

Mobiliteitsmanagement in Oss

Strategische visie gericht op het stimuleren van slim reizen in de stad Oss

Stef van den Ackerveken

Masterthesis van de opleiding Planologie
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen
Maart 2014

Colofon

Auteur: ing. Stef van den Ackerveken

Begeleiding gemeente Oss: ing. Ellen Neelen

Begeleiding Radboud Universiteit Nijmegen: prof. dr. Peter Ache



Radboud Universiteit Nijmegen



Samenvatting

De gemeente Oss streeft duurzaamheid na op uiteenlopende beleidsvelden. Zo heeft de gemeente verschillende stappen richting een duurzamer mobiliteitssysteem gezet. Denk aan de ontwikkeling van een hoogwaardig fietsnetwerk en deelname aan een Europees project gericht op duurzame mobiliteit (Ecomobility). Aan mobiliteitsmanagement is echter nog weinig aandacht besteed, terwijl dat ook een bijdrage aan duurzame mobiliteit kan leveren door het organiseren van duurzamer en slimmer verplaatsingsgedrag. De gemeente Oss overweegt daarom de toepassing van mobiliteitsmanagement. Vandaar dat deze scriptie inzichtelijk maakt welke mogelijkheden hiervoor in Oss bestaan. Daarbij ligt de focus specifiek op het woon-werkverkeer van en naar bedrijven in het stedelijk gebied van Oss.

Strategische planning biedt bij het ontwikkelen van een strategie de benodigde handvatten. Deze vorm van planning biedt een geschikt hulpmiddel bij het ontwikkelen van een strategie. Binnen die strategie staat geen inhoudelijk einddoel vast, maar de strategie biedt een procesopzet waarin meerdere actoren een rol vervullen.

Om inzichtelijk te maken welke mogelijkheden mobiliteitsmanagement biedt is allereerst aandacht besteed aan het ontstaan van verplaatsingsgedrag. Om verplaatsingsgedrag te beïnvloeden is het immers nodig om te weten waardoor dat gedrag ontstaat. Zowel op individueel niveau als op netwerkniveau beïnvloedt een veelvoud aan factoren dit gedrag. Dat maakt mobiliteitsmanagement een complexe zaak.

Mobiliteitsmanagement kenmerkt zich door een veelvoud aan maatregelen. Deze kunnen zich richten op de mens (gedragsbeïnvloeding), infrastructuur en vervoerdiensten. Daarbij zijn maatregelen in verschillende categorieën onder te verdelen: gericht op de fiets, het openbaar vervoer, carpoolen, multimodaal vervoer, bedrijfsvervoer, parkeerbeleid en regelingen voor reiskostenvergoeding. De effectiviteit van deze maatregelen is situatieafhankelijk.

Vandaar dat inzichtelijk is gemaakt welke kansen de situatie in Oss lijkt te bieden.

Daarbij is gebruik gemaakt van onderzoek met een verkeersmodel, een mobiliteitsonderzoek, CBS gegevens en de kennis van deskundigen. De situatie in Oss leent zich vooral voor het stimuleren van fietsgebruik, vanwege de compacte opzet van de stad, de goede voorzieningen en het relatief grote aantal autoverplaatsingen over korte afstand (binnen de stad Oss). Bovendien biedt een aantal maatregelen in specifieke gebieden kansen, zoals openbaar vervoer in en om het centrum van Oss. Het is niet te verwachten dat op kortere termijn een apart budget voor mobiliteitsmanagement vanuit de gemeente beschikbaar is, waardoor maatregelen die geen hoge kosten met zich meebrengen het meest kansrijk zijn.

In situaties die overeenkomsten tonen met Oss zijn verschillende vormen van mobiliteitsmanagement toegepast. Deze bieden diverse organisatorische en praktische leerpunten, onder meer door verschillende toepassingen en effecten in de diverse situaties. Denk aan controle van fietsgebruik en fiscale regelingen. Omdat iedere situatie specifieke kenmerken heeft, wordt in de praktijk een methodiek gehanteerd, waarbij

probleemanalyse, interventie en evaluatie centraal staan. Zo zijn maatregelen gericht op de specifieke situatie toepasbaar.

Werkgevers hebben invloed op het woon-werkverkeer van hun werknemers. Vandaar dat werkgevers en werkgeversorganisaties zijn geïnterviewd. Het blijkt dat werkgevers geen prioriteit geven aan mobiliteitsmanagement, mede door het ontbreken van bereikbaarheidsproblemen. Wel kennen werkgevers in het algemeen een regeling gericht op reiskostenvergoeding. Ook de bedrijfsvoering biedt mogelijkheden; werktijden beïnvloeden de potentie voor onder meer carpoolen en bedrijfsvervoer. Vaak zijn werktijden flexibel of op wisselende tijden. Doordat verschillende bedrijven wel waarde aan duurzaamheid hechten, zijn er kansen voor mobiliteitsmanagement. Niet als doel op zich, maar als middel om een ander doel te bereiken.

Gezien de situatie in Oss zijn er kansen voor mobiliteitsmanagement, hetzij in een beperkte mate. Kleine kansen kunnen benut worden, met name gericht op fietsgebruik. Door een methodiek te hanteren waarbij de gemeente Oss een regisserende rol inneemt is het mogelijk om een voorzichtige, maar effectieve start te maken.

Voorwoord

In het streven naar duurzaamheid onderneemt de gemeente Oss verschillende stappen. Om een stap verder te zetten, is mobiliteitsmanagement één van de mogelijkheden. Dat vormt een mooie aanleiding voor mijn masterthesis, die ik als onderzoeksstage bij de gemeente Oss heb kunnen schrijven. Deze stage binnen de afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie bracht mij de inspiratie om deze opdracht tot een goed einde te brengen.

Zonder de inzet van verschillende personen had ik deze scriptie nooit kunnen schrijven. Graag dank ik Ellen Neelen, die mij vanuit de gemeente Oss begeleidde. Haar motiverende manier van begeleiden heb ik als erg prettig ervaren en hielp mij op weg bij de complexe onderdelen van dit onderzoek. Ook dank ik Peter Ache voor zijn begeleiding vanuit de Radboud Universiteit. Dankzij zijn positief kritische inbreng heb ik theoretische en methodologische aspecten kunnen versterken.

Mijn dank gaat verder uit naar de medewerkers van de gemeente Oss, waarmee ik prettig heb samengewerkt. Verder wil ik graag de verschillende werkgevers, adviseurs en andere deskundigen danken voor hun medewerking aan mijn onderzoek. Tot slot wil ik u veel plezier toewensen met het lezen van deze rapportage.

Stef van den Ackerveken

Maart 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	9
1.1	Achtergrond en aanleiding	9
1.2	Doelstelling	10
1.3	Vraagstelling	10
1.4	Uitgangspunten en randvoorwaarden	10
1.5	Theoretische en conceptuele benadering	11
1.6	Onderzoeksrelevantie	11
1.7	Onderzoeksopzet.....	11
1.8	Leeswijzer	13
2	Strategische planning	15
2.1	Theoretische benadering	15
2.2	Definitie strategische planning	16
2.3	Strategische planning in perspectief	17
2.4	Strategisch plannen.....	18
2.5	Strategische planning vanuit een kritisch perspectief	20
2.6	Bevindingen	21
3	Methoden	22
3.1	Kenmerken mobiliteitsmanagement.....	22
3.2	Situatie, kansen en mogelijkheden	22
3.3	Ervaringen en voorbeelden mobiliteitsmanagement	25
3.4	Inventarisatie voorkeuren en mogelijkheden werkgevers.....	26
3.5	Strategie mobiliteitsmanagement Oss	27
4	Verplaatsingsgedrag en mobiliteitsmanagement	30
4.1	Verplaatsingsgedrag: het ontstaan	30
4.2	Kenmerken mobiliteitsmanagement.....	33
4.3	Maatregelen per soort.....	35
4.4	Bedrijfsvervoer, reiskostenvergoeding en thuiswerken	40
4.5	Bevindingen maatregelen mobiliteitsmanagement	42
5	Kenmerken en kansen mobiliteit in Oss	43
5.1	Ruimtelijke schets	43
5.2	CBS gegevens woongemeenten.....	46
5.3	Bevindingen uit het BRAMM onderzoek.....	46
5.4	Onderzoek verkeersmodel.....	47
5.5	Vergelijking gegevens BRAMM , verkeersmodel & CBS	50

5.6	Kansen voor mobiliteitsmanagement	50
5.7	Bestuurlijke visie.....	52
5.8	Bevindingen	53
6	Ervaringen en voorbeelden mobiliteitsmanagement	55
6.1	Mobiliteitsmanagement door gedragsbeïnvloeding	55
6.2	Voorbeelden	57
6.3	Bevindingen	60
7	Visie van werkgevers	61
7.1	Kansen mobiliteitsmanagement algemeen	61
7.2	Fiets	61
7.3	Openbaar vervoer	62
7.4	Carpoolen & Multimodaal vervoer	62
7.5	Parkeren	63
7.6	Bedrijfsvervoer	63
7.7	Regelingen reiskosten en werktijden.....	64
7.8	Overige aspecten	64
7.9	Bevindingen	65
8	Strategie	67
8.1	Scoretabel.....	67
8.2	SWOT analyse per modaliteit.....	69
8.3	Richting een strategie	72
8.4	Strategische stappen	75
8.5	Bevindingen	77
9	Conclusies, aanbevelingen & reflectie.....	79
9.1	Conclusies	79
9.2	Aanbevelingen	81
9.3	Reflectie.....	81
	Referenties	83
	Bijlagen.....	90

Lijst van figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1.1 Schematische weergave onderzoeksopzet (bron: auteur).

Figuur 4.1 Het NOA model, met individuele determinanten van verplaatsingsgedrag. (Bron: gebaseerd op Vlek e.a., in Dijst, Rietveld & Steg, 2003, p. 30).

Figuur 4.2 Systeendiagram voor het beleidsveld verkeer en vervoer. (Van de Riet & Egeter, 1998, p. 7).

Figuur 5.1. Kaart van Oss en Berghem (Gemeente Oss, 2009, p.40).

Figuur 6.1. Bellcurve; adoption life cycle. (Cognitive Design Solutions, z.j.).

Figuur 8.1 Toepassing en monitoring maatregelen mobiliteitsmanagement (Bron: auteur).

Tabellen

Tabel 2.1 Typologie planningsvormen (bron: Brooks, 2002, p. 80).

Tabel 2.2 Projectplannen en strategische plannen. (bron: Faludi & Van der Valk, in Albrechts, 2004, p. 747).

Tabel 4.1 Overzicht maatregelen mobiliteitsmanagement (bron: auteur).

Tabel 8.1 Scoretabel maatregelen mobiliteitsmanagement (bron: auteur).

Tabel 8.2 Mogelijk kansrijke maatregelen per gebied (bron: auteur).

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Oss is een gemeente met circa 85.000 inwoners. Naast de stad Oss omvat de gemeente een groot landelijk gebied waarin onder andere de plaatsen Berghem, Lith en Ravenstein zijn gelegen. De gemeente Oss heeft duurzaamheid in een hoog vaandel staan, jaarlijks brengt de gemeente een Jaarverslag Duurzaamheid uit. Ook op het gebied van duurzame mobiliteit zijn initiatieven genomen.

In 2009 is de mobiliteitsvisie 'Balans in beweging' door de gemeenteraad van Oss vastgesteld. Deze visie is nader geconcretiseerd in het Mobiliteitsplan Oss 2020 (Gemeente Oss, 2011b). In deze beleidsdocumenten zijn maatregelen gericht op verbetering van de bereikbaarheid met de fiets, de auto en het openbaar vervoer opgenomen. Daarbij wordt gestreefd naar een verhoging van het gebruik van duurzamere vervoerwijzen, waarvoor onder andere fietsvoorzieningen worden verbeterd. Dit is onder meer in de praktijk gebracht bij de reconstructie van de N329. Deze weg, die via Oss de rivier de Maas met de A50 en A59 verbindt, is omgebouwd tot een duurzame weg; de Weg van de Toekomst (Weg van de Toekomst, z.j.). Technische innovaties leiden tot een reductie van energiegebruik en ook is rekening gehouden met de ecologie. Ook zijn degelijke fietsvoorzieningen gerealiseerd.

De gemeente Oss neemt deel aan het EcoMobility SHIFT project (EcoMobility, 2012). EcoMobility richt zich op de mogelijkheden voor individuen om verschillende voorzieningen te kunnen bereiken, op een milieuvriendelijke, veilige en gezonde manier. Door de deelname van Oss aan dit EcoMobility project is inzichtelijk gemaakt in welke mate Oss deze mogelijkheden biedt. Oss heeft in dit project een bronzen medaille gehaald, onder meer vanwege de goede fietsvoorzieningen. Uit het EcoMobility onderzoek blijkt dat met betrekking tot mobiliteitsmanagement verbetering mogelijk zijn. In regionaal verband streeft men eveneens duurzame mobiliteit na. In 2011 is binnen het RMB (een samenwerkingsverband tussen gemeenten in Noordoost Brabant), een plan van aanpak voor duurzame mobiliteit opgesteld. (Gemeente Oss, 2011a). Eveneens wordt binnen de AgriFood Capital (voormalige 5-Sterren Regio Noordoost Brabant) een duurzame mobiliteitsvisie ontwikkeld (5-Sterren Regio Noordoost Brabant, 2013). Daarbij wordt samengewerkt tussen ondernemers, maatschappelijke organisaties en overheden. Bovenstaande maakt duidelijk dat de gemeente Oss op het gebied van duurzame mobiliteit al verschillende stappen heeft gezet. Echter ontbreekt het aan een concrete, samenhangende strategie gericht op mobiliteitsmanagement. In het mobiliteitsplan is aangegeven dat de gemeente Oss aandacht aan mobiliteitsmanagement wil gaan besteden. Daarbij is vermeld dat mobiliteitsmanagement voor de gemeente Oss "een nieuw te ontginnen terrein is" (Gemeente Oss, 2011b, p. 23). Zodoende vormt dit de aanleiding voor een verkennend onderzoek gericht op de mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement in Oss.

