

## Themabijeenkomst 'Wie stuurt mobiliteitsmanagement?' 31 maart 2010

Veel partijen zijn bezig met mobiliteitsmanagement. Onder begeleiding van de Taskforce Mobiliteitsmanagement werken regionale overheden en vervoerscoördinatiecentra aan convenanten met koepelorganisaties en individuele bedrijven. Mobiliteitsmakelaars doen hun intrede en provincies en regio's besteden de proeven rondom betaald rijden aan. Maar welke rol is er voor een gemeente weggelegd? Kunnen zij zich permitteren af te wachten en te volgen, of moet een gemeente ook zelf een sturende en actieve rol spelen? Deze vragen kwamen aan bod tijdens de themabijeenkomst 'Wie stuurt mobiliteitsmanagement' op woensdag 31 maart 2010.

Tijdens deze bijeenkomst is door 25 aanwezigen gediscussieerd over de sturende rol bij mobiliteitsmanagement. Deze discussie werd gevoerd door drie praktijkcases:

- Bereikbaar Harderwijk;
- de Rotterdamse havens bereikbaar;
- mobiliteitsmanagement bij bedrijven in de regio Utrecht.

### Bereikbaar Harderwijk (door John Swaans)

De gemeente Harderwijk kreeg te maken met groot onderhoud aan de N302. Het ging om een provinciaal project met grote gemeentelijke gevolgen, omdat de N302 de aorta van Harderwijk is. Om de verkeersoverlast te beperken, heeft de provincie het initiatief genomen voor het toepassen van mobiliteitsmanagement. De provincie startte het project 'Bereikbaar Harderwijk' op waarbinnen een website is gelanceerd, een fietstransferium is opgezet en extra busdiensten zijn ingezet.



De gemeente Harderwijk speelde bij het mobiliteitsmanagement voornamelijk een faciliterende rol. Zij had namelijk geen budget voor het project. Gedurende het project veranderde de houding van de gemeente, omdat zij zag dat mobiliteitsmanagement werkt. Helaas is er binnen de gemeente nog steeds beperkt tijd en budget om echt met mobiliteitsmanagement bezig te zijn.

### De Rotterdamse havens bereikbaar (door Lutske Lindeman)

De filedruk rond het Rotterdamse havengebied is groot. Met de werkzaamheden aan de A15 en de Tweede Maasvlakte in het verschiet, wordt deze filedruk waarschijnlijk nog groter. Om het havengebied toch goed bereikbaar te houden, is de Verkeersonderneming opgericht. De Verkeersonderneming is een samenwerking tussen het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat, gemeente Rotterdam en de Stadsregio Rotterdam. De partijen nemen ook plaats in de stuurgroep en de ambtelijke raad van advies. Zo kunnen de overheden coördineren en regisseren.



Het doel van de Verkeersonderneming is met werkgevers een structurele reductie bewerkstelligen van het aantal auto's in het woon-werk en zakelijk verkeer tijdens de ochtend- en avondspits door het invoeren van mobiliteitsmanagement.

De Verkeersonderneming voert mobiliteitsmanagement in vanuit drie invalshoeken.



1. Via de werkgever: een mobiliteitsmakelaar benadert de bedrijven actief op CEO-niveau. Vanaf dit niveau wordt het mobiliteitsmanagement verder in het bedrijf geïmplementeerd. Er wordt daarbij gezocht naar maatregelen die voor het betreffende bedrijf zinvol kunnen zijn.
2. Via de individuele reiziger: er wordt ingezet op spitscores, de e-fiets of scooter. De Verkeersonderneming bekijkt op dit moment of er nog meer mogelijkheden zijn op het gebied van de carpoolstrategie en de reisinformatie. De Verkeersonderneming draagt deze maatregelen voor de individuele reiziger aan.
3. Gedragsbeïnvloeding: met campagnes probeert de Verkeersonderneming mensen aan te spreken op hun reisgedrag.

Om werknemers te verleiden ander reisgedrag te vertonen, is vaak aanvullende kennis nodig. Vanuit de overheden is veel bekend over de verkeerssystemen, maar nog weinig over het reisgedrag van mensen en de manier waarop ze hun keuze voor dit gedrag maken.

### Mobiliteitsmanagement bij bedrijven in de regio Utrecht (door Frank Steijn)

In Utrecht werkt VNM in opdracht van de regio, provincie en gemeenten aan mobiliteitsmanagement. VNM inspireert en enthousiasmeert de bedrijven, maar laat de bal liggen waar hij hoort: bij de bedrijven zelf. Om een werkgever in beweging te krijgen voor mobiliteitsmanagement moet er een urgentie zijn. Bereikbaarheid alleen geeft niet voldoende urgentie voor de werkgever. Bereikbaarheid is een te groot probleem, het is van iedereen en dus van niemand. Zaken die een werkgever wel prikkelen zijn:

- parkeerproblemen;
- een aantrekkelijke werkgever zijn;
- duurzaamheid;
- kostenbesparing.

