

## Kansen en uitdagingen

# Netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement – een goed huwelijk?

Mobiliteitsmanagement heeft veel overeenkomsten en nog meer raakvlakken met netwerkmanagement. Toch worden beide in de Zevensprong van Verdaas als afzonderlijke oplossingsrichtingen genoemd en vindt de ontwikkeling van beide vakgebieden nog nagenoeg gescheiden plaats. De Kennisalliantie Mobiliteitsmanagement (vertegenwoordigd door SenterNovem) zal in de komende uitgaven van NM Magazine aandacht besteden aan het vakgebied mobiliteitsmanagement, voor zover dit een relatie heeft of kan hebben met netwerkmanagement. In dit eerste artikel een verslag van een miniconferentie in Den Haag met specialisten van beide vakgebieden.

Tekst:  
Peter Driesprong

**H**et is maandag 26 mei 2008. De miniconferentie over mobiliteitsmanagement en netwerkmanagement vindt plaats bij SenterNovem in Den Haag. Ondanks het tijdstip (maandagochtend half tien) en het wat druilerige weer zijn de meeste deelnemers ruim op tijd in Den Haag aanwezig. Na het obligate voorstelronde begint *Friso Metz* als een van de initiatiefnemers van de bijeenkomst met de aftrap. Hij stelt dat netwerkmanagement/verkeersmanagement, waarin de techniek sterk domineert, vooral de mannelijke kant vertegenwoordigt en mobiliteitsmanagement, vanwege de organisatorische en psychologische facetten erin, vooral de vrouwelijke kant representeert. “Hoe zouden die twee kanten elkaar kunnen versterken? Hoe kunnen we tot een goed huwelijk komen?”, vraagt hij.

Volgens *Lars Lutje Schipholt* vooral door het leggen van dwarsverbanden. “Mobiliteitsmanagement is een breed en rijk palet aan voorzieningen en maatregelen. Als Taskforce Mobiliteitsmanagement werken wij eraan om verschillende disciplines in het kader van mobiliteitsmanagement met elkaar te verstrengelen, zodat we zowel voor de overheden als voor het bedrijfsleven win-winsituaties kunnen creëren. Het gaat bij mobiliteitsmanagement niet zozeer om de grote dingen die het doen maar het zijn duizend kleine dingen bij elkaar.” Met dat laatste is *Cécile Cluitmans* het niet hele-

maal eens. “Je probeert met mobiliteitsmanagement juist om mobiliteitsgedrag te beïnvloeden en dat is nogal ingrijpend, ingrijpender dan dat bij netwerkmanagement het geval is. Ik ben dan ook bang dat het niet echt een monogaam huwelijk kan zijn. Je zult zo nu en dan ook andere disciplines en partners erbij moeten betrekken om het tot een succes te maken.”

*Marlies Emmen* haakt daarop in en zegt: “Mobiliteitsmanagement kent vier facetten: mensen verleiden om 1) een andere route te kiezen, 2) een andere modaliteit te kiezen, 3) op een ander tijdstip te reizen en 4) niet te reizen of een andere bestemming te kiezen. Nou, ga er maar aan staan!”

*Bert van Velzen* concludeert dat er kennelijk niet alleen knelpunten op de weg zitten, maar ook, hoewel minder zichtbaar maar niet minder belangrijk, in de alternatieven die een grote invloed uitoefenen op het gedrag van mensen. “Hoe beweeg je mensen om andere manieren van verplaatsen te kiezen? Want het lijkt erop dat het in de file staan behoorlijk geaccepteerd is geraakt.” *Lars Lutje Schipholt*: “Daarom is het juist zo relevant dat er een goede regie wordt gevoerd om de nodige dwarsverbanden te leggen. Er zou meer synergie moeten ontstaan tussen het verkeerstechnisch bevorderen van doorstroming zoals dat door netwerkmanagement gebeurt en het sturen van gedrag door mobiliteitsmanagement.”

