

## European Platform on Mobility Management



### Mobiliteitsmanagement: een definitie

De definitie van mobiliteitsmanagement en de categorisering van mobiliteitsmanagement-maatregelen zoals goedgekeurd door het MAX-consortium en EPOMM

#### Max Partners

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria	Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, ILS – Germany	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, ILS – Germany
Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spain	Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spain
Lyle Bailie International Limited – United Kingdom	Lyle Bailie International Limited – United Kingdom
Timo Finke Consult Aachen – Germany	Timo Finke Consult Aachen – Germany
Austrian Standards Institute – Austria	Austrian Standards Institute – Austria
<b>Universities</b>	<b>Universities</b>
University of Piraeus Research Centre, UPCR – Greece	University of Piraeus Research Centre, UPCR – Greece
Cracow University of Technology – Poland	Cracow University of Technology – Poland
Centre National de la Recherche Scientifique – France	Centre National de la Recherche Scientifique – France
University of Central Lancashire – United Kingdom	University of Central Lancashire – United Kingdom
University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Germany	University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Germany
<b>Demonstrators</b>	<b>Demonstrators</b>
Agencia Municipal de Energia da Almada, AGENEAL – Portugal	Agencia Municipal de Energia da Almada, AGENEAL – Portugal
Compagnia Transporti Laziali Societa' Regionale spa, COTRAL – Italy	Compagnia Transporti Laziali Societa' Regionale spa, COTRAL – Italy
Tallinn Municipality – Estonia	Tallinn Municipality – Estonia

## Inleiding

Dit document bevat een definitie en een categorisering van mobiliteitsmanagement, oorspronkelijk als basis voor de onderzoekstaken van het Max Research project. MAX staat voor Succesvolle Bewustwordingscampagnes over Mobiliteit en Mobiliteitsstrategieën en was het grootste onderzoeksproject over mobiliteitsmanagement (MM) binnen het 6<sup>e</sup> kaderprogramma van de EU.

Deze definitie was noodzakelijk om een uitgangspunt voor alle werkpakketten van MAX te hebben, omdat de bestaande definities ongeschikt waren om mee te werken. De definitie werd ontwikkeld door het kernteam bestaande uit: Stefanie Baasch, Elke Bossaert, Christer Ljungberg, Stratos Papadimitriou, Panos Papaioannou, Karl-Heinz Posch, Tom Rye en Janina Welsch, als ook via bijdragen van het gehele MAX-team.

De definitie is goedgekeurd door het Europese Platform voor Mobiliteitsmanagement.

## Inhoudsopgave

De definitie van mobiliteits-management ....	3
Een afbakening - de grenzen van MM .....	3
Het open karakter van de definitie.....	5
Definitie van MM-maatregelen .....	5
Een verdere definiëring van individuele maatregelen.....	9
Lijst van afkortingen .....	13
Literatuuropgave.....	13

## De definitie van mobiliteitsmanagement

De definitie van mobiliteitsmanagement (MM) die recent in MAX werd overeengekomen luidt als volgt:

Mobiliteitsmanagement (MM) is een concept ter bevordering van duurzaam vervoer en het beheersen van de vraag naar autogebruik door het veranderen van de gewoontes en het gedrag van reizigers. De kern van het mobiliteitsmanagement wordt gevormd door “zachte” beleidsmaatregelen als informatie en communicatie, de organisatie van diensten en de coördinatie van activiteiten van de verschillende partners. “Zachte” beleidsmaatregelen versterken vaak de effectiviteit van “harde” beleidsmaatregelen binnen het stedelijk vervoer (bijv. nieuwe tramlijnen, nieuwe wegen en fietspaden). Mobiliteitsmanagement-maatregelen vragen (in verhouding tot “harde” maatregelen) niet noodzakelijk om grote financiële investeringen en kunnen een hoge kosten-batenratio hebben.



