specifieke verkeersstromen of doelgroepen. Uit de analyse kan bijvoorbeeld blijken dat het aanbod (van het kruisend verkeer) voor een belangrijk deel bestaat uit ouders die hun kinderen naar de crèche brengen aan de andere kant van de ring, de bezoekers van een pretpark of een specifieke woonwerkrelatie.

Tip 3

Doorloop in de fase van de probleemanalyse de volgende stappen:

Stap 1: Breng de autonome mobiliteitsvraag per reismotief, afstandsklasse en/of locatie in kaart

Stap 2: Stel prognoses op voor 2010 en 2020

Stap 3: Breng de belangrijkste bronlocaties in beeld

Stap 4: Identificeer per bronlocaties de belangrijkste verkeersstromen, reismotieven en afstandklassen.

Resumerend moet de probleemanalyse voor mobiliteitsmanagement inzicht verschaffen in:

- te onderscheiden doelgroepen (mate van homogeniteit, omvang)
- 'zware' of kansrijke trajecten
- mobiliteitsgenererende locaties
- probleemveroorzakers en probleemhebbers.

3.4 Beoordelingskader (fase 3)

"In deze fase is het belangrijk om de verschillende beleidsuitgangspunten van de partijen naast elkaar te leggen. De opgave is om overeenstemming te bereiken over de wijze waarop de afwegingen worden gemaakt voor de na te streven kwaliteit van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De aandacht moet hierbij vooral uitgaan naar het oplossen van mogelijke tegenstrijdigheden die van belang zijn voor het verbeteren van bereikbaarheid van deur tot deur. Hierbij kan gedacht worden aan reisenormen op alle wegnetten, de na te streven opstapverbindingen en de kwaliteit van het openbaar vervoer. Differentiatie per gebied is mogelijk en misschien zelfs noodzakelijk. Het resultaat van fase 3 is een gemeenschappelijk beoordelingskader voor de ontwikkeling en prioritering van maatregelen."

Bij het opstellen van de visie en het beoordelingskader moeten in de netwerkanalyse ook doelstellingen en kwaliteitseisen worden geformuleerd voor voorzieningen die alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken. Niet alleen in algemene termen, maar benoemd naar locatie, doelgroep en/of traject.

De Nota Mobiliteit over Mobiliteitsmanagement in relatie tot groot onderhoud en MIT-spelregels

Optimaal beheer en onderhoud

"De planning en uitvoering van beheer en onderhoud zal regionaal beter afgestemd gaan worden, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Uitgangspunt is dat er voor de gebruiker zo min mogelijk overlast is. Bij de planning en uitvoering van beheer en onderhoud hoort ook een communicatie- en verkeersmanagementplan om tijdelijk verkeersstromen goed op te vangen." (Uitvoeringsagenda Nota Mobiliteit, p. 33)

Mobiliteitsmanagement en MIT-spelregels

“Bij de verkenningenfase nieuwe stijl zoals die volgens het MIT-spelregelkader worden uitgevoerd, bij de netwerkanalyses en bij decentrale (infrastructuur)verkenningen wordt de effectiviteit van mobiliteitsmanagement in kaart gebracht. Het verkenningenrapport van of Verkeer en Waterstaat of derden zal daarvoor een expliciete analyse moeten bevatten. Indien dit niet het geval is, dan wordt bij beslismoment 2 in het MIT-spelregelkader (wel of niet starten van een planstudie naar infrastructurele oplossingen) niet tot planstudie overgegaan.” (Kabinetstandpunt Nota Mobiliteit, p. 46)

3.5 Maatregelpakketten (fase 4)

“Het doel is maatregelenpakketten ontwikkelen. Het in beeld brengen van kosteneffectiviteit is hierbij belangrijk. Kern is de samenhang en inzichtelijkheid voor wat betreft doelen en effecten. Een netwerkanalyse is per definitie multimodaal en maatregelpakketten kunnen het gehele spectrum omvatten. Afhankelijk van type gebied, de schaal van de netwerkanalyse en de problemen kan het gaan over het aanpassen van ruimtelijke plannen, verbeteren van het openbaar vervoer, verkeersmanagement, fietsmaatregelen tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Het resultaat is door alle partijen gedragen, uitvoeringsgerichte pakketten van maatregelen, met prioriteitsstelling naar urgentie, haalbaarheid, fasering in de tijd en duidelijkheid over de verantwoordelijkheid voor de verdere uitwerking.”

In fase 2 zijn kansrijke locaties, doelgroepen en trajecten benoemd voor mobiliteitsmanagement. In fase 3 zijn daar vervolgens kwaliteitseisen voor geformuleerd. In fase 4 moeten de mobiliteitsmanagementpakketten nader worden uitgewerkt.