Een wezenlijk nuttig instrument in mobiliteitsma-



Deelnemers aan de miniconferentie waren (v.l.n.r.) **Marcel Westerman** (NM Magazine), **Friso Metz** (KpVV), **Bram van Luipen** (KpVV), **Lars Lutje Schipholt** (inno-V en secretaris Taskforce Mobiliteitsmanagement), **Frans Trooster** (DGP), **Rick Lindeman** (SenterNovem), **Cécile Cluitmans** (Arcadis), **Marlies Emmen** (DVS), **Jasper Hoogeland** (Goudappel Coffeng), **Teije Gorris** (Transumo), **Bert van Velzen** (Grontmij) en **Raymond Linssen** (SenterNovem).

nagement is parkeren. **Bram van Luipen**: “Met het bewust verschaffen of beperken van parkeercapaciteit is de bereikbaarheid van locaties sterk te verbeteren. In dat laatste geval moet je wel alternatieven als een goed OV en fietsbeleid aanbieden. Of denk aan het promoten van P+R met dynamische borden langs de snelweg. En binnen netwerkmanagement kan met parkeerverwijzingssystemen het verkeer optimaal naar wenselijke parkeerlocaties geleid worden, bijvoorbeeld bij evenementen, zodat onnodig zoekverkeer wordt voorkomen.”

### Wie voert de regie?

Volgens **Frans Trooster** begint mobiliteitsmanagement bij de reiziger. “Het automatisme bij de meeste mensen is: in de auto stappen. Hoe kun je dat automatisme doorbreken en die reiziger ertoe brengen eerst na te denken hoe hij naar zijn bestemming gaat voordat hij de deur uitgaat? Eigenlijk zouden mensen thuis al reisinformatie moeten hebben om op basis van actuele informatie een keuze te kunnen maken.” **Lutje Schipholt**: “We moeten inspelen op datgene wat mensen als een probleem ervaren: files! Dat raakt werknemers én werkgevers! Daarom komen bedrijven vaak zelf al met oplossingen voor het verbeteren van hun bereikbaarheid en van de mobiliteit van hun medewerkers. Er is nu een groot draagvlak voor integraal Mobiliteitsmanagement.”

Prijsprikkels zijn in dit verband ook heel belangrijk, meent **Marlies Emmen**. “Bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van een mobiliteitsbudget. Dat helpt mensen om meer bewuste keuzes te maken uit de mogelijkheden wanneer en hoe ze naar hun werk gaan.” **Cécile Cluitmans**: “Er is sprake van een sense of urgency. Wat wij in onze praktijk hebben gezien is, dat groot onderhoud dé aanleiding vormt om zaken van de grond te krijgen. Vervolgens komt het aan op het vieren van je successen.”

“Er is dus een gezamenlijk besef van meerdere partijen dat je wat moet doen ...”, begint **Marcel Westerman** in een poging tot samenvatting. “De crux van het hele verhaal is de regie! Wie gaat de regie voeren?”, vraagt **Jasper Hoogeland**. “De overheid wil structurele oplossingen. Maar hoe kun je dat goed sturen, hoe kun je

dat vertalen in een werkbaar programma? Dat is voor de lokale en regionale overheden een hele worsteling.” Volgens **Lutje Schipholt** hoeft het allemaal niet zo formeel te gaan. “In Amsterdam ben ik op een gegeven moment in de kroeg in gesprek geraakt met iemand van de Kamer van Koophandel. Zo is toen het balletje gaan rollen. Gaandeweg zijn er meer partijen bij gekomen die elk vanuit hun eigen rol een bijdrage konden leveren. Dat is uitgemond in een fantastische samenwerking zonder dat iemand formeel de regie heeft gevoerd. Ik geloof sterk dat je juist op een informele manier deze kar moet trekken. Natuurlijk moet er wel een sense of urgency aanwezig is en je moet mandaat hebben.”

**Teije Gorris**: “Zowel netwerkmanagement als mobiliteitsmanagement zijn systemen in verandering en zoeken naar een nieuwe balans. In die zoektocht is incidentmanagement een leerzaam voorbeeld. In tamelijk korte tijd is incidentmanagement ontwikkeld tot een succesvol model waarin verschillende organisaties elkaar hebben gevonden en effectief met elkaar samenwerken.”

### Sense of urgency

“**Cécile** had het net over sense of urgency als belangrijke motiverende factor voor mobiliteitsmanagement. Wat vinden jullie daarvan?”, vraagt **Marcel Westerman**.

“Dat is inderdaad een belangrijke trigger”, beaamt **Lutje Schipholt**. “Er is zo’n 100 miljoen euro beschikbaar voor mobiliteitsmanagement in alle zes stedelijke regio’s.”