1.2 Doelstelling

De gemeente Oss treft duurzaamheid na. Dat geldt ook op het gebied van mobiliteit. Gezien het gegeven dat een strategie gericht op toepassing van mobiliteitsmanagement ontbreekt, staat ontwikkeling van een dergelijke strategie in dit onderzoek centraal. Vandaar dat onderstaande doelstelling is geformuleerd:

Het ontwikkelen van een strategie voor de toepassing van mobiliteitsmanagement in de gemeente Oss.

1.3 Vraagstelling

Om de doelstelling te bereiken is een centrale vraag geformuleerd, welke in dit verslag wordt beantwoord. Deze centrale vraag is vervolgens opgesplitst in een aantal onderzoeksvragen.

Centrale vraag

Welke mobiliteitsmanagementstrategie is toepasbaar in Oss?

Onderzoeksvragen

- Op welke wijze is een strategie op te zetten?
- Welke factoren beïnvloeden verplaatsingsgedrag?
- Welke mogelijkheden biedt het concept mobiliteitsmanagement?
- Wat is de huidige situatie in Oss en welke kansen biedt dit voor mobiliteitsmanagement?
- Welke leerpunten biedt de toepassing van mobiliteitsmanagement in andere situaties?
- Welke visie hebben werkgevers op de toepassing van mobiliteitsmanagement?

1.4 Uitgangspunten en randvoorwaarden

- Het onderzoek richt zich op woon-werkverkeer in en naar het stedelijk gebied van Oss en Berghem. Dit gezien het gegeven dat werkgevers invloed kunnen hebben op het verplaatsingsgedrag van werknemers.
- Binnen het onderzoek gaat aandacht uit naar de behoeften en mogelijkheden van werkgevers.
- Gezien de huidige economische situatie en het efficiënt omgaan met publieke middelen dienen maatregelen niet tot hoge kosten voor de gemeente Oss en werkgevers te leiden.

1.5 Theoretische en conceptuele benadering

Om een strategie te ontwikkelen is het allereerst nodig om te weten hoe deze is op te zetten. Theorieën op het gebied van strategische planning bieden hiervoor de nodige houvast. Strategische planning sluit aan bij dit verkennende onderzoek. Het richt zich niet op het maken van een vaststaand plan wat een inhoudelijk eindbeeld bevat, maar op een procesopzet waarbij interactie centraal staat.

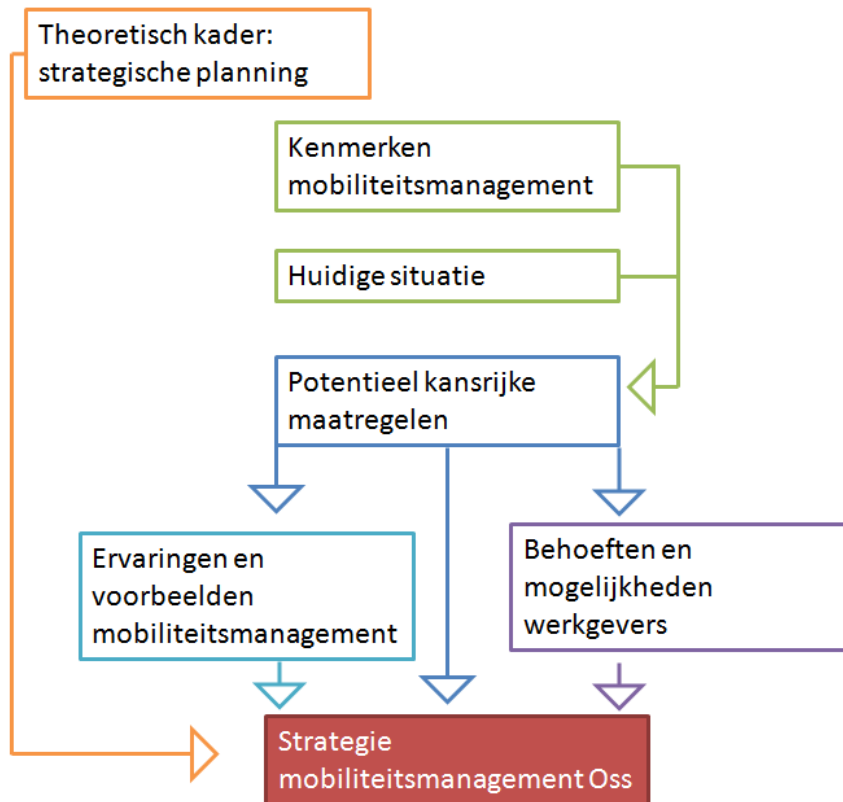
Inhoudelijke inzichten gericht op mobiliteitsmanagement spelen bij de ontwikkeling van een strategie eveneens een voorname rol. Het is immers nodig om te weten wat mobiliteitsmanagement is en welke mogelijkheden het biedt. Vandaar dat het concept mobiliteitsmanagement in dit onderzoek is bestudeerd. In de onderzoeksopzet is toegelicht hoe deze benaderingen zijn opgenomen in dit onderzoek.

1.6 Onderzoeksrelevantie

Dit onderzoek kenmerkt zich door een sterke maatschappelijke relevantie. De ontwikkeling van een visie en een maatregelenpakket gericht op de toepassing van mobiliteitsmanagement sluit aan bij duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente Oss. Zodoende levert het een bijdrage aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de gemeente Oss. Bovendien is door het aandacht besteed aan actuele vraagstukken. De nadruk van dit onderzoek ligt op de maatschappelijke relevantie. Wetenschappelijke inzichten worden in de praktijk toegepast. Mobiliteit vormt een belangrijk aspect in planningstheorie en andere sociaalwetenschappelijke theorieën. Onder meer de beweegredenen van mensen om zich op een bepaalde manier te verplaatsen vormen achtergronden in wetenschappelijke discussies. Dijst, Rietveld & Steg. (2002, p. 31) besteden aandacht aan het ontstaan van verplaatsingsgedrag. Urry (2004) ziet automobilititeit als een systeem, waarin de maatschappij terecht is gekomen en gezien padafhankelijkheid ook is gebleven. Mensen zijn immers gewend aan autogebruik, dat pad is ingeslagen en het wordt als lastig ervaren om een andere weg in te slaan en dus op een andere manier te reizen. Een ander aspect waar Urry op ingaat is de vraag waarom mensen nu eigenlijk reizen, ondanks andere mogelijkheden om met elkaar te communiceren (Urry, 2002). Verplaatsingen zijn immers geen doel op zich (Dijst e.a., 2002, p. 28), maar maken het mogelijk andere activiteiten uit te kunnen voeren. Strategische planning biedt als planningsvorm kansen in verschillende situaties (Albrechts, 2006). In deze scriptie is strategische planning toegepast. Dat levert leerpunten op voor toepassing hiervan in vergelijkbare situaties.

1.7 Onderzoeksopzet

In figuur 1.1 is de opzet van dit onderzoek op hoofdlijnen weergegeven. Onder de figuur is per onderdeel een toelichting gegeven. Bovendien is beargumenteerd waarom voor deze aanpak is gekozen. In de volgende paragraaf is nader ingegaan op de methoden die gebruikt worden voor het beantwoorden van de onderzoeksvraag.



Figuur 1.1 Schematische weergave onderzoeksopzet (bron: auteur).

Theoretisch kader: strategische planning

In het theoretisch kader is aandacht besteed aan theorieën gericht op strategische ruimtelijke planning. Dit biedt inzicht in de wijze waarop een strategie is op te zetten. Strategische planning is in de wetenschap, net als veel andere theorieën, niet eenduidig gedefinieerd. (Brooks, 2002, p. 89; Albrechts, 2010, p. 1119). Het is in eerste instantie ontwikkeld gericht op het bedrijfsleven (Kaufman & Jacobs, in Albrechts, 2010, p. 119). Strategische planning is verder ontwikkeld gericht op publieke organisaties en het ruimtelijk domein. De redenen voor toepassing van strategische planning lopen uiteen, maar het construeren van samenhangende, gecoördineerde visies gericht op langere termijn staan centraal (Albrechts, 2010, p. 1119).

In dit onderzoek wordt onder strategische planning strategische *ruimtelijke* planning verstaan. Het biedt de procedurele basis voor de strategie gericht op mobiliteitsmanagement in Oss.

Kenmerken mobiliteitsmanagement

In dit onderdeel is ingegaan op het concept mobiliteitsmanagement. Dat richt zich op het beïnvloeden van verplaatsingsgedrag, om dat te verduurzamen. Inzicht krijgen in de kenmerken van verplaatsingsgedrag is voor dit onderzoek erg relevant, aangezien het beïnvloeden van dit gedrag het doel van mobiliteitsmanagement is. Met betrekking tot mobiliteitsmanagement is aandacht besteed aan de diverse maatregelen en de factoren die van invloed zijn op die maatregelen.

Situatie, kansen & mogelijkheden

Om een effectieve strategie gericht op de toepassing van mobiliteitsmanagement te ontwikkelen is inzicht in de huidige situatie in Oss nodig. Hierbij is te denken aan de soorten werkgevers en de locaties daarvan, de ruimtelijke structuur, mogelijkheden om met verschillende modaliteiten te reizen en de woonlocaties van werknemers (een indruk van de afstand tussen hun werk- en woonlocatie). Ook inzicht in het huidige verplaatsingsgedrag is van groot belang. Dat geeft een beeld van de mate waarin werknemers zich nu al op een duurzame wijze verplaatsen.

Gebaseerd op de huidige situatie is een kader van kansrijke maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement gegeven. Daarbij wordt rekening gehouden met de aard en omvang van maatregelen (geschiktheid woon-werkverkeer, kostengunstig) en passend bij de situatie in Oss. Het gaat daarbij zowel om de ruimtelijke situatie als de situatie wat mobiliteit betreft. Eveneens is aandacht besteed aan het beleid en bestuurlijke visie vanuit de gemeente Oss op mobiliteitsmanagement.

Ervaringen en voorbeelden mobiliteitsmanagement

Aansluitend bij de situatie in Oss is een aantal praktijkvoorbeelden bestudeerd en deskundigen ondervraagd over de mogelijkheden die mobiliteitsmanagement biedt. Het gaat om praktijkvoorbeelden waar aandacht uitgaat naar stimulering van het fietsgebruik en/of gedragsbeïnvloeding door mensgerichte maatregelen.

Visie werkgevers

Werkgevers kunnen door diverse al dan niet financiële maatregelen het reisgedrag van hun werknemers beïnvloeden. Inzicht in regelingen gericht op woon-werkverkeer is zodoende relevant. Ook is het nuttig om in beeld te krijgen in hoeverre werkgevers mogelijkheden zien om regelingen gericht op woon-werkverkeer te wijzigen. In dit gedeelte van het onderzoek is dat inzichtelijk gemaakt.

Strategie mobiliteitsmanagement Oss

In dit onderdeel is een strategie ontwikkeld gericht op mobiliteitsmanagement in Oss. Strategische planning vormt daarbij de leidraad en de voorgaande onderdelen zijn geanalyseerd.

Conclusie en aanbevelingen

Het onderzoek is afgesloten met een conclusie en aanbevelingen. De conclusie geeft een antwoord op de centrale vraag van dit onderzoek, de aanbevelingen richten zich op vervolgonderzoek.

1.8 Leeswijzer

Na deze inleiding is in hoofdstuk 2 aandacht besteed aan strategische planning. In hoofdstuk 3 zijn de toegepaste methoden weergegeven. Vervolgens is in hoofdstuk 4 ingegaan op achtergronden en toepassingen van mobiliteitsmanagement. Hoofdstuk 5 gaat over de situatie in Oss en maatregelen die daarbij aansluiten. Eveneens gaat aandacht uit naar beleidsuitgangspunten. In hoofdstuk 6 is aandacht besteed aan praktijkvoorbeelden en ervaringen met betrekking tot mobiliteitsmanagement. Mogelijke maatregelen zijn met werkgevers in Oss besproken. De resultaten van deze interviews

zijn in hoofdstuk 7 beschreven. In hoofdstuk 8 is een SWOT analyse uitgevoerd en is een strategie gericht op mobiliteitsmanagement ontwikkeld. Het verslag is in hoofdstuk 9 afgesloten met een conclusie, aanbevelingen en reflectie.

2 Strategische planning

In dit hoofdstuk staat strategische planning centraal. Strategische planning biedt aanknopingspunten voor de ontwikkeling van strategieën. Doordat de benadering ruimte biedt voor adaptatie van toekomstige ontwikkelingen en ruimte biedt voor processen met actoren biedt strategische planning mogelijkheden voor de ontwikkeling van een strategie gericht op mobiliteitsmanagement.

In de eerste paragraaf is aangegeven waarom theorie wordt toegepast in dit onderzoek en waarom voor deze theoretische benadering is gekozen. In paragraaf 2.2 zijn definities van dit begrip besproken. Daarna is aandacht besteed aan de kenmerken van strategische planning, waarna deze planningsvorm op beknopte wijze is vergeleken met andere vormen van planning. Vervolgens is in beeld gebracht hoe strategische planning is toe te passen. Verschillende mogelijkheden zijn daarvoor besproken. Ten slotte is beredeneerd op welke wijze strategische planning bruikbaar is bij mobiliteitsmanagement.

2.1 Theoretische benadering

In deze paragraaf is op beknopte wijze beschreven waarom theorie en in het bijzonder strategische planning in dit onderzoek is toegepast. Dit toont de relevantie van dit hoofdstuk aan, gericht op de hele scriptie.