**Om een indruk te geven van wat dat in de praktijk betekent: in een stad waar MM is geïmplementeerd:**

- je zou er campagnes en promoties voor wandelen, fietsen en het openbaar vervoer tegenkomen;

- men zou je persoonlijk reisadvies kunnen aanbieden om je te laten zien waar en hoe je het autogebruik zou kunnen verminderen;
- je werkgever zou je OV-kaartjes kunnen vergoeden om je te stimuleren niet met de auto naar je werk te rijden;
- bij je thuis zou er een deelauto ter beschikking kunnen zijn aan de straat waar je woont,
- bij de school van je kinderen zou er een mobiliteitsplan kunnen zijn voor de organisatie van veilige wandelroutes voor de kinderen naar school toe,
- voor recreatieve tochtjes met het openbaar vervoer zou je gebruik kunnen maken van adviesdiensten van het lokale mobiliteitscentrum;
- bouwvergunningen zouden verbonden kunnen zijn aan bepaalde voorwaarden om de mobiliteitsinvloed van het nieuwe bouwobject te minimaliseren, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een mobiliteitsplan voor werknemers, bezoekers en goederenvervoer rondom de bouwplek óf door een beperking van het aantal parkeerplaatsen.

MM-maatregelen worden zelden geïsoleerd genomen, maar maken deel uit van een pakket van maatregelen, d.w.z. informatiecampagnes gecombineerd met infrastructuur, prijsbeleid of verordeningen.

## Een afbakening - de grenzen van MM

Hoewel het bovenstaande als definitie voldoet, kan het bij een diepgaande uiteenzetting met MM vragen opwerpen. Om deze reden geeft MAX aan waar de grenzen van MM liggen.

- **MM is vraag-georiënteerd - i.p.v. aanbod-georiënteerd** Dit betekent dat het aanleggen van nieuwe tramlijnen, fietspaden, wegen enz. geen onderdeel van MM uitmaken: dit zijn allemaal maatregelen van de aanbodkant. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in het beleid van Nederland en Zweden, waar het in de meeste gevallen verplicht is eerst te kijken naar het MM-potentieel voordat een vergunning voor maatregelen van de aanbodkant zoals de aanleg van wegen wordt gegeven. Het komt ook tot uitdrukking in het feit dat MM in de VS en sommige andere landen Travel Demand Management (TDM) genoemd wordt.
- **Infrastructuurmaatregelen kunnen MM ondersteunen.** In veel landen wordt MM gezien als een aan één locatie gebonden activiteit - verbonden met een verkeersaantrekkende locatie zoals een bedrijf, een school of een toeristische attractie. Op locaties zoals ziekenhuizen of bedrijventerreinen kan een overeengekomen pakket van MM-maatregelen infrastructuur bevatten (fietsenstallingen, tramhaltes, parkeerplaatsen, een buspendeldienst - typische aanbodmaatregelen). Maar deze worden als ondersteunende maatregelen beschouwd (niet als MM).
- **MM hoeft niet noodzakelijk aan één locatie gebonden te zijn.** Stedelijke, regionale of zelfs landelijke toepassingen zoals autodelen, carpoolen, mobiliteitscentra, informatiepakketten voor nieuwe inwoners, campagnes, de integratie van meerdere diensten in één reiskostensysteem worden als MM beschouwd.
- **Duurzame stedelijke vervoersplannen zijn geen MM, maar zij zouden MM moeten bevatten.** MM omvat geenszins het gehele spectrum aan verkeers- en vervoersplanning. Vervoersplannen worden aangemerkt als MM als zij op een locatie gebaseerd zijn, zoals woon- en werk-verkeersplannen of schoolvervoersplannen. De officiële term hiervoor is op het moment het **mobiliteitsplan**. HOV-rijstroken, rekeningrijden, parkeerbeheer en tolheffing, hoewel typisch vraag-georiënteerde maatregelen, zijn geen MM, maar kunnen ondersteunende maatregelen voor MM zijn. Omdat parkeerbeheer vaak centraal staat voor locatie-gebaseerd MM, wordt parkeerbeheer als integraal onderdeel van het MM-pakket van maatregelen beschouwd.
- **Verkeersmanagementsystemen worden niet als deel van het mobiliteitsmanagement beschouwd.** Maar elementen van verkeersmanagement die erop gericht zijn de vraag te beïnvloeden en gedrag te veranderen en met name wanneer zij ervoor zorgen dat alternatieven voor de auto attractiever worden, hetzij door het aanleveren van werkelijke vertrektijden via de mobiele telefoon of het internet, via dynamische route-informatiepanelen of via navigatiesystemen worden als MM beschouwd.
- **Promotiecampagnes, mobiliteitsonderwijs, marketing van duurzaam vervoer wordt als deel van het MM gezien.** Sommige MM-theoretici beschouwen deze elementen als kenmerkend voor MM. In de praktijk is het feitelijk onmogelijk grenzen te trekken.
- **MM omvat eveneens goederenvervoer,** zolang het op één locatie gebaseerd is en de maatregelen die de goederen betreffen deel uitmaken van een mobiliteitsplan dat ook passagiers betreft. In ieder geval omvat het bagagetransport van passagiers. Als deze voorwaarden niet van toepassing zijn, wordt de organisatie van goederenvervoer als logistiek beschouwd waarvoor al een hooggespecialiseerde branche bestaat.
- **Verschillende wettelijke regelingen, positieve en negatieve prijsprikkels maken deel uit van MM,** als zij concrete MM-maatregelen

