

OPTIMUM²: Europese aanpak mobiliteitsmanagement in de praktijk getest

Afgewogen vervoerspakket voor drukke locaties

René Teeuwen, AXU verkeer en vervoer
Jan Joost Peskens, provincie Noord-Holland

Dagelijks terugkerende lokale filevorming en parkeeroverlast door massale stromen bezoekers en werknemers van ziekenhuizen en bedrijventerreinen, zijn een bekend probleem. Mobiliteitsmanagement, ofwel het zoeken naar een afgewogen combinatie van alternatieve vervoersmogelijkheden, kan de zaak vaak weer vlot trekken. De ervaringen met een uniforme aanpak in tien Nederlandse en Engelse projecten moeten resulteren in een Europees digitaal ‘kookboek’ mobiliteitsmanagement.

Veel bedrijven(terreinen), ziekenhuizen en andere drukbezochte locaties zijn moeilijk bereikbaar. Mobiliteitsmanagement richt zich specifiek op zulke knelpunten in stedelijke gebieden. De oplossing ligt veelal in het verminderen van het solo-autogebruik door het stimuleren van openbaarvervoermogelijkheden en het gebruik van fiets, brommer of scooter. De doelgroep van mobiliteitsmanagers bestaat uit werknemers, klanten en bezoekers in het woon-werk-, zakelijk en sociaal-recreatief verkeer. Om de toenemende verkeersdruk in Nederland en de rest van Europa het hoofd te bieden wordt de inzet van mobiliteitsmanagement steeds beangrijker. Het OPTIMUM²-project wil die extra stimulans geven (zie kader ‘Doelstellingen’).

OPTIMUM²-aanpak

OPTIMUM² staat voor 'Optimal Planning Through Implementation of Mobility Management'. In dit Europese project lossen acht Engelse en Nederlandse partners volgens dezelfde aanpak problemen rond bereikbaarheid van drukbezochte locaties op in tien lokale projecten (fig 1 en tabel).

Deze aanpak start met vijf basisvragen die de uitgangspositie bepalen:

1. Wat zijn de wensen en behoeften van de reizigers?
2. Hoe ziet op basis hiervan het aanbod van voorzieningen er uit en hoe kunnen we het gebruik maximaliseren?
3. Hoe informeren we de reiziger over het aanbod en het gebruik?
4. Hoe kunnen we vanaf de start van bestemmingsplannen en bouwplannen het autogebruik beperken?
5. Hoe kan de overheid bedrijven zonnig dwingen planmatig het autogebruik te beperken?

Er zijn vele soorten drukbezochte locaties. De kenmerken van deze locaties verschillen onderling sterk en daarmee ook de manier waarop de bereikbaarheid is te verbeteren. Zo vraagt verkeersdruk bij een pretpark om een ander maatregelenpakket dan het verkeersprobleem bij een bedrijventerrein waar het merendeel van de werknemers op vaste werktijden werkt.

In het project is ervoor gekozen de OPTIMUM²-aanpak bij twee typen locaties te testen:

1. Bedrijventerreinen, waar werknemers in de spits vooral met de auto reizen.
2. Ziekenhuizen, waar op uiteenlopende tijden van de dag veel incidentele bezoekers komen.

Pijlers

Uit de eerder gestelde vragen zijn de volgende vijf pijlers onder de aanpak te destilleren:

1. De reiziger als vertrekpunt;
2. De ontwikkeling van marketingactiviteiten;
3. Communicatie en geïntegreerde reisinformatie;
4. Mobiliteitsmanagement als vast onderdeel van plannen;
5. Dwingende maatregelen als optie.

Hieronder worden deze pijlers toegelicht en met praktijkvoorbeelden uit de tien lokale projecten geïllustreerd. Deze projecten zijn in volle gang. Er worden plannen bedacht en maatregelen voorbereid en uitgevoerd. De keuze van de voorbeelden is daarom een momentopname. In een latere fase van het project kan dus blijken dat andere maatregelen of uitwerkingen nog doeltreffender zijn.

Ad.1. De reiziger als vertrekpunt

Onder de OPTIMUM-vlag bedenken de partners samen met reizigers en bedrijven maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren en voeren ze ook samen uit. Er zijn verschillende manieren om erachter te komen wat de reizigers willen. Vaak gebeurt dat via enquêtes.

Voor bedrijventerrein Amsterdam-Zuidoost zijn de postcodes van 30.000 werknemers verzameld. De helft hiervan heeft per e-mail een enquête ontvangen. Duizenden werknemers hebben deze ingevuld teruggestuurd.