Relevantie theoretische benadering

Martens (2012a) ziet theorie als een bril waarmee een onderzoeker naar de werkelijkheid kijkt. Theoriegebruik biedt voor een onderzoek meerdere voordelen. Ten eerste kan een theorie houvast bieden bij het verzamelen en verwerken van gegevens. Ten tweede biedt het een mogelijkheid bepaalde verschijnselen te verklaren. Ten derde heeft theorie een functie op het gebied van het verzamelen en verspreiden van kennis. Zodoende is het belangrijk dat theorie zich kenmerkt door een mate van algemeenheid. Dat houdt in dat theoretische inzichten niet op één specifieke situatie zijn gericht, maar in verschillende situaties toepasbaar zijn. Een theorie kan dus gericht zijn op het verloop van planningsprocessen, maar niet op het verloop van het proces gericht op de planning van de ontwikkeling van woonwijk X in stad Y.

In deze scriptie is het gebruik van theorie relevant. Wanneer een strategie moet worden ontwikkeld, is het nuttig om te weten hoe deze is op te zetten. Zou zomaar gestart worden met het schrijven van een strategie, is de kans groot dat belangrijke elementen ontbreken. Om zonder theoriegebruik een nuttige strategie te ontwikkelen zouden inspanningen verricht moeten worden om als het ware zelf een theorie te ontwikkelen. Het wiel wordt opnieuw uitgevonden. Door theorieën te gebruiken en in deze situatie toe te passen, wordt het wiel niet opnieuw uitgevonden, maar wordt het al bestaande wiel verder geoptimaliseerd. Het figuurlijke resultaat: een beter wiel.

Normatief of positief

Een veel toegepast onderscheid in theorieën is dat tussen positieve of normatieve theorieën. Positieve theorieën zijn met name verklarend, normatieve (of prescriptieve) theorieën geven weer hoe de relatie tussen meerdere variabelen zou moeten zijn (Brooks, 2002, p. 22; Faludi, 1973, p. 4-6). Er zijn maar weinig theorieën die puur positief of normatief zijn, meestal zijn het tussenvormen. Ook strategische planning is

niet puur positief of normatief. De theorie beschrijft niet in detail hoe iets moet zijn, maar geeft daarin wel een richting. Anderzijds is strategische planning meer dan een beschrijving van het verloop van planprocessen. Strategische planning geeft immers aan hoe planningprocessen opgezet kunnen worden.

2.2 Definitie strategische planning

Strategische planning is niet op één, strikt afgebakende manier te definiëren (Calvaresi, in Sartorio, 2005, p. 27; Hutter, 2004, p. 210). Dat is logisch, gezien het gegeven dat strategische planning op verschillende wijzen geïnterpreteerd en toegepast wordt. Juist daarom is het relevant om duidelijk te maken wat onder strategische planning wordt verstaan. Verschillende definities zijn hier besproken en bediscussieerd. De verschillende interpretaties maken het nodig om keuzes te maken met betrekking tot de in dit onderzoek te hanteren toepassing van strategische planning.

Definities

Strategische planning is in verschillende publicaties gedefinieerd. Hieronder zijn enkele definities weergegeven en is omschreven op welke manier.

Albrechts omschrijft in diverse artikelen het begrip strategische planning. "A (...) public-sector-led (...) sociospatial (...) process through which a vision, actions, and means for implementation are produced that shape and frame what a place is and may become" (Albrechts, 2004, p. 747).

"I present a type of strategic planning not as a new ideology preaching a new world order, but as a method for creating and steering a (range of) better future(s) for a place on the basis of shared values" (Albrechts, 2010, p. 1118).

Albrechts besteedt met name aandacht aan het procesmatige (creating and steering) aspect. Albrechts (2010) vergelijkt 'zijn' strategische planning met eerdere vormen van strategische planning. Die eerdere vormen ziet hij meer als een ideologie; een inhoudelijk eindbeeld, terwijl hij meer een richting wil geven aan ontwikkelingen.

Bryson (1988) geeft een definitie van de begrippen strategische planning en strategie. "It is a disciplined effort to produce fundamental decisions and actions shaping the nature and direction of an organization's (or other entity's) activities within legal bounds" (Bryson, 1988, p. 74).

"A strategy is a pattern of purposes, policies, programmes, actions, decisions and/or resource allocations that define what an organization is, what it does and why it does it. Strategies can vary by level, function and time frames" (Bryson, 1988, p. 77).

Bryson ziet strategische planning dus als iets wat tot fundamentele besluiten en acties moet leiden, welke weer vorm en richting geven aan de activiteiten van een organisatie. Daaruit is af te leiden dat strategische plannen de basis vormen voor andere plannen. Het is enigszins te zien als het schrijven van beleid op hoofdlijnen (strategie), waarop andere plannen aan moeten sluiten.

Getimis (2010) geeft een uitgebreide definitie van strategische planning. "Strategic planning, in essence, is a long-term vision or perspective of development in a defined area. The key characteristic of strategic planning is inter-sectoral cooperation at all spatial scales, enabling partnerships and discursive processes among actors and stakeholders, stimulating common action based on negotiation and bargaining and aiming for sustainable outcomes with a good balance of effectiveness and legitimacy. These principles of collaborative, sustainable,

strategic planning correspond with the new participatory, sustainable governance arrangements and are common for effective and legitimate outcomes at all spatial scales” (Getimis, 2010, p. 141). In deze definitie gaat veel aandacht uit naar de lange termijn en visievorming. Samenwerking op verschillende schaalniveaus staat centraal. Ook in deze definitie heeft het proceselement een centrale rol.

Definitie in dit onderzoek

Hierboven zijn verschillende definities van strategische planning weergegeven. Hieronder zijn deze definities beknopt samengevat.

Strategische planning is een proces gericht op de totstandkoming van een strategie gericht op ruimtelijke ontwikkelingen. Het proces kenmerkt zich door een brede en allesomvattende benadering, waarbij het onderwerp van de strategie passend in een brede omgeving wordt benaderd. Daarbij wordt de toekomst niet vastgelegd, maar is beschreven hoe met een onzekere toekomst is om te gaan. De strategie kenmerkt zich niet door het projecteren van een compleet eindresultaat, maar geeft richting aan te ondernemen stappen.

2.3 Strategische planning in perspectief

Nu strategische planning is gedefinieerd, wordt in beeld gebracht welke plaats strategische planning binnen planologische theorieën inneemt. Aan de hand daarvan is beargumenteerd waarom strategische planning aansluit bij dit onderzoek.

Er bestaat niet iets als één planningstheorie. Verschillende theorieën belichten uiteenlopende onderdelen van planning vanuit diverse invalshoeken. Deze theorieën zijn op diverse manieren in te delen. Hieronder zijn twee indelingsvormen beschreven en is toelicht welke plaats strategische planning daarbinnen inneemt.

Theorie in planning, theorie van planning

Er bestaat onderscheid tussen theorie in planning en theorie van planning. Het eerste geval wordt ook substantieve theorie genoemd. Hierbij gaat het om de fenomenen die in planning van belang zijn (Mesman, 2011, p. 24; Galloway & Mahayni, 1977, p. 63; Hightower, 1969, p. 327). Denk aan inhoudelijke zaken als woningbehoefte of natuurontwikkeling. Aan de andere kant is er de theorie van planning, ook wel procedurele theorie genoemd. Hier gaat de aandacht uit naar de rol van planning en planners (Faludi, 1973, p. 1-4). Denk daarbij aan vragen als de manier waarop een planningsproces is op te zetten. Strategische planning is zodoende een theorie van planning; het richt zich op de opzet van planningsprocessen.

Rationeel, gecentraliseerd

Een andere onderverdeling in theorieën richt zich op rationaliteit en centralisatie. Dat betekent dat vier paradigma's te onderscheiden zijn. In tabel 2.1 is dat weergegeven.

	Gecentraliseerd	Gedecentraliseerd
Rationeel	De planner als een toegepaste wetenschapper: rationaliteit	De planner als politieke activist: advocacy planning
Niet-rationeel	Planner & politiek: incrementalisme ("aanmodderen")	De planner als communicator: communicatieve actie

Tabel 2.1. Typologie planningsvormen (Bron informatie: Brooks, 2002, p. 80).

Strategische planning is door de verschillende aspecten en interpretaties lastig in een categorie in te delen. Brooks (2002, p. 89-91) beargumenteert dat deze planningsvorm het best bij rationele gecentraliseerde planning past. Daarbij geeft hij wel aan dat strategische planning zich meer als duurzaam heeft bewezen dan de meeste andere op rationaliteit gebaseerde strategieën.

"But strategic planning still assumes that a central planner (or a planning organization) manages a process in which a variety of phenomena are analyzed, with that analysis being used to formulate a set of strategies- in other words, a plan, - for achieving desired outcomes" (Brooks, 2002, p. 90-91).

Strategische planning sluit het best aan bij centraal rationele planning in tabel 2.1, maar kent ook aspecten uit de overige categorieën, zoals communicatieve en politieke onderdelen. Zodoende is strategische planning niet direct in één kader te plaatsen.

2.4 Strategisch plannen

Nadat in de vorige paragrafen kort is toegelicht wat strategische planning inhoudt en is beargumenteerd waarom dit in dit onderzoek is toegepast, is in deze paragraaf beschreven waardoor strategische planning zich kenmerkt. Verschillende kenmerken zijn weergegeven en toegelicht. In de volgende paragraaf is beschreven hoe het concept van strategische planning in dit onderzoek is toegepast.

Strategische planning vergeleken met projectmatige planning

Om een duidelijk beeld te krijgen van diverse criteria biedt een vergelijking tussen strategische planning en projectmatige planning inzichten. In tabel 2.2 is deze vergelijking weergegeven. Vervolgens is dit toegelicht en zijn ook andere aspecten belicht.

	Project plans	Strategic plans
Object	Material	Decisions
Interaction	Until adoption	Continues
Future	Closed	Open
Time element	Limited to phasing	Central to problems
Form	Blueprint	Minutes of last meeting
Effect	Determinate	Frames of reference

Tabel 2.2. Projectplannen en strategische plannen. (Bron: Faludi & Van der Valk, in Albrechts, 2004, p. 747).

Uit de tabel is af te leiden dat een strategisch plan veel ruimte biedt aan allerlei factoren. Het gaat om besluiten die richting geven aan ontwikkelingen en die niet weergeven wat die ontwikkeling precies inhoudt. Daarvoor blijft ruimte voor een nadere detaillering later in het proces bestaan. De beoordeling van strategische plannen dient zich volgens Albrechts (2004, p. 747) te richten op de wijze waarop zij richting geven aan het nemen van besluiten. Strategische planning is dus meer te zien als de ontwikkeling van een proces dan van een inhoudelijk plan (Cornelissen, 2011, p. 30).

Becoming versus being

Albrechts (2010, p. 1117) beargumenteert dat de nadruk bij strategische planning zich richt op 'becoming' in plaats van op 'being'. In het laatste geval is een plan gericht op de ontwikkeling van een bepaalde eindtoestand, Strategische planning richt zich echter op 'becoming'. Dit betekent dat niet een eindbeeld wordt geschetst, maar dat acties en processen meer centraal staan. Chia (in Albrechts, 2010, p. 1117) geeft een aantal kenmerken die het verschil tussen 'becoming' en 'being' toelichten. 'Becoming' stelt verandering boven behoud, activiteit boven inhoud, proces boven product en vernieuwing boven continuïteit. Kortom, het richting geven aan ontwikkelingen staat centraal en niet het voortzetten van het bestaande.

De toekomst is flexibel

Binnen strategische planning bestaat het besef dat de toekomst niet is vast te leggen als een soort blauwdruk (Hutter, 2004, p. 210). Oriëntatie, beoordeling en herziening worden niet als stappen gezien die worden doorlopen en afgesloten, maar worden telkens herhaald en overlappen elkaar. Dit is gebaseerd op de redenering dat de toekomst niet voorspelbaar is, maar dat het wel mogelijk is om op mogelijke veranderingen in te spelen. Plannen moeten dus, zonder dat de toekomst precies bekend is, het mogelijk maken om een richting te geven aan een bepaalde ontwikkeling.

Een actieve toekomstbenadering

Er zijn vier verschillende mogelijkheden om op de toekomst in te spelen (Albrechts, 2010, p. 1116). Ten eerste reactief, ergens mee omgaan wanneer het al gebeurd is. Ten tweede inactief, met de stroom meegaan. Ten derde pre-actief, het inspelen op de verwachte toekomst. Ten vierde proactief, het proberen de toekomst vorm te geven. Bij traditionele rationele planning wordt veelal gepoogd de toekomst proactief vorm te geven. De vraag mag gesteld worden of dit, als het al mogelijk zou zijn, een taak van de planner is. Een meer pre-actieve benadering, waarbij op de toekomst wordt ingespeeld, sluit beter aan bij de taak van de overheid.

Externe ontwikkelingen

Strategische planning gaat om met externe ontwikkelingen waar een stad of regio mee te maken heeft (Hutter, 2004, p. 210). Er wordt een strategie ontwikkeld om met deze ontwikkelingen om te gaan. Deze ontwikkelingen van buitenaf zijn als kansen en bedreigingen te omschrijven. Sterke en zwakke punten om met deze kansen en bedreigingen om te gaan dienen in een strategie voldoende aandacht te krijgen (Albrechts, 2006, p. 1491). Albrechts (2010, p. 1120) geeft een duidelijke beschrijving van het omgaan met externe ontwikkelingen: "Strategic spatial planning focuses on place-specific qualities and assets (...) in a global context."

Zwaartepunten

Strategische planning zet in op zwaartepunten (Hutter, 2004, p. 210). Het richt zich niet op het verbinden van allerlei aspecten met elkaar, maar op het bij elkaar aan laten sluiten van verschillende zwaartepunten. Zodoende richt de strategie zich op hoofdlijnen en wordt voorkomen dat allerlei details het proces belemmeren.

Integrale benadering

Strategische planning vormt een integrale benadering. Verschillende thema's worden in samenhang benaderd (Hutter, 2004, p. 210). Dat voorkomt dat losse onderdelen worden gevormd terwijl samenhang ontbreekt.

Doelgericht

Strategische planning is doelgericht (Hutter, 2004, p. 210). Daarbij worden handelingen die nodig zijn om de doelen te bereiken eveneens op elkaar afgestemd.