ondersteunen die binnen de bovengenoemde afbakening vallen.

## Het open karakter van de definitie

Deze definitie is een werkdocument dat door het bestuur van EPOMM is bekrachtigd. MM is een flexibel concept dat sterk in ontwikkeling is. De definitie is niet allesomvattend en staat open voor veranderingen. Het MAX-consortium en EPOMM bevelen het gebruik van deze definitie aan.



## Definitie van MM-maatregelen

MM bestaat uit een reeks maatregelen, zoals uit het voorgaande is gebleken. Er wordt een poging gedaan deze maatregelen begrijpelijk op te sommen en te categoriseren. Ten eerste zullen de MM-maatregelen kort worden voorgesteld. Daarna zullen zij, voor zover noodzakelijk, meer gedetailleerd worden gedefinieerd. Deze lijst is samengesteld met verwijzing naar eerdere EU-studies met betrekking tot mobiliteitsmanagement en met kruisverwijzing naar een studie uit de VS (Meyer 1999), de Toolbox voor vervoermanagement in bedrijven ([www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be)) en de Victoria Transport Policy Institute's TDM Encyclopaedia ([www.vtppi.org](http://www.vtppi.org)).

Deze definitie is een werkdocument dat door het bestuur van EPOMM is bekrachtigd. MM is een flexibel concept dat sterk in ontwikkeling is. De definitie is niet allesomvattend en staat open voor veranderingen.

## Informatiemaatregelen

Deze maatregelen zijn in wezen vraaggestuurd van de kant van de reiziger en zij voorzien de (potentiële) reiziger van informatie en advies via diverse media. Voorbeelden:

- Informatie en reisadviezen van het lokale mobiliteitscentrum.
- Reisinformatie aangeleverd via een reeks aan technologieën voor en tijdens de reis.
- Marketing van duurzaam vervoer via advertenties en gebruikmakend van andere marketingtechnieken, zoals huis-aan-huisbladen.

## Promotie maatregelen

Deze categorie van maatregelen bestaat in wezen uit het idee om vrijwillige gedragsverandering via bewustwording, de promotie van alternatieven voor de auto en informatievoorziening te bereiken. Dit betekent dat deze groep maatregelen feitelijk geen aanvullende alternatieven voor de privé-auto biedt, maar eerder probeert om actief bewust te maken voor en aan te moedigen tot het gebruik van al bestaande alternatieven. Deze maatregelen bestaan uit:

- Persoonlijk reisadvies helpt reizigers om hen - met betrekking tot hun eigen persoonlijke reisroutes - te laten inzien, hoe zij in staat zouden zijn hun autogebruik te verminderen.
- Advertentiecampaagnes en andere vormen van promotie (bijv. een "Europese autoloze dag") om mensen aan te zetten tot wandelen, fietsen en/of gebruik van het OV (soms verbonden aan reclame voor een gezondere levenswijze).
- Doelgerichte promotie van alternatieve vervoersmiddelen en het verkorten/koppelen van reisroutes. Dit zou projecten kunnen behelzen waar OV-bedrijven projecten met schoolkinderen runnen óf het benaderen van alle huishoudens in een bepaald gebied om hen een waaier aan informatiebronnen aan te bieden (bijv. lokale reisgidsen, lokale winkelgidsen) om hen aan het denken te zetten over manieren om hun reisgedrag te veranderen.

Voorbeelden uit het dagelijkse leven zouden "met de fiets naar het werk"-campaagnes kunnen bevatten, zoals deze op grote schaal in Denemarken, Duitsland (de fiets-naar-je-werk-campagne: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)) en Oostenrijk zijn ingevoerd, als ook het promotie- en gedragsveranderingsprogramma zoals dat voor nieuwe inwoners in München is geïmplementeerd.