Hiervoor moeten per locatie, doelgroep of traject de juiste partijen, die beschikken over instrumenten en belangen, om de tafel worden gebracht. Als voorbeeld: de aanpak van het woon-werkverkeer in Haarlem en omgeving vraagt om andere samenstelling van een team dan de groep die nadenkt over oplossingen voor het recreatief verkeer richting Zandvoort. De partijen komen bij de integrale samenstelling van het maatregelenpakket weer bij elkaar.

Tip 4

Zoek naar een effectieve opdeling in clusters rondom locaties, doelgroepen en trajecten, maar bewaak de samenhang.

Terzijde: Quick wins en lange termijn maatregelen

Er kunnen twee typen maatregelen worden onderscheiden:

- maatregelen, die op basis van de beschikbare instrumenten, op korte termijn kunnen worden gerealiseerd (quick-wins)
- maatregelen die pas op langere termijn gerealiseerd kunnen worden, omdat eerst aan bepaalde voorwaarden voldaan moet zijn (bijvoorbeeld realisatie P&R en een nieuwe OV-lijn).

Hoewel de focus van de netwerkanalyse ligt op 2010 en 2020 maken de quick-wins ook deel uit van het maatregelenpakket. Immers ook maatregelen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd kunnen bijdragen aan het oplossen van knelpunten die in 2010 en 2020 ontstaan. Sterker nog, omdat mobiliteitsmanagementmaatregelen gericht zijn op verandering van gedrag (wat veel gewenningstijd vergt), is het juist wenselijk dat deze maatregelen tijdig worden gerealiseerd.

Op basis van de gestelde doelen in fase 3 verdient het aanbeveling om bij het ontwikkelen van maatregelenpakketten in kaart te brengen aan welke voorwaarden moet zijn voldaan en welke partijen welke maatregelen daarvoor moeten nemen. Op basis van dat inzicht kan een inschatting worden gemaakt of de inspanningen opwegen tegen het resultaat. Het gaat hier feitelijk om een kosten-batenanalyse waarbij in kaart wordt gebracht welke inspanningen nodig zijn om een gewenst resultaat te bereiken.

Hieronder volgt, ter inspiratie, een bloemlezing van voorbeelden van mobiliteitsmanagement. Als bijlage is een overzicht opgenomen van mobiliteitsmanagementmaatregelen met verwijzingen naar relevante bronnen.

De voorbeelden laten zien dat:

- Mobiliteitsmanagement niet nieuw is (voorbeeld 5)
- Partijen zich commiteren aan mobiliteitsmanagement, wanneer er sprake is van een mix van vraag- en aanbodmaatregelen (voorbeeld 6)
- Het bestemmingsplan kan worden ingezet om mobiliteitsmanagement te stimuleren (voorbeeld 7)
- Mobiliteitsmanagement in wijken het meest succesvol is wanneer vanaf de start van het project hier aandacht aan wordt besteed (voorbeeld 8)
- Een een pakket aan maatregelen veel effect sorteert (voorbeelden 9 en 10)

Voorbeeld 5

Een lange traditie: bereikbaarheid binnensteden

Binnensteden in Nederland kennen een lange traditie van kwaliteitsverbetering, terugdringen autogebruik en het verbeteren van de bereikbaarheid. Typische maatregelen die bij deze aanpak horen zijn:

- verbeteren haltevoorzieningen en lijnennet OV
- speciale tarieven OV
- parkeergarages aan rand van de binnenstad en autovrije straten daarbinnen
- speciale parkeerregimes voor bewoners en bezoekers
- bewaakte fietsstallingen en vrij liggende fietspaden.

Voorbeeld 6

Aanleg infrastructuur in combinatie met mobiliteitsmanagement

Kantoreengebied het Rivium in Capelle ad IJssel heeft een bereikbaarheidsprobleem. De slechte bereikbaarheid uit zich in parkeerproblemen waardoor zakelijk bezoek in de knel komt. Enkele bedrijven hebben om deze reden hun vertrek al aangekondigd.

Rijkswaterstaat Zuid-Holland sluit op basis van gelijkwaardigheid een convenant met bedrijven in het gebied. In ruil voor het verbreden van de toerit tot de A16 committeren de bedrijven zich aan actief vervoersmanagement wat moet leiden tot 5% minder autogebruik.

Voorbeeld 7

Het bestemmingsplan als drukmiddel

De Gelre Ziekenhuizen hebben naast een vestiging in Zutphen ook twee vestigingen in Apeldoorn en wilde overgaan tot concentratie en (ver)nieuwbouw op één locatie. Onder druk van de noodzakelijke goedkeuring voor wijziging van het bestemmingsplan treedt de provincie Gelderland in gesprek met het ziekenhuis en worden afspraken gemaakt over een integraal pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen:

- een optimaal met OV en fiets bereikbare nieuwe locatie.
- een overheid die deze bereikbaarheid garandeert middels OV-bediening, vrij liggende fietspaden etc.
- aandacht voor mobiliteit in de arbeidsvoorwaarden en organisatie van het ziekenhuis
- een gereduceerd aantal parkeerplaatsen met parkeerplan rond de nieuwbouw
- besloten vervoer tussen de locaties voor personeel
- gereguleerd parkeren voor personeel.