Governance, mobiliseren lokale en regionale actoren

Albrechts (2006, p. 1495) omschrijft strategische planning als een "socio-spatial process". Strategische planning richt zich op governance. Dit betekent dat diverse actoren samen aan planvorming werken (Albrechts, 2006, p. 1495). Er is sprake van multi-actor en multi-level governance. Dat laatste betekent dat planvorming op verschillende schaalniveaus plaatsvindt en dat die schaalniveaus bij de planvorming worden betrokken. Strategische planning is gericht op het mobiliseren van regionale en lokale actoren, om zo het gewenste doel te bereiken (Hutter, 2004, p. 210).

Financiële / economische situatie

De economische situatie beïnvloedt de kansen voor strategische planning. Berry (1994) beargumenteert dat bij een minder gunstige financiële positie van de overheid strategische planning kansen biedt. Immers heeft de overheid partners nodig om bepaalde zaken te realiseren.

2.5 Strategische planning vanuit een kritisch perspectief

Zoals in voorgaande paragrafen is beargumenteerd, biedt strategische planning duidelijke aanknopingspunten voor dit onderwerp. Toch zijn er, zoals bij elke benadering, kritische kanttekeningen bij het concept te maken. Hieronder zijn diverse kritiekpunten weergegeven.

Ethiek

Zoals in voorgaande paragraaf omschreven focust strategische planning op meerdere aspecten. Daarbij staat effectiviteit en haalbaarheid centraal. Aan ethische aspecten wordt in de literatuur over strategische planning weinig aandacht besteed. Dit terwijl binnen planning diverse ethische vraagstukken bestaan (Brooks, 2002, p. 67-70). Vraagstukken over wat juist is om met (publieke) middelen te doen krijgen bij strategische planning beperkt aandacht.

Rol van planning

Binnen strategische planning is een belangrijke rol weggelegd voor de planner of de instantie die plannen ontwikkelt. Forester (in Albrechts, 2004, p. 750) beargumenteert dat planners niet de navigators zijn die een bepaalde koers volgen, maar juist diegene zijn die een koers bepalen. Zodoende hebben planners veel invloed op de planvorming. Daardoor kunnen belangen of voorkeuren van die partij een rol spelen bij de ontwikkeling van strategieën.

Macht

Strategische planning houdt rekening met allerlei omgevingsfactoren. Ook factoren met betrekking tot macht vervullen daarin een rol. De macht die bepaalde actoren hebben verschilt sterk. Om dat te structureren beargumenteert Albrechts (2004, p.750) dat de planner door zijn macht te gebruiken kan sturen. Zo ontstaat het beeld van een soort machtsspel, waarbij de planner dit spel coördineert en zelf zijn macht aanwendt om het te sturen. Dat levert de vraag op of er geen andere, meer objectieve mogelijkheden zijn om uiteenlopende belangen af te wegen, zonder dat een machtsspel ontstaat. Andere (normatieve) theorieën zoals advocacy planning (Davidoff, 1965), bieden een alternatief om de macht over groepen gelijkmatiger te verdelen.

Rationaliteit

Strategische planning gaat uit van rationele planvorming. Dat betekent dat wordt aangenomen dat ontwikkelingen door het op een bepaalde wijze ontwikkelen van plannen zijn te beïnvloeden.

2.6 Bevindingen

Strategische planning kenmerkt zich door een open benadering waarbij interactie tussen verschillende actoren een grote rol speelt. Er worden geen vaste plannen (blauwdrukken) ontwikkeld, maar plannen die inspelen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen. De toekomst is niet te plannen, maar het is wel mogelijk plannen aan te laten sluiten bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Dat past in een situatie waarin vele onzekerheden bestaan en de inzet van diverse actoren nodig is. Omdat de toekomst niet vastligt richt strategische planning zich niet op allerlei details, maar op hoofdlijnen. Zo ligt de focus op datgene wat men wil uiteindelijk op hoofdlijnen wil bereiken. Dat sluit aan bij de in deze scriptie onderzochte situatie, waar diverse actoren en belangen een rol spelen. In het volgende hoofdstuk is nader toegelicht hoe strategische planning in deze scriptie is toegepast.

3 Methoden

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de methoden die in dit onderzoek zijn toegepast. In hoofdstuk 1 is omschreven hoe het onderzoek is opgezet, met het beantwoorden van de onderzoeksvragen als doel. In dit hoofdstuk is toegelicht welke methoden zijn toegepast in de verschillende delen van deze scriptie.

3.1 Kenmerken mobiliteitsmanagement

Om verplaatsingsgedrag te beïnvloeden, is het nuttig om op hoofdlijnen te weten hoe dit ontstaat. Middels bureauonderzoek is hierover informatie verkregen. Daarvoor zijn onder meer het NOA model (Vlek, Jager & Steg, in Dijst e.a., 2002) en het Questa model (Van de Riet en Egeter, 1998) gebruikt. Bovendien is specifiek aandacht besteed aan de vervoerwijzekeuze die mensen maken. Hierbij staan de factoren tijd, geld en moeite centraal (Annema, 2002, p. 99-112).

Inzicht in vormen van mobiliteitsmanagement is eveneens door het uitvoeren van bureauonderzoek verkregen. Daarbij zijn zowel wetenschappelijke als praktijkgerichte publicaties gebruikt. Zodoende ontstaat een beeld van de maatregelen die mogelijk zijn. Eveneens is inzicht gegeven in de factoren die de effectiviteit bepalen.

Zowel de totstandkoming van verplaatsingsgedrag als de vervoerwijzekeuze zijn door de toepassing van mobiliteitsmanagement te beïnvloeden. Over de wijze waarop dit kan gebeuren is onder andere door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) onderzoek gedaan (KpVV, 2007). Ook uit wetenschappelijke publicaties is informatie over mobiliteitsmanagement af te leiden. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om masterscripties gericht op de toepassing mobiliteitsmanagement, in Vlaanderen en Nederland (Daniels, 2011; De Boer, 2011). Daarnaast is aandacht besteed aan de achtergronden van duurzaamheid in het vervoerssysteem, waarvoor diverse onderzoeken gebruikt worden (Rotmans, 2006, p. 194-216), (Richardson, 2005), (Goldman & Gorham, 2006). De concepten op het gebied van mobiliteitsmanagement bieden inzicht in de effecten en mogelijkheden van toepassing van mobiliteitsmanagement.

3.2 Situatie, kansen en mogelijkheden

In dit onderzoeksdeel is de huidige situatie in beeld gebracht. Het gaat dan om aspecten die relevant zijn voor mobiliteitsmanagement. In voorgaande paragraaf is beschreven op welke wijze is onderzocht welke aspecten dat zijn. In deze paragraaf is inzichtelijk gemaakt hoe de situatie in Oss in beeld is gebracht.

Situatie verplaatsingsgedrag

Uit het huidig verplaatsingsgedrag is af te leiden waar kansen liggen voor de toepassing van mobiliteitsmanagement. Daaruit blijkt welke modaliteiten (in bepaalde gebieden) in welke mate worden benut. Dat geeft in eerste instantie aan in hoeverre er nog kansen zijn om het verplaatsingsgedrag te verduurzamen, of dat de kansen voor mobiliteitsmanagement al ver benut zijn. Anderzijds geeft een relatief hoog aandeel van een bepaalde modaliteit aan dat die modaliteit kansen biedt, de weerstand van een verplaatsing is in dat geval relatief beperkt (zie ook paragraaf 4.1). Om inzicht te krijgen

in het huidig verplaatsingsgedrag is gebruik gemaakt van een mobiliteitsonderzoek, CBS gegevens en een verkeersmodel.

Mobiliteitsonderzoek

Ten eerste zijn gegevens uit het mobiliteitsonderzoek gebruikt. Dit onderzoek is in 2010 door BRAMM (Brabants mobiliteitsmanagement) uitgevoerd (BRAMM, 2010). Het mobiliteitsonderzoek is naar aanleiding van de reconstructie van een belangrijke ontsluitingsweg, de Weg van de Toekomst, uitgevoerd en biedt inzicht in het reisgedrag van werknemers van bedrijven uit Oss. De gegevens zijn afkomstig uit enquêtes bij bedrijven waarop ruim 1.000 werknemers hebben gereageerd. Er zijn geen wetenschappelijk verantwoorde analyses uitgevoerd, zodoende is de informatie bruikbaar om een beeld op hoofdlijnen te verkrijgen en niet om gedetailleerde analyses mee uit te voeren. Ook de aanbevelingen die door BRAMM zijn gedaan met betrekking tot mobiliteitsmanagement zijn bruikbaar.

CBS data

Ten tweede is gebruik gemaakt van data van het CBS (2011a). Daarin zijn de woongemeenten van werknemers in Oss weergegeven. Dat geeft een globaal beeld van de af te leggen afstanden en geeft aan of er sprake is van een sterke woon-werkrelatie tussen Oss en andere gemeenten.

Verkeersmodel

Ten derde is een bestaand verkeersmodel ingezet. Een verkeersmodel is een hulpmiddel dat bij mobiliteitsvraagstukken inzetbaar is, bijvoorbeeld bij het berekenen van verkeersstromen van en naar een bepaalde locatie of het in beeld brengen van verkeersintensiteiten op een wegvak. Voor dat soort situaties is een macroscopisch verkeersmodel geschikt. Er bestaan ook mesoscopische en microscopische modellen, deze kunnen verkeer gedetailleerder over het netwerk toedelen en in het laatste geval de verkeersafwikkeling simuleren (Van der Hoeven, 2012, p. 26).

Voor de gemeente Oss is een macro- en mesoscopisch model beschikbaar. Het model is ontwikkeld door adviesbureau Goudappel Coffeng. Doordat dit bureau het model beheert is besloten om de berekeningen door Goudappel Coffeng uit te laten voeren. Het zelfstandig uitvoeren van berekeningen is gezien het ontbreken van de benodigde software en expertise geen optie.

De demografische gegevens en aantallen arbeidsplaatsen zijn afgeleid uit gegevens die binnen de gemeente Oss beschikbaar zijn (PC A. Kwant 9/10/2013). Jaarlijks wordt door het CBS het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN) uitgevoerd. Deze gegevens bieden inzicht in het verband tussen verplaatsingen en diverse indicatoren daarvan. Ook is het verkeersnetwerk in Oss in het model opgenomen. Dit maakt de reismogelijkheden inzichtelijk.

Met al deze gegevens simuleert het model het aantal verplaatsingen dat vanuit bepaalde gebieden gegenereerd wordt. Doordat het aantal arbeidsplaatsen bekend is, is het mogelijk om met deze gegevens een simulatie van het woon-werkverkeer te geven.

Opzet onderzoek verkeersmodel

Het is wenselijk om in beeld te brengen hoeveel werknemers met welke modaliteiten welke afstanden naar welke werklocaties overbruggen. Dit is het meest overzichtelijk in tabelvorm weer te geven, waarbij per gebied, modaliteit en afstandsklasse het aantal verplaatsingen is weergegeven.

Met betrekking tot de gehanteerde afstandsklassen is gekozen voor een zestal klassen.

De argumentatie voor de keuze van deze klassenindeling is in bijlage 3 gegeven.

De gemeente Oss is opgedeeld in verschillende zones, zoals in de bijlage 3 te zien is. Aan de hand van de locaties van werkgebieden en het aantal arbeidsplaatsen per modelzone zijn werkgebieden geselecteerd. Deze zijn hieronder opgesomd, in bijlage 3 zijn de gebieden op kaart weergegeven:

1. Elzenburg / De Geer
2. Centrum
3. Raadhuislaan
4. Bedrijven Ruwaard
5. Talentencampus (toekomst)
6. Danenhoef / Landweer
7. Vorstengrafdonk

Voor deze gebieden zijn door Goudappel Coffeng modelberekeningen uitgevoerd.

Interpretatie modelresultaten

Een verkeersmodel geeft een simulatie van de werkelijkheid. Deze bereikt nooit de nauwkeurigheid van een enquête naar verplaatsingsgedrag, maar een modelstudie is met veel minder tijd en middelen uitvoerbaar. Gezien het strategische karakter van deze scriptie is het ook niet nodig om zeer gedetailleerd kwantitatief onderzoek te doen, het gaat immers om het verkrijgen van inzicht op hoofdlijnen over het aantal en de soort verplaatsingen. De resultaten dienen dan ook voor dit doel en niet voor nadere specifieke uitwerking.

Er is ook niet gekozen om tot in detail te onderzoeken welke aannames in het verkeersmodel zijn gedaan. Een dergelijk onderzoek sluit niet aan bij de aard en omvang van dit onderzoek. Wel zijn de belangrijkste aandachtspunten hieronder kort weergegeven. (gebaseerd op o.a. PC A. Kwant 9/10/2013; Martens, 2012b).

- Het model genereert op basis van economische en demografische gegevens en de beschikbare infrastructuur resultaten. Specifieke lokale omstandigheden zijn dus niet in beeld gebracht, zoals bijvoorbeeld speciale attitudes van mensen. Het model is niet bekend met de daadwerkelijke woonlocaties van werknemers, maar er worden aannames gedaan op basis van woonlocaties en werkgebieden.

- Een model genereert eerst het aantal verplaatsingen en verdeelt dat vervolgens over modaliteiten. In werkelijkheid is er ook een wisselwerking tussen het vervoeraanbod en het aantal en soort verplaatsingen (Martens, 2006, p. 4-5)

- Het model is wel gekalibreerd aan autoverkeer maar niet aan fietsverkeer. Dat betekent dat de simulatie m.b.t. autoverkeer is bijgesteld aan verkeerstellingen.

- Er wordt geen rekening gehouden met soorten werkgelegenheid, gemiddeld reist een hoger opgeleid iemand verder dan iemand met een lagere opleiding (CBS, 2011b).

- Het model geeft ook een toekomstprognose. Hier is uitgegaan van economische groei en meer arbeidsplaatsen. Er is niet gekozen voor meerdere scenario's, maar voor één prognose. Zoals in hoofdstuk 2 uitgelegd ligt de toekomst niet vast, maar zijn

ontwikkelingen in verschillende richtingen mogelijk. Meer scenario's zouden zodoende beter zijn, deze zijn echter niet beschikbaar in het bestaande model.