## Organisatie- en coördinatiemaatregelen

Zoals de naam al aangeeft, wordt er in deze categorie een reeks aan mobiliteitsdiensten aangeboden, georganiseerd en gecoördineerd binnen een bepaald gebied om een alternatief te bieden voor het alleen rijden in je eigen auto.

- Regionale of streekgebonden carpool-services brengen reizigers bij elkaar die met de auto ergens heen reizen met medereizigers die dezelfde reis willen maken en daarom de auto willen delen.
- Streekgebonden deelauto- (en flexibele fietsenverhuur) diensten. Deze vormen een alternatief voor het bezit van een privé-auto (of fiets) door het te huur aanbieden van auto's of voertuigen op goed bereikbare locaties binnen een bepaald gebied. Doordat vooraf inschrijving én vaak het lidmaatschap van een bepaalde club vereist is, versnellen deze arrangementen het feitelijke proces van reserveren en huren dat normaal gesproken via het internet gedaan wordt, en de auto kan via communicatie op afstand in gebruik genomen worden.
- OV-diensten op aanvraag, soms ook collectief transport genoemd, bijv. in Duitsland/Oostenrijk/Zwitserland: de Anrufsammeltaxi, in Nederland: de treintaxi.

## Educatie- en trainingsmaatregelen

Deze categorie maatregelen verwijst naar de integratie van MM in educatie en de training van personeel omtrent MM. Voorbeelden:

- Het trainen van bijv. hotel- of winkelcentrumpersoneel om mobiliteitsinformatie over te brengen naar de klanten toe.

- MM-cursussen voor doelgroepen zoals het personeel van mobiliteitscentra of mobiliteitscoördinatoren.
- Mobiliteitsonderwijs waar mobiliteit en mobiliteitsmanagement ter vermindering van het autogebruik deel van het onderwijsplan in scholen en andere instellingen gaan uitmaken.

## Objectgebonden maatregelen

In sommige landen is MM voornamelijk verbonden met verkeersaantrekkende objecten zoals bedrijven, scholen, concerten, sportwedstrijden, beurzen, ziekenhuizen, overheidsgebouwen op verschillende locaties, recreatieve objecten enz. In dit soort gevallen wordt MM toegepast om de vervoerswijzen van én naar de betreffende objecten te beheersen. Een groot aantal maatregelen valt binnen deze categorie.

- Een schoolvervoerplan lijkt op andere objectgebaseerde MM-activiteiten, behalve dan dat er normaal gesproken een grotere betrokkenheid is van de kant van de kinderen en de ouders/de werkgever en de werknemers zowel bij de planning en de implementering.
- Objectgebaseerde diensten en infrastructuur - passend bij de aard van het object en het soort reizigers - zoals fietsenstallingen, voetgangerfaciliteiten bij het object, tramhaltes, parkeerplaatsen, buspendeldiensten, bedrijfsbussen, versterkte busdiensten, P+R en/of vanpoolen. Een wat uitgebreidere lijst met maatregelen wordt in de volgende sectie aangeboden.

## Telecommunicatie en flexibel tijdsbeheer

Bepaalde maatregelen kunnen door organisaties e.d. genomen worden om de reistijd te verminderen, door het vervangen van reizen door telecommunicatie en/of de reorganisatie van werkprocedures. Voorbeelden:

- Het wijzigen van het aantal keren dat patiënten naar het ziekenhuis moeten komen voor een bepaalde procedure. Dit is bijvoorbeeld bij wijze van proef in de Gelre Ziekenhuizen in Nederland getest.
- Het wijzigen van aantal keren dat mensen naar een overheidsinstelling moeten komen om administratieve procedures bijv. het aanmelden van een geboorte, het verkrijgen van de eigendomstitel van een nieuw huis.
- Winkelen, werken, sociale contacten onderhouden en andere diensten per telefoon of via internet van huis uit in plaats van het ergens naar toe reizen om dit te doen. In Griekenland bijvoorbeeld kunnen uittreksels uit de geboorteakte per post verkregen worden na een telefoongesprek, terwijl tien jaar geleden minstens drie keer een bezoek aan het centrale bureau in Athene nodig was voor hetzelfde feit.
- Het wijzigen van de bezoektijden van bepaalde organisaties om de verkeersdruk op spijtijden te verminderen, door het introduceren van flexibele werktijden of verkorte werkweken. In het laatste geval werken de werknemers langer door, maar een korter aantal dagen per week of maand, waardoor er in zijn geheel minder gereisd hoeft te worden.