Ook op bedrijventerrein Goudse Poort is een enquête onder werknemers gehouden en bovendien een gebruikerspanel opgericht dat naar oplossingen zoekt voor een betere bereikbaarheid van het gebied.

Bij Gelre ziekenhuizen is uitgebreid onderzoek gedaan onder patiënten, bezoekers en leveranciers. Vervolgens zijn via gebruikersgroepen maatregelen ontwikkeld en uitgevoerd. In zakencentrum Southwark zijn lokale gebruikersgroepen ingesteld, die bijvoorbeeld zijn samengesteld uit bedrijven. De plaatselijke overheid vraagt deze gebruikersgroepen om advies zodra ruimtelijke plannen of investeringen in de regio aan de orde zijn.

Ad. 2. De ontwikkeling van marketingactiviteiten

Daadwerkelijke beïnvloeding van vraag en aanbod vergroot het succes van mobiliteitsmanagement. Marketing speelt hierbij een doorslaggevende rol. Vaak, maar onterecht, worden marketing en communicatie op één lijn gezet. Marketing is namelijk meer; ook klantenservice, prijs en (kwaliteit van) aanbod van het vervoer vallen eronder.

Bij de tien projecten vallen niet alleen het aantal marketingactiviteiten op, maar ook de diversiteit.

Het ziekenhuis Royal Devon & Exeter heeft bijvoorbeeld een eigen P+R-terrein met shuttlebussen voor werknemers, patiënten en bezoekers. Werknemers die geen jaarabonnement voor het openbaar vervoer hebben, krijgen met hun personeelspas 33 procent korting op een kaartje voor het openbaar vervoer.

Bij het bedrijventerrein Amsterdam-Zuidoost is het gebruik van vanpools aantrekkelijk gemaakt doordat zij bij wijze van uitzondering - naast de bussen van het openbaar vervoer - de vluchtstrook en de busbaan mogen gebruiken.

Gelre ziekenhuizen heeft een shuttledienst die de drie ziekenhuislocaties 13 keer per dag verbindt. Een marketingcampagne moet het aantal passagiers verder vergroten. Ook is hier het fietsconcept Trappers ingevoerd waarbij personeelsleden punten krijgen iedere keer als zij met de fiets naar het werk gaan. Met deze punten kunnen zij, zoals bij Airmiles, allerlei producten en diensten 'kopen'.

Voor het bedrijventerrein Ede is een eigen vervoersysteem opgezet met kleine busjes. De chauffeur is zelf werknemer van één van de aangesloten bedrijven. Hij haalt collega's aan huis op en brengt ze aan het einde van de dag weer thuis. Dat gebeurt tegen openbaarvervoerstarief.

Bij het bedrijventerrein Goudse Poort worden het terrein zelf en de afzonderlijke maatregelen vermarkt. Een voorbeeld is de mobiliteitskaart, die toegang biedt tot alle vervoerwijzen (bus, parkeerplaats, leenfiets). Iedere werknemer krijgt zo'n kaart gratis; hij is ook voor bezoekers beschikbaar. Doordat op de kaart reclame staat kan deze kaart gratis worden verstrekt. De kaart registreert de gebruiker en biedt toegang tot het gebruik van de vervoerwijzen.

Ad. 3. Communicatie en geïntegreerde reisinformatie

Informatie op maat is een noodzakelijke voorwaarde voor de overstap van de auto naar een ander vervoermiddel. In het project worden diverse informatiesystemen ontwikkeld die

automobilisten en andere reizigers voorzien van actuele reisinformatie, reisplannen en alternatieven. De systemen hebben met elkaar gemeen dat relevante data digitaal bijeen worden gebracht om een reis te plannen.

Het algemeen ziekenhuis van Colchester koos voor een geïntegreerd reisinformatiesysteem voor patiënten, personeel en bezoekers. Zij kunnen informatie opvragen via: de website van het ziekenhuis, hun mobiele telefoon, openbare telefoons op treinstations en bij bushaltes, in bibliotheken of in de hal van het ziekenhuis. Bijzonder is dat huisartsen zelf het vervoer van hun patiënten kunnen regelen of gedetailleerde vervoersinformatie kunnen geven bij het maken van een afspraak voor poliklinische behandeling. Verder beschikt het ziekenhuis over een mobiliteitsbeheersysteem met de actuele stand van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Afhankelijk van het resultaat kunnen reizigers voor vertrek eventueel voor ander vervoer kiezen.