“Wij hebben gezien dat publieksgerichtheid voor Rijkswaterstaat een belangrijke push heeft gegeven voor Mobiliteitsmanagement”, zegt **Marlies Emmen**. “Toen we in 2006 startten met die groot onderhoudsprojecten, realiseerden we ons terdege dat wij de veroorzakers zouden zijn van heel wat extra files. Wij voelden ons daarom verantwoordelijk daar wat tegenover te stellen en hebben toen in samenwerking met het bedrijfsleven gezorgd voor allerlei mobiliteitsvoorzieningen en een aanbod aan vervoersalternatieven. En dat heeft heel goed gewerkt. Essentieel daarbij is goede communicatie met de automobilisten en reizigers. We hebben er van alles aan gedaan om die te bereiken.”

“Voor de regionale en lokale overheid zou de trigger moeten zijn: je moet eerst mobiliteitsmanagement hebben ingevoerd voordat je geld krijgt voor het uitbreiden van de infrastructuur vindt *Friso Metz*.”

*Rick Lindeman*: “Zolang de reistijd aardig voorspelbaar is, kunnen we leren de weggebruikers de file wel in. Je moet dus wel goed weten hoe je wilt bereiken.” “Maar nu relativeer je het probleem”, werpt *Marlies* hem voor de voeten. “Nee, ik focus op de langere termijn en niet alleen op de korte termijn. We moeten het zoeken in structurele, duurzame oplossingen.”

*Teije Gorris*: “We zien nu juist dat het accepteren van de file aan het kenteren is. Werknemers kiezen er steeds vaker voor dichterbij huis te gaan werken. Er is een moment van bezinning aangebroken, dus die sense of urgency is er wel. Maar mobiliteit is een afgeleide behoefte. Je moet dus inzichtelijk maken wat aanpak oplevert en kleine successen uitbouwen tot een grotere sense of urgency.”

*Jasper Hoogeland*: “We hebben het nu over de overheid, maar het zit ook bij de reizigers zelf. Het verschil tussen netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement is, dat netwerkmanagement en infrastructurele maatregelen de bereikbaarheidsproblemen niet oplossen. Die maatregelen blijken keer op keer weer eindig te zijn. Daarom moeten we sneller werk maken van mobiliteitsmanagement want dat voorkomt het ontstaan van problemen in de infrastructuur.”

*Cécile Cluitmans*: “Ik heb een lease-auto en een NS business card. Ik kan dus een keuze maken hoe ik naar mijn bestemming ga. Maar we zouden ook eens goed moeten kijken naar de planning van vergaderingen bijvoorbeeld. Wij zijn nu om half tien op maandagmorgen begonnen, dus iedereen zat in het spitsverkeer. Als we deze vergadering om 12.00 zouden zijn gestart, had niemand er last van gehad. Ook telewerken is steeds meer ingeburgerd. Aan de vraagkant van mobiliteit kun je nog veel meer maatregelen treffen dan nu wordt gedaan. Dat is ook de kern van



mobiliteitsmanagement. Aan de aanbodkant kun je sturen met netwerkmanagement. In een goed huwelijk vul je elkaar aan, gaan vraag en aanbod samen.”

### Effecten en verkenning

Op de vraag wie het initiatief zou moeten nemen om netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement met elkaar te integreren, antwoordt *Jasper Hoogeland*: “Dat is vooral programmatisch heel lastig. Je zult op een of andere manier de afweging tussen het uitvoeren van infrastructurele maatregelen in het kader van netwerkmanagement en het toepassen van mobiliteitsmanagement bij overheden verplicht moeten stellen.”

*Marlies Emmen*: “De grote vraag is: wat is het effect van al die maatregelpakketten? Eigenlijk weten we dat niet. En dan ontstaat er een ‘kip of ei’-discussie tussen netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement. Pas als je weet wat de kosten en baten zijn, kun je een goede afweging maken.”

## Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen

Mobiliteitsmanagement heeft als doel de reiziger te prikkelen alternatieven als de fiets of het openbaar vervoer te kiezen, gebruik te maken van P+R, of om te gaan telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal en het draait om oplossingen op maat. In het schema hiernaast zijn de verschillende partijen benoemd die een rol spelen bij mobiliteitsmanagement. Wat zijn hun kenmerken? En welke voordelen biedt mobiliteitsmanagement hun?