Interviews medewerkers en adviseur gemeente Oss

Om inzicht te krijgen in de ruimtelijke situatie en de situatie wat infrastructuur en mobiliteit betreft zijn vier medewerkers en een adviseur van de gemeente Oss geïnterviewd. De adviseur heeft ruime ervaring met het adviseren van de gemeente Oss op het gebied van verkeer en vervoer. Ook is een interview met de wethouder met portefeuille verkeer gehouden. Op deze manier is een beeld gekregen van het huidige mobiliteitssysteem in Oss en bestuurlijke en beleidsuitgangspunten van de gemeente. De interviewvragen zijn afgeleid van de informatie die in hoofdstuk 4 (kenmerken mobiliteitsmanagement) zijn behandeld. Die informatie geeft immers weer welke punten aandacht verdienen voor mobiliteitsmanagement. Gevraagd is naar de huidige situatie met betrekking tot de verschillende modaliteiten. Bovendien is geïnterviewden gevraagd in hoeverre zij zelf kansen voor mobiliteitsmanagement zien. In bijlage 1 is de interviewopzet gedetailleerder weergegeven.

Voorselectie kansrijke maatregelen

Dit onderzoeksgedeelte is afgesloten met bevindingen. Aan de hand van de huidige situatie en in het voorgaande onderdeel omschreven kenmerken van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement is aangegeven welke maatregelen in eerste instantie kansen bieden. Dit door het maken van een vergelijking tussen die kenmerken en de situatie in Oss.

Dat biedt aanknopingspunten voor de selectie van ervaringen en voorbeelden gericht op mobiliteitsmanagement en het in beeld brengen van de mogelijke kansen voor mobiliteitsmanagement.

3.3 Ervaringen en voorbeelden mobiliteitsmanagement

Er zijn enkele praktijkvoorbeelden geselecteerd die vergelijkbaar zijn met de situatie in Oss. Het gaat met name om binnenlandse casussen omdat deze qua situatie de meeste overeenkomsten tonen met Oss. De onderzoeksmethode is vergelijkbaar met een casestudy, maar is compacter uitgevoerd. Een casestudy is een kwalitatief onderzoek dat zich met name meer op de diepte dan de breedte richt, vandaar dat met een beperkt aantal casussen wordt gewerkt. Door het uitvoeren van zowel interviews als inhoudsanalyses wordt methodentriangulatie toegepast (Verschuren & Doorewaard, 2007, p. 183-190). De methode waarbij verschillende voorbeelden kort en bondig in beeld zijn te brengen is te zien als een soort beknopte casestudy en kent minder diepgang dan een echte casestudy. Daarom zijn beknopte casusbeschrijvingen gegeven en zijn eveneens meer algemene ervaringen en inzichten van adviseurs vergaard. Zij hebben immers zicht op een breed scala aan casussen en kunnen daaruit een meer algemeen beeld schetsen.

Een aantal voorbeelden is beknopt beschreven. Eén casus is meer diepgaand onderzocht, in combinatie met een diepte-interview. Het gaat om een project in de regio Twente, van Twente Mobiel. Hier wordt het gebruik van de (elektrische) fiets gestimuleerd. Voor deze regio is gekozen omdat er net als in Oss veel verplaatsingen over kortere afstanden plaatsvinden en er geen grote bereikbaarheidsproblemen zijn. Bovendien is aandacht

besteed aan de methodiek bij toepassing van mobiliteitsmanagement. Om inzicht in deze casus te verkrijgen is een interview met de projectleider gehouden. In dit interview is voornamelijk gevraagd naar de factoren die invloed hebben op het resultaat van mobiliteitsmanagement. In bijlage 1 is de interviewopzet nader toegelicht. Aanvullend is een interview gehouden met een adviseur die ruime ervaring heeft met het adviseren van bedrijven en overheden op het gebied van mobiliteitsmanagement. Dit om inzicht te krijgen in ervaringen met mobiliteitsmanagement. Gedragsbeïnvloeding (met of zonder financiële prikkels) biedt mogelijkheden om zonder grote financiële inspanning de beschikbare mogelijkheden beter te benutten. Dat sluit aan bij de situatie in Oss. Zodoende zijn een aantal voorbeelden in beeld gebracht waar gedragsbeïnvloeding is toegepast en is een adviseur geïnterviewd die ervaring heeft op dit gebied. De interviewopzet met beide adviseurs is in bijlage 1 weergegeven.

3.4 Inventarisatie voorkeuren en mogelijkheden werkgevers

In dit gedeelte van het onderzoek is aandacht besteed aan de wensen en mogelijkheden van werkgevers. Door regelingen met betrekking tot reiskostenvergoeding en andere afspraken hebben werkgevers invloed op het reisgedrag van hun werknemers. Bovendien hebben werkgevers de mogelijkheid om bij te dragen aan initiatieven gericht op mobiliteitsmanagement en dit met hun werknemers te communiceren.

Kwalitatieve aanpak

Er is gekozen voor een kwalitatieve aanpak. Gezien de beschikbare tijd en aard en omvang van dit onderzoek betekent dit dat een beperkt aantal werkgevers en werkgeversorganisaties ondervraagd is. Het gaat daarbij om semigestructureerde interviews. Dit worden ook wel kwalitatieve onderzoeksinterviews genoemd (Saunders, Lewis, Thornhill, Booij & Verckens, 2011, p. 277). Dit houdt in dat de onderzoeker voorafgaand aan het interview een lijst met te bespreken punten samenstelt, maar dat tijdens het interview wel ruimte is voor ideeën van de geïnterviewde. De keuze voor deze interviewmethode is gemaakt omdat de geïnterviewde de mogelijkheid heeft om nieuwe punten aan te snijden, die wellicht een verrassende blik op het vraagstuk richten, wat bij een gestructureerd interview niet mogelijk is. Aan de andere kant is het belangrijk dat de geïnterviewde zijn of haar mening over een aantal aspecten van mobiliteitsmanagement geeft. Bij een ongestructureerd interview is de kans groot dat bepaalde aspecten niet aan bod komen. Door vooraf een aantal gespreksonderwerpen te noteren wordt dit voorkomen.

Voordeel van de kwalitatieve methode is dat meer inzicht in de beweegredenen van de werkgevers is te krijgen dan bij een kwantitatief onderzoek. Nadeel is in deze situatie dat het aantal ondervraagde werkgevers beperkt is. Dat heeft als gevolg dat de interviews met werkgevers geen representatief beeld geven. Om dat nadeel te ondervangen zijn interviews met vertegenwoordigers van werkgevers uitgevoerd.

Selectie werkgevers

Zeven werkgevers zijn geïnterviewd evenals drie organisaties die werkgevers uit bepaalde doelgroepen (logistiek, centrum, grote bedrijven) vertegenwoordigen. Er is gekozen voor het ondervragen van verschillende soorten werkgevers op verschillende locaties. Het is immers te verwachten dat vervoermogelijkheden afhankelijk zijn van het

soort werkzaamheden en bijbehorende werktijden. Locaties hebben invloed op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer (station- en haltelocaties) en de af te leggen woon-werkafstand, wat een invloed heeft op de kansen van fietsgebruik (zie paragraaf 4.3). Verschillende soorten werkgevers zijn geïnterviewd. Er is zowel gesproken met grotere als kleinere werkgevers en dienstverlenende en productiebedrijven. Binnen deze criteria is een willekeurige selectie gemaakt.

Bij het benaderen van bedrijven is niet specifiek gevraagd naar iemand met een bepaalde functie zoals HR manager. Het onderwerp is toegelicht en er is gevraagd met wie daarover contact is op te nemen. Het kan per bedrijf immers verschillen wie zich met dit thema bezighoudt, in sommige gevallen HR medewerkers of managers, in andere situaties de directie. Bij het benaderen van bedrijven is gebleken dat de meeste bedrijven open staan voor een gesprek over dit thema. Een enkel bedrijf gaf aan geen interesse voor een gesprek over het onderwerp te hebben en één werkgever reageerde niet.

Onderwerpen interviews

Tijdens de interviews is gevraagd naar huidige regelingen voor woon-werkverkeer en de mogelijkheden om dat te veranderen. Tevens is aandacht besteed aan de kansen die verschillende vervoerwijzen volgens werkgevers bieden. Ook is gevraagd naar werktijden die bedrijven hanteren, dat is van invloed op de mogelijkheden voor carpoolen en het gebruik van openbaar vervoer (zie paragraaf 4.3). In bijlage 1 is uitgebreider aandacht besteed aan de interviewopzet.

Overige gesprekken

Naast gesprekken met werkgevers is ook gesproken met vertegenwoordigers van werkgevers. Het Logistiek Platform Oss vertegenwoordigt logistieke bedrijven, een sector die in Oss sterk vertegenwoordigd is. De Osse Industriële Kring vertegenwoordigt relatief grote (industriële) bedrijven. Centrummanagement Oss vertegenwoordigt de belangen van detailhandelsbedrijven in het centrum van Oss. Tijdens de gesprekken zijn vergelijkbare vragen gesteld als aan de werkgevers, maar dan in een breder perspectief. Ook is een telefoongesprek gehouden met een adviseur die meerdere bedrijven in Oss geadviseerd heeft op het gebied van mobiliteitsmanagement. Zijn ervaringen zijn meegenomen in dit onderzoek. Dit telefoongesprek is te zien als een kort ongestructureerd interview, waarbij de belangstelling van bedrijven voor mobiliteitsmanagement is besproken.

3.5 Strategie mobiliteitsmanagement Oss

In deze paragraaf is beschreven hoe een strategie voor toepassing van mobiliteitsmanagement is ontwikkeld. De manier waarop deze tot stand kwam en hoe deze wordt vormgegeven is afgeleid uit theoretische inzichten gericht op strategische planning. Hieronder is aandacht besteed aan de ontwikkeling van een strategie waarbij gebruik wordt gemaakt van theoretische planning en waarbij een scoretabel en SWOT analyse zijn toegepast.

Ontwikkeling strategie

In hoofdstuk 2 is besproken wat strategische planning is en inhoudt. Strategische planning richt zich op het ontwikkelen van plannen die om kunnen gaan met een toekomst waarvan niet zeker is hoe deze er uit gaat zien. Mogelijke toekomstrichtingen zijn in die planvorming meegenomen. Hier is op beknopte wijze beschreven welke rol strategische planning bij het ontwikkelen van een strategie gericht op mobiliteitsmanagement kan spelen. Verderop in deze paragraaf is toegelicht hoe een SWOT analyse is uitgevoerd. Die is gericht op de maatregelen die kansrijk zijn.

Een toekomst die niet vastligt, actief benaderd

Strategische planning gaat er zoals Hutter (2004) beargumenteert van uit dat niet bekend is hoe de toekomst er uit gaat zien en dat het ook niet mogelijk is om de toekomst compleet te beïnvloeden. Dat geldt ook voor een veelvoud aan mobiliteitsontwikkelingen. Denk aan kosten van mobiliteit of congestie, wat onzekerheden met zich meebrengt. Of aan de maatschappelijke en politieke veranderingen in denkbeelden over mobiliteit.

De manier waarop mobiliteitsmanagement is in te zetten hangt sterk af van allerlei ontwikkelingen in de toekomst. Daarop hebben partijen die mobiliteitsmanagement toe willen passen niet of nauwelijks invloed. Dat sluit aan bij een pre-actieve benadering (Albrechts, 2010, p. 1116). Een dergelijke benadering maakt het mogelijk om alvast na te denken over het inspelen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Er wordt geen strakke planning gemaakt met een tijdstip waarop het proces moet zijn afgerond (Albrechts, 2004, p. 747). Het verloop van het proces bepaalt of en wanneer mobiliteitsmanagementmaatregelen worden toegepast.

De strategie dient dus inzichtelijk te maken welke relevante ontwikkelingen in de toekomst plaats kunnen vinden en hoe mobiliteitsmanagement hier bij aan kan sluiten.

Doelgericht

Mobiliteitsmanagement is een breed thema. Het risico bestaat om in detail te verzanden of allerlei onderwerpen erbij te betrekken die enigszins raakvlak hebben. Hutter (2004, p. 210) beargumenteert daarom dat een strategie dient te bestaan uit zwaartepunten die in samenhang met elkaar zijn vormgegeven. Het gaat daarbij vooral om procesmatige zwaartepunten en niet om inhoudelijke doelen. Zodoende dient de strategie de belangrijkste hoofdlijnen duidelijk weer te geven en niet in te gaan op details voor de uitvoering.

De uiteindelijke uitvoering wordt gedurende het proces door verschillende actoren samen bepaald (Albrechts, 2004, p.747).

Actoren mobiliseren

Het mobiliseren van actoren neemt binnen strategische planning een belangrijke rol in (Albrechts, 2004; Hutter, 2004). Mobiliteitsmanagement is enkel uitvoerbaar wanneer draagvlak bestaat bij private en publieke actoren. Zodoende is het governance concept in deze situatie toepasbaar (Getemis, 2010, p.141). Dat betekent dat in beeld gebracht dient te worden wat de positie van belanghebbenden ten opzichte van dit onderwerp is. De strategie dient dus een beeld van de positie van verschillende actoren te schetsen en aan te geven hoe verschillende actoren in het proces betrokken worden.

Scoretabel

Alvorens de SWOT-analyse is uitgevoerd is een scoretabel ontwikkeld. Deze geeft een overzicht van de mate waarin verschillende vormen van mobiliteitsmanagement aansluiten bij een aantal criteria. Dat is een tabel waarin verschillende alternatieven (in dit geval mobiliteitsmanagement maatregelen) zijn weergegeven en gekoppeld aan diverse criteria (De Roo & Voogd, 2007, p. 194, 195). In de rijen zijn verschillende criteria weergegeven, die zijn afgeleid uit de interviews en de wensen van de gemeente. Per criteria is vervolgens per alternatief met een kleur aangegeven in hoeverre het alternatief met de criteria overeenkomt. Zodoende ontstaat een overzichtelijke tabel waarin uit kleuren is af te leiden in hoeverre bepaalde maatregelen kansrijk zijn. Dat geeft de lezer in één oogopslag een duidelijk overzicht. De tabel vormt zodoende een overzichtelijke presentatie van de verschillende maatregelen. De tabel vormt zodoende een presentatiemiddel, de SWOT analyse vormt het meer gedetailleerde analysemiddel.