## Ondersteunende/integrerende acties

Deze maatregelen kunnen niet direct geïmplementeerd worden om de mobiliteit te managen, maar zij kunnen van significante betekenis zijn voor de effectiviteit van MM. Zij zijn

van invloed op de reiskosten met de auto en andere vervoersmiddelen óf creëren binnen de leefomgeving een groter draagvlak voor de invoering van MM-maatregelen. Deze acties zullen niet direct zichtbaar zijn voor de eindgebruiker, maar zij zijn zonder meer van invloed op hun reisgedrag. Om deze reden worden zij hier aangeduid als ondersteunende/integrerende acties.

- Parkeerbeheer (prijsbeleid, vergunningen, beperkingen, vergoedingen voor het niet gebruikmaken van parkeerplaatsen) om het parkeeraanbod te verminderen en/of het verminderde aanbod te beheren om zodoende het aantal mensen dat ervoor kiest met de auto naar het object te komen te beïnvloeden.
- In de meeste landen moeten nieuwe bouwprojecten een of andere vorm van vergunning verkrijgen van de publieke sector voordat zij van start kunnen gaan. In sommige landen bestaat er tijdens de procedure van de verlening van een vergunning de mogelijkheid voor de publieke sector om de projectontwikkelaar te verplichten/stimuleren MM-maatregelen te implementeren. Met andere woorden de bouwvergunning kan soms (afhankelijk van de wetgeving en de praktijk van de lidstaat op het gebied van de ruimtelijke ordening) verbonden worden aan bepaalde vereisten waaraan de projectontwikkelaar/eigenaar en/of de bewoner moet voldoen om de invloed van mobiliteit op het nieuwe bouwproject te minimaliseren, via de implementatie van een of meer maatregelen zoals deze in de categorie “objectgebaseerde MM-maatregelen” voor dat bouwproject zijn opgesomd.
- Belastinghervormingen om de door de werkgever betaalde reiskostenvergoedingen meer of minder aantrekkelijk te maken. Bijvoorbeeld door een door een bedrijf aangeboden parkeerplaats belastbaar te maken voor de inkomstenbelasting als inkomen, zou dit

de aantrekkelijkheid hiervan voor de werknemer doen afnemen en ertoe kunnen leiden dat men er vanaf ziet met de auto naar het werk te rijden. Een hoger bedrag aan belastingteruggave voor woon-/werkverkeer per trein dan per auto, maakt de trein attractiever.

- In sommige landen is er een traditie de kosten voor het woon-/werkverkeer van de belastingen af te schrijven. Men kan de woon-/werkverkeerkosten van duurzaam vervoer in grotere mate aftrekbaar maken, dan de kosten van niet-duurzaam vervoer en/of de afstandlimieten waarboven/waarbeneden de kosten afgeschreven kunnen worden wijzigen of vergelijkbare maatregelen invoeren.
- Hypotheken verbonden met de locatie, waarbij het rentepercentage lager is, wanneer de koper van een huis besluit een locatie te kiezen waar er een verminderde afhankelijkheid is van het reizen per auto.
- Rekeningrijden (op wegen die voorheen tolvrij waren).
- Het aanbieden van geïntegreerde ritprijzen - enkele voorbeelden:
  - Geïntegreerde ritprijzen voor verschillende OV-mogelijkheden in een regio, bussen, trams, metro enz. allemaal met een kaartje (normaal in sommige delen van de EU, maar nog steeds ongebruikelijk in andere gebieden).
  - Het toegangkaartje voor een concert, een sportwedstrijd, een beurs enz. is ook geldig als OV-kaartje (via een overeengekomen afspraak tussen het lokaal bestuur, de plaatselijke OV-aanbieder en de organisator van het evenement).
- Een multimodale kaart/ritprijs: het lidmaatschap van een autodeelaanbieder geeft korting op het



OV en omgekeerd - vergelijkbare toepassingen voor collectief transport en fietsverhuurservices (bijv. de OV-fiets in Nederland).