Bij bedrijventerrein Amsterdam-Zuidoost krijgen werknemers een reisadvies op maat toegestuurd. Ook is een reisinformatiesysteem in ontwikkeling dat speciaal is bedoeld voor nieuwe en voor verhuizende werknemers.

De opleidingsziekenhuizen van Lancashire hebben een dynamisch reisinformatiesysteem. Via dit systeem krijgt de reiziger reisinformatie bij de bushaltes en op een digitaal scherm boven de centrale receptie van het ziekenhuis. Het toont de vertrektijden van de eerstkomende bussen. Het systeem is ook via internet toegankelijk. Werknemers van het ziekenhuis kunnen zelfs hun 'eigen' halte vast in hun computer zetten (bookmarking). Posters verspreid over het ziekenhuisterrein geven de locaties van de bushaltes aan. Daardoor kunnen patiënten al binnen het ziekenhuis de route naar de bushaltes vinden. Via sms-berichten krijgen reizigers actuele reisinformatie op bushaltes die nog niet beschikken over dynamische reisinformatie. Dat is vooral makkelijk voor patiënten die niet in de regio Preston wonen.

Het ziekenhuis Royal Devon & Exeter heeft een eigen bureau dat reisinformatie verstrekt. Dat gebeurt rechtstreeks, telefonisch of via internet. De patiënt krijgt bij de afspraak in het ziekenhuis automatisch reisinformatie. Het ziekenhuis heeft bovendien actuele reisinformatie in de hal.

Op het bedrijventerrein Ede wordt tegelijk met het mobiliteitssteunpunt een interactief systeem met een website opgezet dat werknemers en klanten reizigers-, route- en verkeersinformatie geeft. Het mobiliteitssteunpunt ondersteunt bedrijven bij hun mobiliteitskwesaties. Voor nieuwe bedrijven stelt het steunpunt vervoersplannen op en verbetert daarmee de mobiliteit op de nieuwe locatie.

Ad. 4. Mobiliteitsmanagement als vast onderdeel van plannen

Het doel van deze pijler is om mobiliteitsmanagement direct bij de start van ruimtelijke-orderingsplannen, bouwplannen en vervoeroplossingen als vast onderdeel mee te laten lopen. Dit vergroot de kans op succes van mobiliteitsmanagement.

De planning van de bouwwerkzaamheden op het bedrijventerrein Zuidas is bijvoorbeeld gekoppeld aan het verkeersmodel van Amsterdam. De effecten van bouwactiviteiten op het verkeersbeeld zijn daarmee inzichtelijk te maken. Ook zijn de gevolgen zichtbaar te maken van toenemend gebruik van bijvoorbeeld openbaar vervoer, fiets en carpoolen op de bereikbaarheid van de bedrijvengebieden.

Bij de nieuwbouw van het ziekenhuis Royal Devon & Exeter wordt nadrukkelijk rekening gehouden met mobiliteit, bijvoorbeeld door de bouw van bushaltes voor de P+R-service onderdeel te maken van de nieuwbouwplannen en door het verspreiden van informatiepakketten voor de nieuwe werknemers.

Voor de bouwplannen van Gelre ziekenhuizen bleek een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Daardoor kon de provincie Gelderland extra aandacht vragen voor de bereikbaarheid en het parkeren. Gelre ziekenhuizen heeft mobiliteitsmanagement een vast onderdeel gemaakt van de plannen en in de uitvoering van het reorganisatieproces.

Voor de nog te ontwikkelen bedrijventerreinen Ede is een relatief nieuw instrument gebruikt: 'vervoersprestatie op locatie'. Vraag en aanbod worden in een vroeg stadium van de

planontwikkeling samengebracht en er wordt gekeken naar reële vervoersalternatieven voor de auto.

Mobiliteitsmanagement is vanaf het begin van het herstructureringsproces van bedrijventerrein Goudse Poort in de planvorming meegenomen. Het is gebruikelijk dat bij dit soort plannen eerst het bestemmingsplan wordt gemaakt. De gemeente Gouda heeft echter eerst een startdocument voor het herstructureringsproces gemaakt. Daarin is de gewenste ontwikkelingsrichting voor het gebied aangegeven. Investeerders zijn nadrukkelijk betrokken bij de planvorming - ook voor de bereikbaarheid - van de Goudse Poort. Dat gebeurt op constructieve wijze, doordat zij sterk doordrongen zijn van het belang van bereikbaarheid om ook op de lange termijn het bedrijventerrein aantrekkelijk te houden. Deze aanpak is nieuw in Nederland. De vereniging van eigenaren (in dit geval projectontwikkelaars) waarderen dat bereikbaarheid serieus wordt opgepakt. Zij zien het belang van goede locatiebereikbaarheid als hun eigen belang.