SWOT analyse

Een SWOT analyse is uitgevoerd waarin sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen inzichtelijk zijn gemaakt.

Dit onderdeel bestaat ten eerste uit een overzicht van maatregelen en een SWOT analyse van maatregelen. Vervolgens is de strategie zelf ontwikkeld. Daarin is een richting gegeven aan de toepassing van mobiliteitsmanagement in Oss.

SWOT staat voor *Strengths*, *Weaknesses*, *Opportunities* en *Threats*. De sterke en zwakke punten richten zich op de situatie binnen een bepaalde organisatie of binnen een bepaald proces. De kansen en bedreigingen richten zich op de situatie van buitenaf (Dyson, 2002, p. 632).

In een andere benadering staan sterke en zwakke punten voor zaken zoals die nu zijn en zijn kansen en bedreigingen gericht op de toekomst (Ruijs, Jukema & Splinter, 2010, p. 56).

In deze scriptie is gekozen voor een combinatie tussen beide benaderingen. Die is als volgt te beschrijven: sterke en zwakke punten zijn zaken die vaststaan, kansen en bedreigingen zijn zaken die onzeker zijn. Deze definitie sluit aan bij strategische planning. Daarin is het uitgangspunt dat toekomstige ontwikkelingen niet vastliggen, maar verschillende richtingen uit kunnen gaan.

De SWOT analyse is per maatregelencategorie (zoals ook in de scoretabel weergegeven) uitgevoerd. Bovendien is een algemene SWOT analyse uitgevoerd waarin maatregelen zijn weergegeven die voor mobiliteitsmanagement in het algemeen gelden.

4 Verplaatsingsgedrag en mobiliteitsmanagement

Dit hoofdstuk gaat over verplaatsingsgedrag en mobiliteitsmanagement. De nadruk ligt op het laatste, maar inzicht in het ontstaan van verplaatsingsgedrag is nuttig aangezien de inzet zich richt op het beïnvloeden van dat gedrag.

Dit hoofdstuk begint met een paragraaf die op verplaatsingsgedrag is gericht. Inzicht in dat gedrag is immers nodig om het te beïnvloeden. Vervolgens zijn verschillende vormen van mobiliteitsmanagement besproken.

4.1 Verplaatsingsgedrag: het ontstaan

Mensen verplaatsen zich om bepaalde activiteiten uit te kunnen voeren. Het verplaatsen is meestal geen doel op zich, maar een middel om het uitvoeren van bepaalde activiteiten mogelijk te maken (Dijst e.a., 2002, p.28).

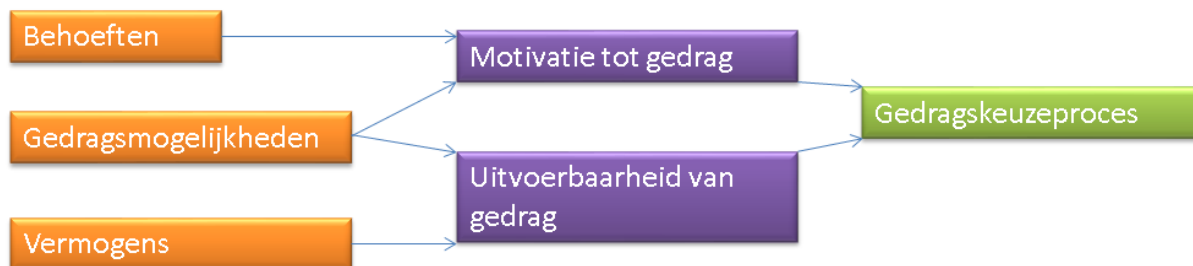
Tijd, kosten en moeite

Het maken van verplaatsingen levert voor mensen weerstanden op. Meestal wordt de verplaatsing niet beschouwd als een doel, dus het uitvoeren van de verplaatsing zelf levert voor mensen geen voordeel op. De activiteit die door de verplaatsing wordt mogelijk gemaakt wel.

Het maken van een verplaatsing levert zodoende een weerstand op. Die weerstand bestaat uit de componenten tijd, kosten en moeite (Annema, 2002, p. 99-112). De componenten tijd en geld zijn objectief meetbaar. Echter voert iemand die zich verplaatst meestal geen zorgvuldige analyse uit, maar baseert de keuze op de gevoelsmatige reistijd en kosten. De wijze waarop iemand deze waardeert verschilt eveneens per persoon. Iemand met een hoog inkomen zal de componenten anders waarderen dan iemand die een laag inkomen heeft. Voor het component moeite geldt dat dit heel moeilijk objectief is waar te nemen. Het bestaat uit zaken als comfort, gemak, veiligheid, betrouwbaarheid en imago (Muconsult, 1999). Wat de één als positief waardeert, kan voor de ander een negatief aspect zijn. Denk bijvoorbeeld aan fietsen. Sommige mensen zullen de beweging als positief en gezond ervaren, anderen vinden het vermoeiend en vervelend. Daardoor is het aspect moeite erg lastig te waarderen.

NOA Model (Needs, Opportunities, Abilities)

Het NOA model verklaart het ontstaan van verplaatsingsgedrag (Vlek e.a., in Dijst, Rietveld & Steg, 2003, p. 30). Volgens dit model zijn er drie determinanten die het verplaatsingsgedrag van een individu verklaren. Ten eerste zijn dat de behoeften van mensen om bepaalde activiteiten uit te voeren. Ten tweede zijn er bepaalde gedragsmogelijkheden om een verplaatsing uit te voeren. Denk aan het reizen per auto of met de fiets. Ten derde speelt het vermogen om een bepaalde activiteit uit te kunnen voeren een rol. Bijvoorbeeld de mogelijkheid om een auto te besturen, of het kunnen fietsen. In figuur 4.1 zijn deze drie determinanten van verplaatsingsgedrag aan de linkerzijde weergegeven.



Figuur 4.1 Het NOA model, met individuele determinanten van verplaatsingsgedrag. (Bron: gebaseerd op Vlek e.a., in Dijst, Rietveld & Steg, 2003, p. 30).

Zoals in figuur 4.1 schematisch is weergegeven, beïnvloeden de behoeften en gedragmogelijkheden de motivatie tot een bepaald gedrag (Dijst, Rietveld & Steg, 2003, p. 30-31). Bijvoorbeeld heeft iemand behoefte aan een zovakantie en er zijn vanaf zijn woonplaats vluchten naar een tropisch resort. In dat geval is er een motivatie om een bepaald gedrag te vertonen (in het voorbeeld een vliegreis naar het tropische resort). Die gedragmogelijkheden beïnvloeden de uitvoerbaarheid van gedrag. Die uitvoerbaarheid wordt eveneens beïnvloed door de mogelijkheden die een individu heeft (of denkt te hebben). Wanneer iemand niet over een rijbewijs beschikt, is het bijvoorbeeld niet mogelijk om met de auto te rijden. Of wanneer men onvoldoende geld heeft, valt een reis met het vliegtuig af. Vervolgens vindt een gedragskeuzeproces plaats. Gebaseerd op de motivatie tot gedrag en de uitvoerbaarheid daarvan bepaalt een individu welk verplaatsingsgedrag hij of zij gaat vertonen.

NOA model en mobiliteitsmanagement

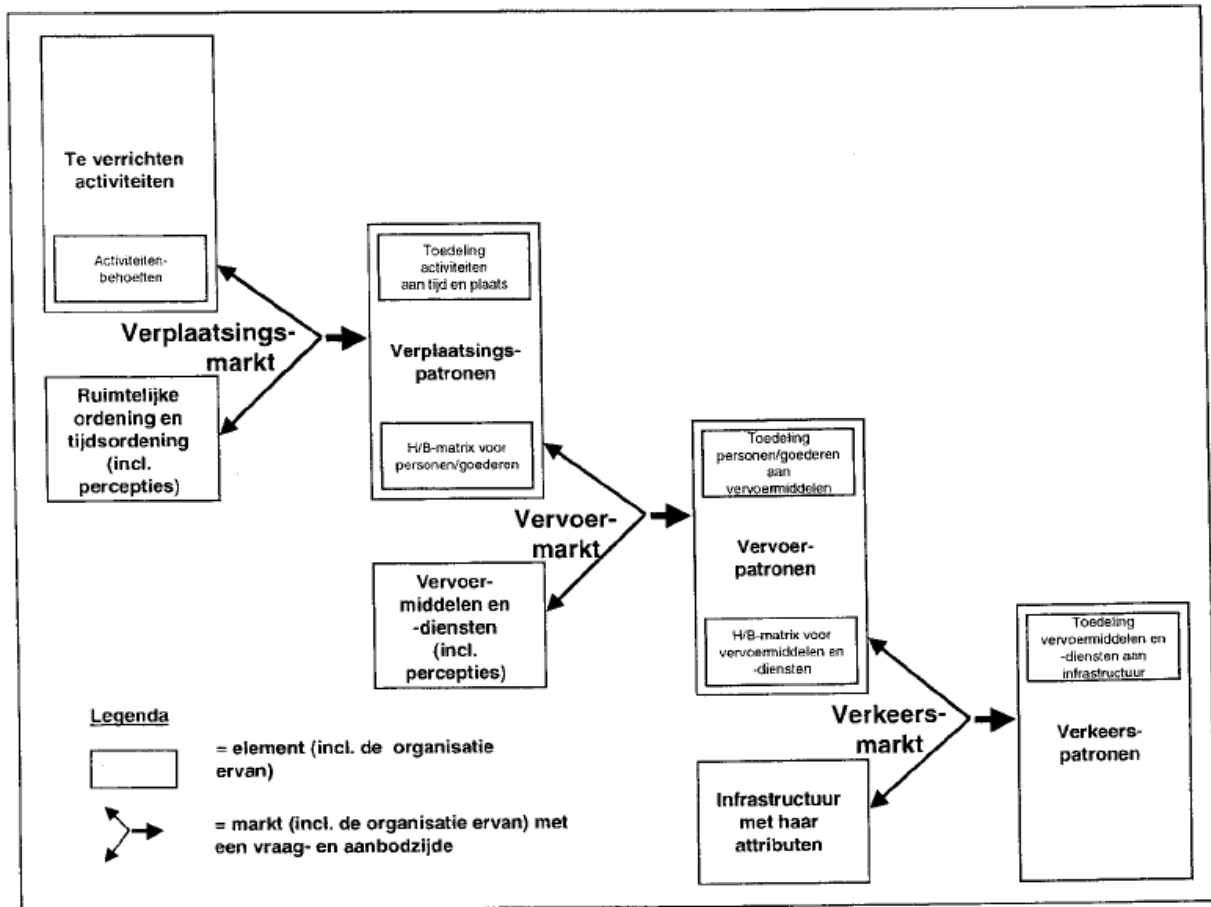
Met name de gedragmogelijkheden en vermogens die mensen hebben (of het beeld dat zij daar van hebben) zijn middels mobiliteitsmanagement te beïnvloeden. Qua gedragmogelijkheden kunnen fysieke maatregelen getroffen worden, waardoor gedragmogelijkheden ten gunste van duurzame reismogelijkheden veranderen (KpVV, 2007). Ook is het mogelijk mensen door communicatieve maatregelen te informeren over de verschillende gedragmogelijkheden en de kenmerken daarvan. Een andere optie om gedragmogelijkheden te beïnvloeden is het stimuleren van het uitvoeren van activiteiten op andere locaties, bijvoorbeeld thuiswerken.

Vermogens zijn eveneens door mobiliteitsmanagement te beïnvloeden. Bijvoorbeeld door het beprijsen van niet duurzaam verplaatsingsgedrag en het goedkoper maken van duurzamere reismogelijkheden. Denk aan goedkoper openbaar vervoer, kilometerheffing en parkeerbeleid.

Systeemdiagram verkeer en vervoer

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de jaren 90 het Questa project opgezet, waarbij toekomstscenario's inzichtelijk werden gemaakt. Verschillende onderzoeken zijn uitgevoerd. Eén van die onderzoeken is het geven van een systeembeschrijving, gericht op het beleidsveld verkeer en vervoer (Van de Riet & Egeter, 1998, p. 2). De systeembeschrijving wordt ook wel het Questa model genoemd. Het verkeers- en vervoersysteem is daarbij opgevat als een markt. Daar vindt een wisselwerking tussen vraag en aanbod plaats. In figuur 4.2 is het Questa model

weergegeven. Het model gaat uit van de verplaatsingsmarkt, de vervoermarkt en de verkeersmarkt. De verschillende markten en elementen in het model beïnvloeden elkaar wederzijds.



Figuur 4.2 Systeemiagram voor het beleidsveld verkeer en vervoer. (Van de Riet & Egeter, 1998, p. 7).

De verplaatsingsmarkt

Op de verplaatsingsmarkt wordt bepaald hoeveel verplaatsingen er tussen welke locaties ontstaan (Van de Riet & Egeter, 1998, p. 3). Dat hangt in eerste instantie af van de behoefte van mensen om bepaalde activiteiten uit te voeren en de locatie waar zij deze activiteiten bij voorkeur uitvoeren. Daarnaast beïnvloeden de vervoer- en verkeersmarkt de verplaatsingsmarkt, aangezien deze mogelijkheden en beperkingen bieden voor het verplaatsen tussen bepaalde locaties.

De vervoermarkt

Op de vervoermarkt wordt bepaald welke vervoermiddelen personen en goederen gebruiken (Van de Riet & Egeter, 1998, p. 3). De verplaatsingspatronen die op de verplaatsingsmarkt tot stand zijn gekomen beïnvloeden dit, in combinatie met de beschikbare vervoermiddelen en diensten. Bij dat laatste gaat het niet alleen om de werkelijke kwaliteit die deze vervoerwijzen bieden, maar ook om het beeld (de perceptie) dat mensen van een bepaald vervoermiddel of een bepaalde vervoerdienst hebben. De vervoermarkt wordt in tweede instantie weer beïnvloed door de verkeersmarkt, gezien de mogelijkheden en beperkingen die infrastructuur met zich meebrengt.