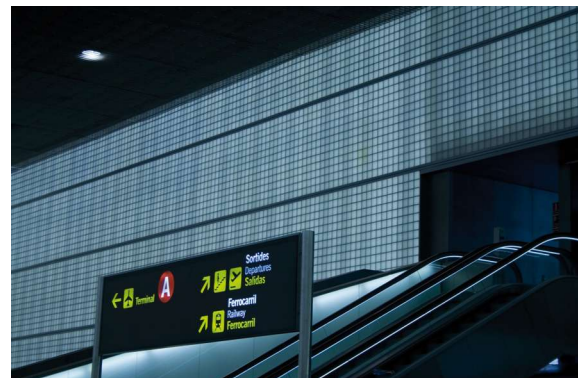
## Een verdere definiëring van individuele maatregelen

In de voorgaande sectie werd een categorisering van MM-maatregelen gepresenteerd. Waar nodig zal deze sectie de eerdere, kortere definities uitwerken.

### Informatiemaatregelen

Een **mobilitieitscentrum** geeft informatie en levert diensten op het gebied van mobiliteit, zoals de kaartverkoop, gewoonlijk voor verschillende OV-middelen (bus, metro, tram, trein) als ook voor andere middelen (parkeerplaatsen, autodelen, carpoolen). Soms bereidt een mobiliteitscentrum ook mobiliteitsplannen voor verkeersaantrekkende objecten als scholen, bedrijven enz. voor. Wanneer een mobiliteitscentrum in een groot bedrijf gevestigd is, dan wordt het soms ook een **mobilitieitsbureau** genoemd.

Een **mobilitieitsconsultant** is een persoon die óf in persoonlijke reisinformatie voorziet (en werkt dan vaak voor een mobiliteitscentrum) óf is een persoon die mobiliteitsplannen ontwikkelt. In deze rol worden zij ook vaak mobiliteitsmanagers en/of reis-/mobiliteitscoördinator genoemd - vooral wanneer zij voor een bepaald object werken.



## Promotie maatregelen

**Persoonlijk reisadvies** is erop gericht mensen aan te trekken die er interesse in hebben hun reisgedrag te veranderen. Zij kunnen geworven worden op hun werkplek, hoewel deze techniek voornamelijk in streekgebonden toepassingen bij huishoudens werd toegepast (voornamelijk in Australië onder de naam TravelSmart). Een brief over de bewustwordingscampagne wordt naar alle huishoudens in een bepaald gebied gestuurd; en wordt daarna opgevolgd door een telefoongesprek. Aan huishoudens die interesse tonen, wordt een reeks aan mogelijkheden aangeboden, waarvan persoonlijk reisadvies er een zijn kan. Bij experimenten zal het geïnteresseerde huishouden normaal gesproken een dagboek moeten bijhouden over hun reisgedrag gedurende een week. Daarna bediscussieren zij met een reisadviseur wegen om hun reisgewoontes te veranderen door middel van carpoolen, fietsen, wandelen en OV, het koppelen van meerdere ritten aan elkaar en het gebruik van informatietechnologie.

## Organisatie- en coördinatie maatregelen

**Carpoolen** - als twee of meer mensen samen reizen, waarbij zij gebruikmaken van een privé-auto van één van de deelnemers (in Groot-Brittannië wordt dit *carsharing* genoemd).

**Autodelen** - als mensen ervoor betalen een auto per uur/per dag enz. te gebruiken, en de auto is eigendom van een individuele onderneming die een rittenschema op commerciële basis voert, en waarbij de auto's niet op een centrale plaats maar over de hele stad (steden) verspreid zijn. Autodelen kan ook binnen een organisatie georganiseerd worden met een formeel reserveringssysteem (in Groot-Brittannië wordt de eerste vorm *car clubs* en de tweede *car pooling* genoemd). Autodelen onderscheidt zich van autoverhuur omdat het mogelijk is de auto voor zeer korte tijd te gebruiken, dat er geen personeel nodig is om de auto te

overhandigen én dat de auto's op veel locaties beschikbaar zijn.

**Vanpoolen** - als een groep werknemers als groep een busje voor het woon- en werkverkeer gebruiken, waarbij zij de kosten van het voertuig en de reiskosten delen. Soms wordt zo'n arrangement door de werkgever vergoed, maar het kan ook door een derde in plaats van door de werknemers worden georganiseerd.