Ad. 5. Dwingende maatregelen als optie

De Engelse en Nederlandse overheid hebben tot nu toe geen enkel bedrijf of organisatie gedwongen om mobiliteitsmanagement toe te passen. Het is echter mogelijk dat de bereikbaarheid van drukbezochte locaties op termijn om extra maatregelen vraagt. OPTIMUM² test daarom stimulerende en dwingende overheidsmaatregelen om de praktische toepassing van mobiliteitsmanagement te bevorderen.

Voor het bedrijventerrein Amsterdam-Zuidoost werd met de belastingdienst een tijdelijke fiscale regeling getroffen. Bedrijven mochten van de belastingdienst de zogenoemde Zuidoost-openbaarvervoerpas onbelast aan hun werknemers geven gedurende de grootschalige reconstructiewerkzaamheden op de nabijgelegen snelweg (die inmiddels zijn voltooid. De houders van de Zuidoost-pas is een vervolgaanbod gedaan). Dit heeft zeker precedentwerking voor andere projecten in Nederland. De gemeente heeft de bedrijvengebieden aan de zuidkant van Amsterdam als zogenaamde A-locatie aangemerkt. A-locaties zijn goed per openbaar vervoer bereikbaar. Op dergelijke locaties geldt voor een deel van het gebied een parkeernorm van één parkeerplaats per tien werknemers. Op basis van de Wet Milieubeheer kan de gemeente Amsterdam bedrijven dwingen hun verkeer en vervoer in kaart te brengen. Vervolgens kan de gemeente besluiten aanvullende eisen te stellen om het aantal auto's te verminderen. Concrete maatregelen kan de gemeente echter (nog) niet afdwingen.

In Engeland daarentegen dwingt de lokale overheid het ziekenhuis Royal Devon & Exeter wel via een vervoerplan het vervoer te beperken. Het ziekenhuis zoekt daarbij naar beloningsmaatregelen om strafmaatregelen te voorkomen. Voorbeelden zijn parkeervergunningen voor werknemers tegen betaling, de door het ziekenhuis gesubsidieerde bussen en een P+R-service met pendelbussen naar het ziekenhuis. Gelre ziekenhuizen wil het autogebruik zodanig verminderen dat maar 70 procent van het toegestane aantal parkeerplaatsen nodig is. In 2004 is daarom gereguleerd parkeren ingevoerd voor het personeel, bezoekers en patiënten, en ook betaald parkeren voor bezoekers en patiënten. In samenwerking met de gemeenten is het ziekenhuis op zoek naar een geschikte locatie voor een P+R-terrein.

De gemeente Ede wil op het nieuwe bedrijventerrein Ede zoeken naar collectieve oplossingen voor het parkeren. Op die manier kan de ruimte intensiever worden benut en worden bedrijven gestimuleerd bewuster met het autogebruik om te gaan.

Aanknopingspunten liggen bij de ruimtelijke randvoorwaarden voor de uitgifte van grond en bij parkeernormen. Er ligt een voorstel om mobiliteit reeds bij de uitgifte te verankeren in het parkmanagement. Hiertoe kijkt de gemeente onder meer naar een verplichting voor bedrijven om bij grondaankoop een vervoerplan op te stellen.

In het nieuwe bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Goudse Poort zijn in de nieuwe situatie minder parkeerplaatsen bij bedrijven toegestaan dan in de huidige situatie. Hierdoor is er meer ruimte voor kantoren. De gemeente kiest voor een hoogwaardige omgevingskwaliteit zonder parkeren op straat. Parkeren blijft wel mogelijk door gezamenlijke parkeerruimte. Inpandig parkeren is mogelijk, maar kosten zijn hoog. Bedrijven willen het

autogebruik managen als het goed is gefaciliteerd. In combinatie met een centraal parkeerterrein en aanvullende mobiliteitsdiensten verbetert de bereikbaarheid van het gebied. Goudse Poort wordt aantrekkelijker, wat zich vertaalt in een hogere grondprijs.

Europees netwerk

OPTIMUM² is een vervolg op OPTIMUM¹. Dit project richtte zich op onderzoek van de kansen en mogelijkheden om mobiliteitsmanagement in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen in de verschillende ruimtelijk ordeningsprocessen. Dit project heeft niet tot concrete resultaten of projecten geleid. OPTIMUM² richt zich op het testen van de aanpak in de praktijk én op brede verspreiding van de resultaten. Dat gebeurt via de lokale projecten in Engeland en Nederland. Omdat het echter een aanpak voor heel Noordwest-Europa moet zijn, is het van groot belang te weten of (delen van) de aanpak en de maatregelen ook in andere landen werken. Er zijn immers verschillen in cultuur, houding, maar ook in wetgeving, vervoerssystemen en planningsinstrumenten. Het is best mogelijk dat sommige maatregelen succesvol zijn in het ene land en mislukken in een ander land.