Voorbeeld 8

Een nieuwe wijk: vanaf de start automobilititeit beperken

De Eindhovense VINEX-wijk Meerhoven is onderdeel van de ontwikkelingscorridor vanaf Eindhoven CS. Deze corridorstructuur maakt het aanbieden van goede vervoersvoorzieningen mogelijk: een stedelijke hoofdroute voor hoogkwalitatief openbaar vervoer, fiets en auto. Desondanks wordt gevreesd voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze wijk. Voor de wijk Meerhoven is daarom een mobiliteitsplan opgesteld. Onderdeel van het plan is een mobiliteitswinkel. In de mobiliteitswinkel kunnen bewoners of bezoekers allerlei diensten betrekken, soms gratis, soms tegen betaling. Het gaat om diensten als:

- verstrekken van OV-kaarten en abonnementen
- klachten en advies over OV
- deelauto's voor als de auto overdag door de werkende partner wordt gebruikt of als men tijdelijk verlegen zit om een auto
- fietsenverhuur in de 'fun' sfeer (bakfietsen, driewielers, kinderaanhangkarren).

Voorbeelden 9 en 10

Samenwerken bij evenementen

Supportersmobiliteit rond EK2000

Voor het EK2000 is een mobiliteitsplan ontwikkeld waarin de centraal georganiseerde zaken zijn uitgewerkt, zoals een gekoppelde OV/toegangskaart, uniforme bewegwijzering en de aan- en afvoer van buitenlandse bezoekers. Bezoekers konden op de wedstrijddag in heel Nederland gratis reizen met het openbaar vervoer. Op het niveau van de stadions zijn meer specifiek maatregelen genomen, zoals routegeleiding, parkeren, informatievoorziening.

Effect:

- 95% keuzereizigers in het openbaar vervoer
- beheersbare vervoersstromen en geen klagende bezoekers.

Koninklijk Huwelijk 02-02-02

Om de aanloop van mensen bij het huwelijk van Willem-Alexander en Maxima op te vangen is door alle betrokken partijen een gezamenlijk mobiliteitsplan opgesteld. Hiernaast is gerichte informatie ingezet om bezoekers zoveel mogelijk te wijzen op de drukte tijdens de huwelijksdag. Hierbij is veel gebruik gemaakt van schriftelijke boodschappen via posters, flyers en advertenties. Tijdens de dag zelf zijn er grote videoschermen geplaatst en is bewegwijzering op bijvoorbeeld metrostations geplaatst. De communicatie was er verder op gericht om reizigers vooraf en op de dag zelf goed te informeren over bijvoorbeeld de mogelijkheden van het openbaar vervoer.

Effect:

- geen files naar de stad, geen problemen op de stations
- alle verschillende vervoers- en bezoekersstromen correct afgewerkt.

4 Tot slot

Het meenemen van mobiliteitsmanagement in de netwerkanalyse biedt kansen voor de van deur tot deur bereikbaarheid. Door in te zoomen op specifieke locaties, relaties en doelgroepen kan mobiliteitsmanagement gericht en effectief worden ingezet om de bereikbaarheid van een regio te verbeteren.

Bijlage

Informatie over maatregelen

Mobiliteit algemeen

- Plannen van de 19 regionale overheden met eigen essentiële onderdelen
- BDU
- MIT verkenningen nieuwe stijl
- Aanbestedingsbevoegdheid voor OV

Mobiliteitsmanagement algemeen

- Inventarisatie juridische instrumenten: AVV + brochure KPVV (milieuvergunning, bouwvergunning, APV voor vervoer bij evenementen, convenant)
- Gebiedsgerichte aanpak: AVV
- Best practices mobiliteitsmanagement: www.kpvv.nl
- Mobiliteitsmanagement subsidieregeling: Senter NOVEM/Move

Sites waar informatie over mobiliteitsmanagement te vinden is bij lopende projecten zijn o.a.:

- Swingh /Haaglanden. www.swingh.nl
- Nexus / Rotterdam. www.nexusregiorotterdam.nl