## Objectgebonden maatregelen

Een **mobilitieitsplan** is een objectgebonden plan voor het beheren en vaak voor het wijzigen van reisroutes van personen die van en naar het object reizen (bijvoorbeeld werknemers van een bedrijf, klanten van een winkel, leerlingen en docenten van een school). In veel landen heet dit een **vervoersplan** of een **verkeersreductieplan**. Een mobiliteitsplan bestaat vaak uit een heel pakket aan maatregelen, vooral wanneer het een groot object betreft. Het mobiliteitsplan moet op maat gemaakt zijn voor de behoeften van een bepaald object en het zal een reeks maatregelen uit het onderstaande overzicht bevatten (wat op zichzelf gezien een geenszins uitputtende lijst is):

- Het promoten van verschillende manieren om naar het object te komen, zodat de mensen zich ervan bewust zijn welke alternatieven er zijn.

- Multimodale informatie over de bereikbaarheid van het object (informatie in het internet, bewegwijzering voor voetpaden enz.).
  - Een carpool-rooster om reguliere bezoekers aan elkaar te koppelen, zodat zij gezamenlijk naar het object kunnen reizen.
  - Een deelauto voor een bedrijf (bijv. het bedrijf biedt poolauto's aan voor zakelijk gebruik en soms voor privé-gebruik buiten werktijd).
  - Een gegarandeerde thuisbreng-service zodat mensen die carpoolen naar huis kunnen gaan als er wat onverwachts mocht gebeuren bijv. als de kinderen plotseling ziek worden.
  - Verkorte werkweken (9 van de 10 dagen werken maar met een langere werktijd), of werk- en bezoektijden wijzigen om spijtijden te vermijden en/of deze afstemmen op OV-tijden.
  - Het toestaan en helpen van personeel om tijdelijk van huis uit te werken of thuiswinkelen aan te bieden, zodat men niet naar het object hoeft te komen.
  - Reorganisatie en rationalisering van zakenreizen en/of sommige zakenreizen vervangen door telecommunicatie om het zakelijk werkverkeer te verminderen.
  - Reorganisatie en rationalisering van leveringen door een bedrijf en/of door leveranciers om het goederenvervoer van en naar het object te verminderen.
  - Het wijzigen van vergoedingsregelingen voor het gebruik van de eigen auto voor zakelijk vervoer ten gunste van milieuvriendelijkere voertuigen en middelen (bijv. door voor lange-afstandsritten alleen het equivalent van de treinkosten te vergoeden ongeacht het vervoersmiddel, geen kilometerprijs voor het autogebruik; een hogere reiskostenvergoeding voor fietskilometers dan voor autokilometers). Dit heeft tot doel de vervoersmiddelen voor zakenreizen te veranderen als ook de stimulans om met de auto naar het werk te komen te verminderen, om zo kostenvergoedingen voor zakenreizen te "verdienen".
- Douches, kleedruimtes, opbergkluisjes, krultangen en haardrogers voor mensen die ervoor kiezen naar het werk te lopen, te rennen, te skateboarden, te rolschaatsen of te fietsen.
  - Beveiligde fietsenstallingen.
  - Begeleide/belastingvoordelige aanschaf van fietsen en andere langzame transportmiddelen.
  - Het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen.
  - Een gratis fietsenreparatie-service bij het object aan het begin van het fietsseizoen.
  - Veilige en directe fiets- en wandelroutes op het gebied van het object waarbij alle gebouwen met alle toegangswegen tot het object zijn verbonden.
  - Het betalen van en onderhandelen met OV-aanbieders met betrekking tot:
    - Het aanbieden van pendeldiensten tussen het object en nabij gelegen OV-knooppunten of P+R-plaatsen (zowel gerund door de plaatselijke overheid als ook zulke die alleen ontstaan voor gebruikers van de organisatie waaraan zij verbonden zijn).
    - De bestaande diensten frequenter aanbieden.
    - Het invoeren van geheel nieuwe diensten om het object te verbinden met gebieden waar veel gebruikers van het object wonen.
    - Het aanbieden van kortingen op OV-kaarten voor gebruikers van het object.

- Beroepsgebonden kaartjes invoeren die aan forenzen aangeboden worden en de prijs voor de gewone OV-kaartjes verlagen.
- Proefkaartjes aanbieden zodat mensen die normaal gesproken geen gebruik maken van het OV, het voor een week of een maand tegen een gereduceerde prijs of gratis kunnen uitproberen.
- De verkoop van OV-kaartjes op het terrein van het object.
- Vanpoolen waarbij werknemers als groep een busje van en naar het terrein beheren, soms met een vergoeding van de organisatie.
- Het betalen van werknemers als stimulans (dagelijks) om alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken om naar het werk te komen (dit is normaal gesproken alleen mogelijk als de werkplek zich op het terrein bevindt).
- Het in dienst nemen van een mobiliteitsconsultant en het runnen van een mobiliteitsbureau op het terrein.
- Faciliteiten op het terrein aanbieden zodat de behoefte om tijdens de pauzes van het terrein af te gaan verminderd wordt.
- Parkeerbeheer op het terrein (en soms, in samenwerking met de lokale overheid ook nabij het terrein). Meer details vindt u beneden.