Om een succesvolle aanpak van mobiliteitsmanagement voor heel Noordwest-Europa te ontwikkelen is voor een transnationale aanpak gekozen. Daartoe is in het kader van OPTIMUM², ook ETON (Extended Transnational OPTIMUM² Network) opgericht. Binnen dit netwerk heeft uitwisseling van kennis en ervaring plaats. Kennis van buiten het project wordt in OPTIMUM²-aanpak ingebracht en getest en (delen van) de OPTIMUM²-aanpak worden ook elders in Noordwest-Europa getest. ETON bestaat uit experts op het gebied van mobiliteitsmanagement uit alle acht Noordwest-Europese landen: België, Duitsland, Frankrijk, Ierland, Luxemburg, Nederland, Verenigd Koninkrijk en Zwitserland.

Uitvoering

Het OPTIMUM²-project is in 2004 gestart en loopt tot medio 2008. Bij de tien lokale projecten zijn al veel maatregelen in uitvoering. Wat uiteindelijk telt is het resultaat. Binnen het project is een team met vertegenwoordigers van SenterNovem, de Universiteit van Westminster en de Loughborough Universiteit samengesteld dat de samenwerking en kennisuitwisseling tussen de lokale projecten bevordert en resultaten meet en evalueert. In de periode 2007-2008 komt een digitaal 'kookboek' beschikbaar via internet, waarin voor uiteenlopende vervoersproblemen methoden, maatregelen en resultaten van OPTIMUM² staan.

Kijk voor meer informatie op www.optimum2.org

Kortweg

- OPTIMUM² is een Europees project dat via eenzelfde aanpak van mobiliteitsmanagement de bereikbaarheid van drukbezochte locaties in stedelijke gebieden wil verbeteren.
- In Engeland en Nederland zijn tien lokale projecten in volle gang waar gebruikers en belanghebbenden de aanpak in praktijk brengen.
- Via het transnationale netwerk ETON worden de succesvolle ervaringen van OPTIMUM² over heel Noordwest-Europa verspreid.

[kader]

Doelstellingen

OPTIMUM² heeft als doel via mobiliteitsmanagement een succesvolle en innovatieve aanpak te bieden voor de problemen in verband met de bereikbaarheid van drukbezochte locaties in stedelijke gebieden. Dit wordt bereikt door de volgende doelstellingen te realiseren:

- testen van de vraaggerichte OPTIMUM²-aanpak;
- realiseren van belangrijke verbeteringen in mobiliteitsmanagement in Europa;
- praktisch uitwerken van tien, onderling afgestemde, lokale projecten;
- ontwikkelen van middelen en methoden die ook in andere regio's zijn te gebruiken;

- testen en meten van de resultaten;
- samenstellen van een 'kookboek' met richtlijnen voor toepassing van de vraaggerichte aanpak in de praktijk;
- opzetten van een uitgebreid Europees netwerk van partners die de OPTIMUM²-aanpak gaan toepassen;
- bepalen waar ook buiten Engeland en Nederland de OPTIMUM²-aanpak kan worden getest, eventueel bij andere type locaties als attractieparken, (sport)evenementen en musea.

[einde kader]

Partner	project
Provincie Noord-Holland	Amsterdam: zuidelijke bedrijventerreinen Zuidoost en Zuidas
	Hilversum: bedrijventerrein Mediapark
Essex County Council (GB)	Colchester: algemeen ziekenhuis
Lancashire County Council (GB)	Lancashire: opleidingsziekenhuizen
London Borough of Southwark (GB)	Southwark: zakencentrum
City of Edinburgh Council (GB)	Edinburgh: bedrijventerren/ziekenhuizen
Royal Devon & Exeter Hospital (GB)	Exeter: ziekenhuis Royal Devon & Exeter
Provincie Gelderland	Apeldoorn: Gelre ziekenhuizen
	Ede: bedrijventerrein
Provincie Zuid-Holland	Gouda: bedrijventerrein Goudse Poort
Senternovem (NL) begeleidt de partners bij de monitoring en evaluatie van de lokale projecten	

Tabel. Partners en lokale projecten in het kader van OPTIMUM²