Afstemming verkeer en vervoer en Ruimtelijke Ordening

- Het programma Ruimte en Mobiliteit, opgezet om decentrale overheden te ondersteunen bij het effectief vormgeven van een samenhangend beleid op het gebied van ruimte en mobiliteit (www.ruimte-mobiliteit.nl). Hierin zijn ook de producten van de Mobiliteitstoets (gereedskapskist met instrumenten waarmee beoordeeld kan worden of de mobiliteit en de gevolgen daarvan voldoende zijn meegenomen in de planprocessen) opgenomen.
- Informatie over de Mobiliteitstoets is te vinden op de site van AVV: www.rws-avv.nl hier zijn rapporten en kengetallen te vinden voor bedrijventerreinen, woonlocaties en voorzieningen. De kengetallen geven inzicht in de omvang en aard van personenvervoer en goederenvervoer van en naar bepaalde typen locaties.
- Voor de relatie verkeer en de planning/ inrichting van locaties zijn er ook de instrumenten Verkeersprestatie op Locatie (VPL) en Vervoersprestatie Regionaal (Senter NOVEM): www.ebit.novem.nl
- Senter NOVEM heeft een subsidieregeling Ruimtelijke Ordening en Vervoer. De subsidieregeling stimuleert de toepassing en gebruik van integrale ontwerpmethoden voor de afwikkeling van mobiliteit bij de (her)inrichting van woon- en werklocaties. De regeling is gericht op CO2 reductie door het verkorten van verplaatsingsafstanden en het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen. Informatie op www.senternovem.nl

Werkgerelateerde Verplaatsingen/locatiebereikbaarheid

- Meerjaren Afspraken Energie (MJA2) per branche
- Klimaatplannen gemeenten
- Plannen van Aanpak gemeenten in het kader van Besluit luchtkwaliteit in relatie tot reductie vervoer (bij overschrijding milieugrenzen)
- Basispakket vervoermanagement: VNO-NCW, MKB Nederland (handreiking basisservice van werknemers aan werknemers; interessant voor alle bedrijven met en zonder ((bereikbaarheids)problemen)
- Keuzeboek Zakelijke Mobiliteit: Forum Zakelijke Mobiliteit (handreiking waarmee werkgevers keuzemobiliteit voor werknemers mogelijk kunnen maken; voor bedrijven die een stapje verder willen gaan, omdat urgentie wordt gevoeld)
- Advies locatiebereikbaarheid: Raad voor Verkeer en Waterstaat (concept gaat nog een stapje verder: link met ruimtelijke ordening en prijs-/financieel beleid)
- Websites VM2, Telewerkforum, Stichting Gedeeld Autogebruik
- Websites Vervoercoördinatiecentra en Adviespunten (bijvoorbeeld: www.verkeeradvies.nl)

Korte Ritten / Fiets

- Kennisbank Fietsberaad: www.fietsberaad.nl
- Kennisbank Fietsersbond: www.fietsberaad.nl
- Effecten op bereikbaarheid: Fiets en files, Verkenning van het oplossend vermogen van de fiets, Goudappel Coffeng, juli 2003
- Best practice Brabant: effecten van de fiets op bereikbaarheid en goede inpassing van de fiets in de totale bereikbaarheidsaanpak (contactpersoon provincie: Linda de Klein)
- Benchmark fietsbeleid: Fietsbalans, informatie: www.fietsbalans.nl
- Aanpak Fietsdiefstal: Informatiepunt Lokale Veiligheid: www.ilv.nl onder 'voertuigcriminaliteit'
- Fietsparkeren: brochures/rapporten CROW www.crow.nl

Stimuleren van vervoermanagement

Basispakket vervoermanagement, VNO-NCW en MKB-Nederland, 2003 + brochure Vervoermanagement voor bedrijven, Vervoermanagement Nederland, 2000: www.vm2.nl).

Stimuleren van telewerken en flexibele werktijden.

Kennisbank van het Telewerkforum: www.telewerkforum.nl

Parkeerbeleid

CROW reeks "Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement", interessante brochures zijn bijv. Geïntegreerd parkeren (hoofdpuntennotitie), Parkeerbeleid is meer dan parkeren.

P&R voorzieningen

Zie Beleidsdocument overstappunten, CROW/KPVV: voorlopige titel "Succesvol overstappen: van strategie tot exploitatie" Overzicht van het type problemen waarbij overstappunten een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing, inbedding in beleid en advies over keuze van locaties en wijze van exploiteren

Actuele, multimodale reis- en verkeersinformatie

De meest recente beleidsinformatie is te vinden in het Tweede Kamerstuk, vergaderjaar 2003-2004, 29200 XII, nr. 134. Zie: www.parlando.sdu.nl

Fiscale maatregelen

Brochure Verkeer en fiscus 2005. Te bestellen bij VM2. www.VM2.nl (klikken op 'produkten' en vervolgens op 'publicaties')

Of: www.verkeersadvies.nl (klikken op 'fiscale maatregelen')

Mobiliteitsmanagement en luchtkwaliteit

Informatie bij Infomil, website: www.infomil.nl