**Parkeerbeheer** is een krachtig mechanisme om het reizen naar het terrein te beïnvloeden. In een situatie waar het aanbod aan parkeerplaatsen op het terrein kleiner is dan de vraag, kan er als volgt beheerd worden:

- Alle of slechts bepaalde gebruikers dienen een vergoeding voor het gebruik te voldoen, per dag, per week, per maand of jaar, voor een vast

bedrag óf een vergoeding afhankelijk van bepaalde criteria (bijv. het inkomen van de werknemer) óf verbonden met de kwaliteit en de ligging van de parkeerplek.

- Het kan gerantsoeneerd worden bijv. de werknemers kunnen slechts op vier van de vijf dagen erop parkeren.
- De beste plaatsen kunnen bijvoorbeeld voor carpoolers gereserveerd worden, om hen te stimuleren hun auto te delen voor het forensen.
- Parkeerplekken kunnen verdeeld worden naar bepaalde criteria, bijv. de leeftijd, hoe lang iemand erover doet om met de auto naar het terrein te komen in vergelijking met het OV, zorgverplichtingen enzovoort.
- De toegang kan tijdsgebonden zijn, bijv. het parkeerterrein in een winkelcentrum gaat pas om 10.00 uur open om het gebruik ervan door forensen te ontmoedigen.
- Het personeel kan betaald worden om niet van hun parkeerplek gebruik te maken (dit heet *cash-out*).

Aanvullend dient er bij een beperkt aantal parkeerplaatsen op het terrein én een overdadige vraag met de lokale overheid samengewerkt te worden om het parkeren op straten rondom het terrein te beheren om ongewenste "bijwerkingen" te vermijden.

Bij **schoolvervoerplannen** kunnen ouders helpen bij de implementatie van maatregelen om bijvoorbeeld "loopbussen" te organiseren waar kinderen gezamenlijk naar school lopen, begeleidt door een aantal ouders. Hierbij zal de ontwikkeling van, de uitvoering van en de controle over het plan vaak in het onderwijsplan worden opgenomen. Dus zien leerlingen en ouders maatregelen die hen alternatieve vervoersmiddelen naar school aanbieden plus onderwijs over mobiliteit, plus

bewustwording en promotionele activiteiten. Dit kan inhouden:

- Mobiliteitsspelletjes gecombineerd met mobiliteitsvragenlijsten misschien verbonden met een wedstrijd tussen kinderen of groepen kinderen voor de beste vragenlijst.
- Het betrekken van kinderen om de omgeving van de school waar zij zich door het verkeer bedreigd voelen te verkennen en hen helpen om maatregelen te ontwikkelen waardoor deze problemen verminderd kunnen worden.
- Onderwijsmodules over mobiliteit (inclusief excursies).
- Fietslessen.
- Gemarkeerde stopplaatsen om kinderen bij school af te zetten als zij met de auto gebracht worden.
- Parkeerverbod voor de school.
- Het organiseren van carpool-groepen of loopbussen om de kinderen naar school te brengen.



## Lijst van afkortingen

MM Mobiliteitsmanagement

TDM Vervoersvraag Management (Travel Demand Management)

## Literatuuropgave

Cycling to work campaign.

[http://www.eltis.org/study\\_sheet.phtml?study\\_id=1400&lang1=en](http://www.eltis.org/study_sheet.phtml?study_id=1400&lang1=en) (Sept 25, 2007)

Meyer, M.D. (1999). "Demand Management as an element of transportation policy: using carrots and sticks to influence travel behaviour." *Transportation Research A*, 33, 575-599.

Victoria Transport Policy Institute (2007). "TDM Encyclopaedia." <http://www.vtpi.org/tdm/index.php> (Aug 14, 2007)

Toolbox for Mobility Management Measures for Companies.

<http://www.mobilitymanagement.be/english/> (Aug 14, 2007)