### Reizigers

Overheden, werkgevers, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten bepalen alle het scala waaruit reizigers hun vervoersmodaliteit kunnen kiezen. De psychologie van de mens en de

beïnvloeding van reisgedrag zijn cruciaal bij mobiliteitsmanagement. De in te zetten maatregelen om het gedrag te beïnvloeden, kunnen verschillen: de ene keer honing, de andere keer azijn. De voordelen van mobiliteitsmanagement voor reizigers zijn eerder aankomen, minder stress en een nuttiger reistijd.

### Overheden

Steeds meer overheden beseffen dat mobiliteitsproblemen om bredere oplossingen vragen. Samenwerking binnen de organisatie en met andere organisaties wint hierbij aan belang. Intern is een goede samenhang nodig met beleidsterreinen als milieu, ruimtelijke ordening, economie en sociale zaken. Extern is een sleutelrol weggelegd voor werkgevers, pu-

bliekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten. De voordelen van mobiliteitsmanagement voor overheden zijn dat het goed past binnen de maatschappelijke voorwaarden, dat het het beleid rond bereikbaarheid effectiever kan maken en dat het infrastructuurkosten laag houdt.

### Werkgevers en publiekstrekkers

Werkgevers en publiekstrekkers hebben belang bij een goede bereikbaarheid voor hun bezoekers, klanten, personeel, relaties en goederen. Ook arbeidsvoorwaarden, kosten en maatschappelijke verantwoordelijkheid maken dat bedrijven mobiliteit vaker op de agenda zetten. Als bedrijven tegen een serieus probleem oplopen, zullen ze dat willen aanpakken. Een werkgever vindt

Bert van Velzen is het daarmee eens: “Als we de kosteneffecten kennen van ‘niets doen’, kunnen we de sense of urgency opstuwten en helder maken..”

Raymond Linssen: “We moeten de leerpunten uit allerlei projecten analyseren om te kunnen opschalen naar een landelijk receptenboek. We moeten ook de relatie leggen met ruimtelijke ordening en zoeken naar een slimme verknoping tussen de locatie van bedrijventerreinen en andere publiekstrekkingen met de infrastructuur. Dat helpt problemen te voorkomen. Laten we dus geen nieuwe ‘Papendorps’ ontwikkelen, want in zo’n locatie, in de oksel van een verkeersknooppunt, kiest de mobilist bijna automatisch voor de auto.”

“Het is wel belangrijk dat we structureel naar de effecten kijken en die met elkaar kunnen vergelijken”, vindt Rick Lindeman. In verband daarmee pleit Frans Trooster om meer gebruik te maken van de mogelijkheden die de MI(R)T-verkenning biedt. “Ik zou graag op basis van een MI(R)T-verkenning willen weten in hoeverre mobiliteitsmanagement effectief is om een knelpunt op te lossen dan wel te verlichten.” Friso Metz wil de vraag naar keiharde cijfers wat nuanceren. “Wat we vooral nodig hebben is goede argumentatie om het te doen. En concrete toepassingen als voorbeelden. Mobiliteitsmanagement moet een logisch onderdeel worden van allerlei projecten.”

### Gewoon doen

Huwelijk of geen huwelijk tussen netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement, tussen de mannelijke techniek en de vrouwelijke gedragsbeïnvloeding? Alle gesprekspartners zijn het er wel over eens dat het er zeker van moet komen. Cécile Cluitmans: “We moeten gewoon samen optrekken. We moeten netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement van meet af aan integraal opzetten. En misschien moeten we voor die regiefunctie toch naar een regionaal mobiliteitsorgaan?”