De verkeersmarkt

Op de verkeersmarkt ontstaan verkeerspatronen. Zodoende is de verkeersmarkt de markt die zichtbaar is, mensen en voertuigen verplaatsen zich over bepaalde verbindingen. De beschikbare infrastructuur en de vervoermarkt bepalen de verkeerspatronen die ontstaan (Van de Riet & Egeter, 1998, p. 4). Andersom beïnvloedt de verkeersmarkt ook de vervoermarkt en daarmee de verplaatsingsmarkt. Dat komt doordat (de capaciteit van) de aanwezige infrastructuur bepaalde reismogelijkheden verbetert en andere verslechtert.

QUESTA model en mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement richt zich op alle drie de markten. Mobiliteitsmanagement dat zich richt op infrastructuur, beïnvloedt de verkeersmarkt. Mobiliteitsmanagement dat gericht is op het stimuleren of ontmoedigen van het gebruik van vervoermiddelen en – diensten richt zich op de vervoermarkt. Maatregelen die zich richten op het uitvoeren van andere activiteiten of dezelfde activiteiten op andere locaties en tijdstippen beïnvloeden vooral de verplaatsingsmarkt. Doordat de verschillende markten elkaar beïnvloeden, kunnen mobiliteitsmanagementmaatregelen elkaar versterken, of kunnen bepaalde maatregelen op andere terreinen mobiliteitsmanagementmaatregelen verzwakken. Wanneer bijvoorbeeld een nieuwe weg wordt aangelegd, heeft dat invloed op de verkeersmarkt. Wanneer die voor de auto gunstiger wordt, vindt op de vervoermarkt een verschuiving van modaliteiten plaats; meer mensen reizen met de auto, minder met het openbaar vervoer. Zodoende is het moeilijker om met mobiliteitsmanagement een verschuiving in de modal split ten gunste van het openbaar vervoer te bereiken.

NOA en QUESTA

Beide modellen gaan in op verplaatsingsgedrag. Het NOA model gaat preciezer in op de keuze die een individu maakt, terwijl het QUESTA model gedetailleerder aandacht besteedt aan verplaatsingen op netwerkniveau.

Beide modellen maken wat mobiliteitsmanagement betreft heel duidelijk dat allerlei factoren elkaar beïnvloeden, waardoor de totstandkoming van verplaatsingsgedrag zeer complex is. Uit de modellen blijkt dat het beïnvloeden van meerdere determinanten een groter effect op het verplaatsingsgedrag heeft, dan wanneer slechts een enkel onderdeel wordt beïnvloed. Voor dit onderzoek betekent dit dat verschillende soorten maatregelen aandacht krijgen, die op verschillende markten betrekking hebben. Meer concreet betekent dit dat aandacht uitgaat naar zowel mensgerichte maatregelen en infrastructurele maatregelen. In paragraaf 4.3 is hier nader op ingegaan.

4.2 Kenmerken mobiliteitsmanagement

In deze paragraaf is beschreven wat mobiliteitsmanagement is, waarom het wordt toegepast en wat voor soort maatregelen er zijn. In de volgende paragrafen worden verschillende mobiliteitsmanagement thema's nader uitgewerkt.

Wat is mobiliteitsmanagement

"Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen" (KpVV, 2006b, p.9). Dat betekent dat mensen worden geprikkeld om op andere wijzen dan met de auto te reizen.

Of om op andere tijdstippen (buiten de spits) te reizen of activiteiten op andere locaties uit te voeren. Het prikkelen van mensen kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door het geven van al dan niet financiële beloningen of het verbeteren van reismogelijkheden.

Waarom mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is gericht op het veranderen van verplaatsingsgedrag. Die verandering is om diverse redenen nodig. Rotmans (2003, p. 195, 196) noemt er een aantal. Ten eerste is er sprake van congestie, wat niet alleen tijd kost maar ook tot extra verbruik van brandstof leidt. Ten tweede brengt mobiliteit aanzienlijke kosten met zich mee, voor zowel de private als publieke sector. In 2010 werd in Europa circa 1.000 miljard euro aan de transportsector uitgegeven. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012, p. 117) raamt alleen al de kosten voor voertuigverliesuren op Nederlandse autosnelwegen op 2,3 tot 3 miljard euro in 2011. Ten derde leidt de groei van mobiliteit tot een uitbreiding van infrastructuur, met bijbehorend ruimtebeslag. Ten vierde kan automobilité leiden tot meer verkeersslachtoffers. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2012, p. 130) concludeert het volgende: "groei van de motorvoertuigkilometers in de periode 2000-2011 draagt bij aan een toename van het aantal verkeersdoden met ongeveer 7 procent." Ten vijfde leiden extra verplaatsingen (met de auto) tot meer uitstoot van schadelijke stoffen. Ten zesde kent mobiliteit nog andere externe effecten, zoals geluidsoverlast. Ten zevende biedt mobiliteitsmanagement wanneer het zich op fietsgebruik richt ook voordelen voor de gezondheid van werknemers. Behalve dat dat voor werknemers aangenaam is, is het een mogelijkheid om het ziekteverzuim terug te dringen waarmee werkgevers kosten besparen (Hendriksen & Van Gijlswijk, 2010, p. 9, 10). Ten slotte kan mobiliteitsmanagement bijdragen aan het bereiken van andere doelstellingen, zoals duurzaamheid. Dat gaat echter niet vanzelf, een positieve attitude gericht op duurzaamheid hoeft niet direct te leiden tot concrete stappen (Holden, 2007, p. 36).

Vormen van mobiliteitsmanagement

De diversiteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen is groot. Hieronder is beschreven welke maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement bestaan en welke kenmerken aan deze maatregelen zijn gerelateerd.

Push en pull, dwingend en vrijblijvend

Als eerste is onderscheid te maken tussen push- en pullmaatregelen (Silva, 2013, p. 10). De laatste categorie maatregelen kenmerkt zich door het stimuleren van gewenst gedrag. Denk bijvoorbeeld aan het promoten van fietsgebruik. De eerste categorie kenmerkt zich door het ontmoedigen van verplaatsingsgedrag dat in het kader van duurzame mobiliteit ongewenst is, bijvoorbeeld door het verhogen van parkeertarieven. Maatregelen zijn eveneens onder te verdelen in dwingende en vrijblijvende maatregelen. Gärling & Schuitema (2007) beargumenteren dat dwingende maatregelen effectiever zijn, maar er meer draagvlak bestaat voor vrijblijvende maatregelen. Zij concluderen dat dwingende en vrijblijvende maatregelen elkaar kunnen versterken, zodoende bevelen zij een combinatie van beide aan. Vrijblijvende pullmaatregelen kunnen het draagvlak voor dwingende (push)maatregelen versterken.

Gärling & Schuitema (2007) baseren hun conclusie op verschillende onderzoeken die aantonen dat puur vrijblijvende maatregelen niet resulteren in minder autogebruik. Fujii & Kitamura (2003) hebben gedragsveranderingen na verstrekking van een eenmalig gratis busabonnement onderzocht. Zij concluderen dat het busgebruik toeneemt, maar het autogebruik niet daalt. Wel nemen zij na de proef met het busticket een minder sterke gewoonte gericht op autogebruik waar. Fujii & Kitamura (2003, p. 93) suggereren daarom dat dergelijke niet dwingende maatregelen toch potentieel kansrijk zijn.

Maatregelen gericht op infrastructuur, vervoer en de mens

Bérénois (in Van den Ackerveken, 2011, p. 22) geeft aan dat mobiliteitsmanagement gericht kan zijn op infrastructuur, vervoersdiensten of op de mens. Maatregelen gericht op de mens zijn kansrijk wanneer de perceptie die mensen van vervoermogelijkheden hebben niet aansluit bij de werkelijke situatie. Dat kan al lange tijd het geval zijn, maar het komt ook voor dat de werkelijke situatie wijzigt, terwijl men dat nog niet beseft. Gärling & Schuitema (2007, p. 141) delen mobiliteitsmanagementmaatregelen in vier categorieën in. Zij onderscheiden fysieke maatregelen, wet- en regelgeving, economisch beleid en maatregelen op het gebied van informatie en educatie. Onder fysieke maatregelen scharen zij zowel vervoerdiensten als infrastructurele maatregelen. Een andere indeling maakt het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) (2007, p.39). Het KpVV verdeelt de maatregelen in zes categorieën: vervoermanagement, fiets, parkeren en overstappen, openbaar vervoer, informatie en communicatie en overige maatregelen. In de laatste categorie gaat het om gedeeld autogebruik en sociale veiligheid.

4.3 Maatregelen per soort

In de deze paragraaf is voor mobiliteitsmanagement toegelicht welke aspecten daarbij een rol spelen. Daarbij zijn de verschillende duurzame modaliteiten afzonderlijk besproken, evenals de mogelijkheden die door parkeerbeleid geboden kunnen worden. Eveneens wordt aandacht besteed aan maatregelen die bedrijven met hun vervoerbeleid kunnen nemen, waaronder het aanbieden van vervoerdiensten en het al dan niet verstrekken van reiskostenvergoedingen. Er is aandacht besteed aan maatregelen die zich op zowel de verplaatsingsmarkt, de verkeersmarkt en vervoermarkt richten. Onderscheid is binnen maatregelsoorten gemaakt tussen maatregelen gericht op de vervoerdiensten, infrastructuur of de mens (gedragsbeïnvloeding), zoals in voorgaande paragraaf is omschreven. Per soort maatregel is onder effectiviteit steeds aangegeven welke factoren invloed hebben op het effect van de maatregel.

Fiets

De fiets is milieuvriendelijk, flexibel en op korte afstanden relatief snel. Vandaar dat de fiets met name op de korte afstand voordelen biedt, waarbij de elektrische fiets ook voor wat minder korte afstanden kansen biedt. Bovendien is geen vervoerdienst nodig, wat er toe leidt dat kosten beperkt zijn. Wel draagt een goede fietsinfrastructuur bij aan meer comfort en veiligheid.

Infrastructuur

Een goed fietsnetwerk maakt het gebruik van de fiets aantrekkelijker. Een goed netwerk kenmerkt zich door comfort (niet alleen fysiek, maar ook aantrekkelijk), directheid (in tijd en afstand), samenhang en veiligheid (Reuser, 2013, p. 15-19). Maatregelen gericht op fietsinfrastructuur "bestaan onder andere uit de aanleg en onderhoud van fietspaden, het bevorderen van directe verbindingen, het opheffen van barrières, het aanbrengen van bewegwijzering" (Henstra e.a., p. 28). Daarnaast zijn infrastructurele maatregelen gericht op het stallen van fietsen mogelijk, waarbij te denken is aan (bewaakte) fietsenstallingen en fietsrekken of -klemmen (KpVV, 2007).

Gedragbeïnvloeding en communicatie

Met betrekking tot gedragbeïnvloeding bestaan uiteenlopende mogelijkheden. Er is onderscheid te maken tussen campagnes gericht op het individu en maatregelen die zich op het beïnvloeden van de publieke opinie richten (Coffman, in Daniels, 2011, p. 37-38). Over de laatste categorie maatregelen is minder informatie bekend. Op het individu gerichte maatregelen zijn ook specifiek op een bepaalde groep te richten.

Maatregelen gericht op informatie, communicatie en stimulans kunnen enkel informatief en overtuigend werken, door het geven van informatie of het voeren van campagnes. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan het informeren van mensen over het gegeven dat het maar een klein gedeelte van de tijd regent, ervan uitgaande dat de perceptie van mensen daarover anders is dan de werkelijkheid (BRAMM, z.j.). Eveneens wordt de mogelijkheid geboden om een elektrische fiets uit te proberen.

Daarnaast bestaan situaties waarbij een beloning wordt geboden. Denk aan financiële prikkels of de opzet van bepaalde spaarsystemen (Daniels, 2011, p. 55).

Zoals met veel mobiliteitsmanagementmaatregelen is in algemene zin niet te zeggen in hoeverre het stimuleren van fietsgebruik tot een afname van het autogebruik leidt. Dat is afhankelijk van de specifieke situatie en de gekozen middelen om het gedrag te beïnvloeden. De af te leggen afstand heeft een sterke invloed op de kansen voor het fietsgebruik. Henstra e.a. (2005, p. 33) concluderen dat dankzij fietsbeleid een daling van het fietsgebruik is voorkomen. Dat toont aan dat beleid een positieve invloed heeft gehad op het fietsgebruik. Het autogebruik is niet afgenomen, maar een stijging van het autogebruik is volgens hen dus wel te voorkomen. Dat is met name mogelijk wanneer verschillende soorten maatregelen elkaar versterken.

Effectiviteit

De effectiviteit van het promoten van de fiets verschilt per situatie. Specifiek voor de fiets is de reisafstand erg belangrijk, aangezien de snelheid van de fiets laag is. Regelmatig wordt een acceptabele fietsafstand van 7,5 kilometer genoemd (zie bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, 2006). Voor de elektrische fiets ligt deze afstand wat hoger. Het aandeel van de fiets neemt af naarmate de reisafstand toeneemt (CBS, 2012a). Ook aspecten gericht op comfort spelen een rol, zoals veiligheid en aangename fietsverbindingen.

Openbaar vervoer

Mobiliteitsmanagement kan zich richten op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer (ov). Dat kan zich op verschillende aspecten richten.

Infrastructuur

Wat betreft investeringen in infrastructuur kan het zowel om separate infrastructuur gaan, als om het verbeteren van infrastructuur die met andere verkeersdeelnemers wordt gedeeld (Gemeente Oss, 2013a). Denk daarbij aan het prioriteit geven van de bus bij verkeerslichten. Eveneens is het mogelijk aandacht te besteden aan haltevoorzieningen.