VNM laat de bedrijven zien welke mogelijkheden, producten en aanbieders er zijn op het gebied van mobiliteitsmanagement. Zodra een werkgever de urgentie inziet, zal het bedrijf de eerste stap zetten en mobiliteitsmanagement initiëren, vervolgens kan de overheid hier op inspelen en de regierol in handen nemen.

De overheid heeft vier manieren om mobiliteitsmanagement te sturen:

- Wetgeving: door middel van het stellen van eisen in de wet kan de overheid bedrijven dwingen mobiliteitsmanagementmaatregelen te nemen.
- Subsidies of investeringen: hierdoor worden bedrijven gestimuleerd gebruik te maken van de

maatregelen waar subsidie of investeringen vanuit de overheid voor beschikbaar zijn.

- Informeren: door middel van folders en communicatiecampagnes worden bedrijven op de hoogte gesteld van de mogelijkheden op het gebied van mobiliteitsmanagement.
- Convenanten: met convenanten onderschrijven verschillende partijen samen dat zij mobiliteitsmanagement toe willen passen.

In anderhalf jaar tijd zijn de bedrijven van houding veranderd: niet meer wijzen naar de overheid, maar juist kijken naar wat zij zelf kunnen doen.

### Opdracht en discussie

Na de drie praktijkcases zijn de deelnemers ingedeeld in drie groepen. Iedere groep kreeg een kwartier de tijd om te discussiëren op basis van drie stellingen:

- *De gemeenten sturen mobiliteitsmanagement*  
Hier werd door de groepen als volgt op gereageerd: de gemeenten hebben een faciliterende rol bij mobiliteitsmanagement. Zij moeten de samenwerking tussen de verschillende organisaties tot stand brengen en het initiatief nemen voor overleggen en platforms over mobiliteitsmanagement. Gemeenten dienen ervoor te zorgen dat er bij bedrijven een besef is dat er 'iets' moet gebeuren met mobiliteitsmanagement.
- *De provincies sturen mobiliteitsmanagement*  
Hier werd door de groepen als volgt op gereageerd: de provincie stuurt door middel van het PVVP. De provincie heeft vooral een sterke rol in dunner bevolkte gebieden. In deze gebieden is het van belang om de provincie als kennisverdelers te laten optreden richting de kleinere gemeenten en bedrijven. Het hangt van het schaalniveau van de gemeenten af of er voor mobiliteitsmanagement geclusterd moet worden. Bij kleinschalige gebieden is het gunstig om als provincie sturend op te treden voor mobiliteitsmanagement.
- *Het bedrijfsleven stuurt mobiliteitsmanagement*  
Hier werd door de groepen als volgt op gereageerd: als het bedrijfsleven niets onderneemt, gebeurt er ook niets. Het bedrijfsleven moet inzien dat zij met mobiliteitsmanagement hun eigen mobiliteitsprobleem op kan lossen. Het bedrijfsleven kent de eigen klanten en werknemers het best en weet daarom ook aan welke vorm van mobiliteitsmanagement behoefte is. Daarnaast heeft het bedrijfsleven directe invloed op de eigen klanten en werknemers. Uiteindelijk bepaalt het bedrijf dus wat er gebeurt en stuurt daarmee zelf het mobiliteitsmanagement.



Tijdens de opdracht en discussie kwam nog een aantal dilemma's naar voren:

- Hoe ga je om met maatregelen die eigenlijk niet binnen het gemeentelijk beleid passen (bijvoorbeeld het stimuleren van auto + fiets in plaats van het OV)?
- Wanneer is er sprake van 'staatssteun' als er een maatregel wordt gestimuleerd?
- Waarom moet iedere regio zijn eigen afspraken maken met de Belastingdienst?
- Wie financiert de maatregelen, in hoeverre kan een overheid hierin bijdragen?

Ondanks de dilemma's kwam naar voren dat de gemeente mobiliteitsmanagement dient te initiëren en regisseren om bedrijven te laten zien wat mobiliteitsmanagement kan opleveren. De bedrijven moeten dan het stokje overnemen en maatregelen uitvoeren die passen bij het betreffende bedrijf. Of mobiliteitsmanagement intern bij de gemeente kan worden opgepakt of juist moet worden uitgeplaatst in een organisatie als de Verkeersonderneming of VNM, is nog een discussiepunt. Wel weten we dat mobiliteitsmanagement aanvullende kennis vereist. Je krijgt immers te maken met reisgedrag van werknemers, regels van de Belastingdienst en een andere taal van werkgevers.