“Het is zo’n complexe materie, daar kunnen we heel lang en

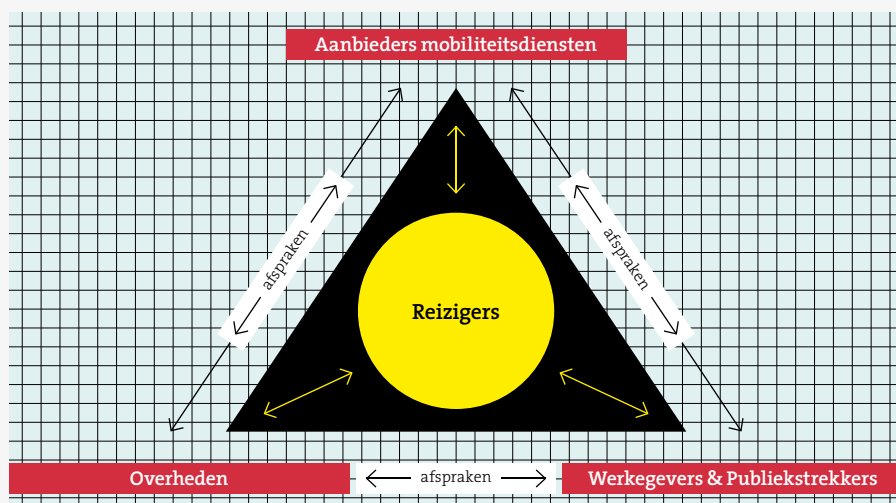
breed over praten. Maar we moeten het gewoon doen”, meent ook Lars Lutje Schipholt. “We moeten het succes van de Taskforce Mobiliteitsmanagement doorpakken en het structuurdenken en de controledwang loslaten. Want mobiliteitsmanagement is zo’n ingewikkeld proces dat je alleen maar organisch kunt aanpakken, integraal met netwerkmanagement, vraaggericht en niet aanbodgericht, en leren in de praktijk.”

De lucht is grijs en het regent pijpenstelen als het gezelschap na anderhalf uur uiteengaait. Maar het huwelijk tussen netwerkmanagement en mobiliteitsmanagement is een feit. En de liefde? Die kan alleen maar groeien want de twee hebben elkaar nodig. Heel hard nodig. **mm**

### Reactie van Marco Martens, ECORYS AVM

“Om minimaal een verstandshuwelijk te bereiken is het nodig over en weer duidelijke eisen te stellen en reële verwachtingen te wekken. Netwerkmanagement kan mobiliteitsmanagement bijvoorbeeld voorleggen: ‘Wij redden het niet met onze maatregelen, kunnen jullie een proces opzetten om daar en daar het autoverkeer structureel zoveel naar beneden te krijgen?’ Aan zulke simpele, hanteerbare opgaven ontbreekt het mobiliteitsmanagement, met groot onderhoud als uitzondering. Netwerkmanagement is daar naar ik begrijp beter in voorzien. Alleen als partners als volwassenen met elkaar omgaan, zonder roze wolken of frustraties, is duidelijkheid te krijgen over onderwerpen die nu nog vaak te vaag zijn: wat zijn de belangen, de verantwoordelijkheden, de doelen? En dan heb je een goede basis voor een redelijk geslaagd verstandshuwelijk.

Marco Martens is partner van ECORYS AVM, een bureau gericht op parkeren en mobiliteitsmanagement. Hij is verantwoordelijk voor grote delen van de CROW-reeks ‘Van Parkeerbeheer naar Mobiliteitsmanagement’.



bijvoorbeeld de kosten van de parkeerplaatsen te hoog. Of een evenementenorganisator wil voorkomen dat bezoekers door verkeerschaos voortijdig naar huis terugkeren. De voordelen van mobil-

iteitsmanagement voor werkgevers en publiekstrekkingen zijn een betere bereikbaarheid, minder parkeerproblemen, effectievere reistijd, lagere kosten en gezondere werknemers.

### Aanbieders van mobiliteitsdiensten

Het aantal aanbieders van mobiliteit(sdiensten) is divers. Naast de OV-bedrijven zijn het bijvoorbeeld ook Greenwheels, OV-fiets, Regiotaxi of Reisinformatiegroep. De uitdaging voor de aanbieders is om een aanbod te creëren dat aansluit bij de wensen van mensen die zich verplaatsen. Voordelen van mobiliteitsmanagement voor de aanbieders van mobiliteitsdiensten zijn slimme producten, meer klanten en hogere marges.

### Meer informatie:

- [www.kpvm.nl/mobiliteitsmanagement](http://www.kpvm.nl/mobiliteitsmanagement)
- [www.senternovem.nl/mobiliteitsmanagement](http://www.senternovem.nl/mobiliteitsmanagement)
- [www.slimreizen.nl](http://www.slimreizen.nl)
- [www.slimreizenin7stappen.nl](http://www.slimreizenin7stappen.nl)
- [www.epomm.org](http://www.epomm.org)
- [www.tfmm.nl](http://www.tfmm.nl)
- [www.nederlandbereikbaar.nl](http://www.nederlandbereikbaar.nl)