Verbetering van infrastructuur heeft invloed op de reistijd, betrouwbaarheid en het comfort van een reis met het openbaar vervoer. De mate waarin dit het gebruik van het openbaar vervoer beïnvloedt is afhankelijk van de omvang van de maatregelen en de aangeboden vervoerdienst.

Vervoerdiensten

Het vervoersaanbod heeft invloed op de reistijd en wachttijd die mensen ervaren bij het gebruik van het openbaar vervoer. Wanneer de frequentie van een ov-lijn hoger is, zijn er meer mensen die gebruik maken van de betreffende lijn. De gemiddelde tijd die mensen kwijt zijn aan het wachten op openbaar vervoer neemt bij een hogere frequentie namelijk af (Bakker & Zwaneveld, 2009, p. 74, 75). Bovendien wordt wachttijd als vervelender ervaren dan reistijd.

Informatie, communicatie en stimulans

Doordat openbaar vervoer een dienstregeling kent en er bepaalde tariefstructuren zijn, maakt duidelijke informatie het voor reizigers eenvoudiger om met het openbaar vervoer te reizen. Ook hiervan zijn precieze effecten moeilijk in te schatten, aangezien de mate van communicatie sterk kan verschillen. Kosten van openbaar vervoer zijn duidelijk inzichtelijk, mensen betalen per rit of per tijdseenheid. Het verlagen van deze kosten kan als een stimulans werken.

Tarieven

In tegenstelling tot bij andere modaliteiten ervaren reizigers bij het openbaar vervoer direct de totale kosten bij een verplaatsing. Een lager tarief kan er toe leiden dat meer mensen het openbaar vervoer gebruiken (Paulley e.a., 2006).

Effectiviteit

Wat betreft de tarieven van openbaar vervoer is veel onderzoek gedaan naar de resultaten van het verlagen van ov-tarieven of het aanbieden van gratis openbaar vervoer. Wanneer de prijs van het ov daalt, neemt het aantal reizigers normaliter toe. (Paulley e.a., 2006, p. 296,297). De precieze prijselasticiteit is daarbij afhankelijk van verschillende factoren, waaronder de mogelijkheden van andere modaliteiten en het reismotief.

Wat betreft de reistijden van het openbaar vervoer geldt dat dit eveneens van invloed is op verplaatsingskeuzen, zoals is beargumenteerd in paragraaf 3.1. De routes van openbaar vervoer evenals de frequentie (wachttijden) en aansluitingen bepalen die snelheid. De mate waarin het openbaar vervoer kansrijk is hangt af van de relatie tussen de woon- en werklocaties van mensen en het beschikbare openbaar vervoernetwerk.

Carpoolen

Het idee achter carpoolen is eenvoudig, mensen reizen samen van of naar hun werk. Dat kan door mensen thuis op te halen, of door op carpoolplaatsen af te spreken en daar de auto of fiets achter te laten.

Infrastructuur

In het verleden zijn verschillende carpoolplaatsen in Nederland gerealiseerd. Echter gebruikt slechts 3 procent van de carpoolers deze terreinen (KpVV, 2007, p. 48,49). Wel brengt de aanwezigheid van de plaatsen volgens het KpVV het carpoolen onder de aandacht. Ook bestaat de mogelijkheid aparte carpoolstroken aan te leggen, maar dat leidt tot juridische en politieke problemen (KpVV, 2007, p. 48,49). Bij bedrijven zijn er mogelijkheden om aparte carpoolparkeerplaatsen aan te leggen. Op openbaar terrein is dat lastig, omdat handhaving praktisch onmogelijk is.

In het buitenland worden carpoolstroken toegepast, soms met succes. In Nederland is daar ook een proef mee gehouden, maar dit stuitte op bezwaren m.b.t. wet- en regelgeving (KpVV, 2007, p. 48).

Vanpoolen

Naast carpoolen, waar medewerkers met hun eigen auto (of auto van de zaak) rijden, is het eveneens mogelijk om te vanpoolen (KpVV, 2007, p. 48, 49). In de paragraaf bedrijfsvervoer is dit nader toegelicht.

Informatie, communicatie en stimulans

Informatie en communicatie kan zich richten op het registreren van mogelijke carpoolers. Een voorbeeld is de website carpooldate.nl, waar belangstellenden zich kunnen aanmelden om te carpoolen (Carpooldate, z.j.). Bovendien kunnen werkgevers campagnes opzetten.

Effectiviteit

Indien bereikt wordt dat meer mensen carpoolen neemt het aantal autoverplaatsingen af en zijn minder parkeerplaatsen nodig. Bovendien hoeven mensen niet van modaliteit te veranderen. Carpoolen blijkt met name kansen te bieden in de industrie en bouw (KpVV, 2006a). Dat heeft te maken met vaste werktijden.

Multimodaal vervoer

Bij multimodaal vervoer wordt een rit van of naar het werk met verschillende vervoerwijzen afgelegd. De combinatie kan bestaan uit een rit met de fiets en het openbaar vervoer, de fiets en de auto, de auto en het openbaar vervoer of de auto en de fiets.

Infrastructuur

Wat de infrastructuur betreft gaat het om parkeerplaatsen voor de auto en stallingen voor de fiets. Daarbij kunnen wachtvoorzieningen worden aangebracht. Onderscheid wordt gemaakt tussen P+R terreinen met een herkomstfunctie en P+R terreinen met een bestemmingsfunctie. Bij een herkomstlocatie ligt het P+R terrein dichtbij de woonlocatie van de gebruiker. Reizigers stappen nabij hun woonlocatie over op het openbaar vervoer en leggen daarmee meestal het grootste deel van hun reis af

(KpVV, 2013, p. 21, 22). Bij bestemmingslocatie is het juist andersom, mensen reizen eerst een stuk met de auto en leggen het laatste en meestal ook kleinste gedeelte van hun reis met het openbaar vervoer af. Sommige terreinen hebben zowel een herkomst- als een bestemmingsfunctie.

Vervoerdiensten

Het aanbod van openbaar vervoer beïnvloedt de reismogelijkheden bij P+R locaties. Bij een bestemmingslocatie is een hoge frequentie van het openbaar vervoer nodig, gezien het gegeven dat automobilisten niet precies weten hoe laat ze aan gaan komen. (KpVV, 2013, p. 21,22).

Informatie, communicatie en stimulans

Communicatie over reismogelijkheden en tarieven is belangrijk. Doordat zowel kosten voor parkeren als het openbaar vervoer bestaan, is het belangrijk om inzichtelijk te maken hoe hoog deze kosten zijn (KpVV, 2013, p. 26). Ook het geven van (dynamische) reisinformatie biedt kansen.

Effectiviteit

Met name wanneer tijdwinst of financiële winst te behalen is blijken P+R terreinen effectief te zijn (KpVV, 2013). Bij P+R terreinen is met name bij bestemmingslocaties frequent openbaar vervoer nodig. Park + Bike is een minder vaak toegepast concept. Volgens het KpVV (2012) is dit op grote en kleine schaalniveaus kansrijk. Wel moet het P+B terrein voordelen bieden voor de reiziger. Dat kan wanneer parkeren op de bestemming duur of lastig is, of wanneer sprake is van filevorming.

Parkeerbeleid

Parkeerbeleid kan het gebruik van de auto ontmoedigen en daarmee het gebruik van duurzamere reismogelijkheden stimuleren.

Mogelijkheden regelgeving parkeren

Gemeenten hebben de mogelijkheid om betaald parkeren in te voeren of gebieden waar dit geldt uit te breiden. Combinatie met voorzieningen zoals Park & Bike kunnen het autogebruik reduceren, er is dan immers een alternatief voor de auto (KpVV, 2012). Ook kan het voor mensen aanleiding zijn om in plaats van met de auto op een andere manier te reizen, met de fiets of het openbaar vervoer.

Gemeenten kunnen bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeernormen hanteren. Eveneens kan betaald parkeren worden ingevoerd (KpVV, 2007, p. 58). Schneijderberg, Martens & Talens (2012) introduceren het concept om een markt voor parkeren te introduceren. Gebaseerd op de eigendomsrechtenbenadering wordt het voor bedrijven mogelijk onderling parkeercapaciteit te verhandelen, waardoor bedrijven parkeerkosten duidelijker ervaren. Dat vormt een stimulans om het aantal benodigde parkeerplaatsen te stimuleren. Dit concept verdient nog nadere uitwerking alvorens het in de praktijk toepasbaar is.

Effectiviteit

Van deze pushmaatregel is te verwachten dat het tot een vermindering van het autogebruik kan leiden (Gärling & Schuitema, 2007). Echter bestaat wel het risico dat het

draagvlak beperkt is. Dat brengt met zich mee dat werkgevers soms wat huiverig zijn met het invoeren van deze maatregel, aangezien werknemers het niet als goed werkgeverschap zien (De Boer, 2011, p. 20,21). Voordelen zijn te vinden in meer parkeergelegenheid voor bezoekers en een besparing op parkeerplaatsen. De Boer (2011) concludeert op basis van verschillende onderzoeken dat betaald parkeren één van de meest effectieve maatregelen is om het autogebruik voor woon-werkverkeer terug te dringen. Een afname van het autogebruik van 15 à 30 procent is haalbaar. In gebieden waar werknemers niet op het terrein van hun werkgever parkeren, kan een gemeente besluiten betaald parkeren in te voeren. Risico is wel dat dit conflicteert met andere functies van de parkeergelegenheid. Bijvoorbeeld ontstaat vrees dat centrumbezoekers de verplaatsingsweerstand als te hoog ervaren en op een andere locatie gaan winkelen. Combinatie met andere mobiliteitsmanagement maatregelen leidt tot meer draagvlak voor het invoeren van gereguleerd parkeren (Tindemans, 2006, p.28). Het is belangrijk dat werknemers niet op een andere gratis (openbare) parkeergelegenheid in de nabijheid kunnen parkeren, zodat de effectiviteit van de maatregel verloren gaat.

4.4 Bedrijfsvervoer, reiskostenvergoeding en thuiswerken

In deze paragraaf is aandacht besteed aan woon-werkverkeer gerelateerde regelingen binnen bedrijven. Ook is ingegaan op de mogelijkheden die bedrijven bieden voor thuiswerken. Deze regelingen maken het voor werknemers mogelijk om buiten de spits te reizen, thuis te werken of samen te reizen. De mogelijkheden voor deze regelingen zijn deels beperkt door fiscale regelgeving, waaraan in deze paragraaf ook aandacht is gegeven.

Bedrijfsvervoer

Bij bedrijfsvervoer worden werknemers met een busje of bus van (of in opdracht van) de werkgever van en naar hun werk gebracht (KpVV, 2007, p. 40). Dit biedt met name bij vaste werktijden en aanzienlijke verkeersstromen mogelijkheden. Fiscaal gezien mag een werkgever geen onbelaste reiskostenvergoeding geven bovenop het vervoer vanwege de werkgever (Belastingdienst, 2013a). Dat betekent dat als een werkgever voor de werknemer gratis vervoerdiensten aanbiedt, de werknemer daarbij geen reiskostenvergoeding mag krijgen.

Regelingen reiskostenvergoedingen

Zoals in de voorgaande paragrafen al is beschreven, hebben bedrijven veel vrijheid in het wel of niet verstrekken van reiskostenvergoedingen. Bovendien kunnen zij het parkeren op hun eigen terrein reguleren.

Wat het vergoeden van reiskosten betreft kan een werkgever kiezen bepaalde vervoerwijzen wel en andere niet te vergoeden. Dat vergt wel inspanningen wat betreft controle. Een andere optie is dat de werkgever de werknemers een bepaald mobiliteitsbudget geeft (De Boer, 2011, p. 15). Wanneer de werknemers hier slim mee om gaan, kunnen zij hun reiskosten grotendeels financieren. Wanneer ze altijd met de auto reizen, zullen ze zelf een deel van de kosten moeten betalen. Het idee achter de maatregel is dat mensen zich meer bewust worden van reiskosten.

Een reiskostenvergoeding wordt door de fiscus onder voorwaarden niet als loon gezien. Er hoeft dan geen inkomstenbelasting over deze vergoeding te worden betaald. Hieronder is weergegeven wat per modaliteit de voorwaarden zijn.

Fiets

Werkgevers kunnen onder voorwaarden de aankoop van een fiets vergoeden zonder dat dit bij het belastbaar loon wordt opgeteld (Belastingdienst, 2013a). Een belangrijke voorwaarde is dat aangetoond moet worden dat de werknemer de fiets minimaal voor 50% van de woon-werkritten wordt gebruikt. Daarnaast zijn er nog fiscale voordelen wanneer een werknemer zelf een fiets financiert. Bovendien kan een werkgever onbelast reiskosten vergoeden tot 19 cent per kilometer, wanneer de werknemer gebruik maakt van eigen vervoer, dus ook wanneer deze met de fiets reist.

Openbaar vervoer

Met betrekking tot woon-werkverkeer bestaan diverse fiscale mogelijkheden wanneer men met het openbaar vervoer reist. Wanneer een werknemer de reis zelf financiert, mag dit als aftrekpost worden opgegeven (Belastingdienst, 2013b). Ook indien de werkgever de reiskosten vergoedt bestaan er fiscale voordelen. Behalve in de vorige paragraaf genoemde onbelaste kilometervergoeding, hebben werkgevers ook mogelijkheden om ov-abonnementen te verstrekken aan hun werknemers, zonder dat hierover loonbelasting betaald moet worden.

Carpoolen

Wanneer mensen carpoolen dan mag de werkgever de reiskosten (maximaal 19 cent per kilometer) aan alle medewerkers vergoeden, dus ook aan diegenen die zelf niet rijden (Belastingdienst, 2013a). Ook is het mogelijk dat de bestuurder die omrijdt om zijn collega op te halen de extra kilometers krijgt vergoed, wanneer dat vanuit de werkgever is georganiseerd. In dat geval mogen de medewerkers die meerijden geen onbelaste kilometervergoeding krijgen. Er is dan namelijk sprake van vervoer vanwege de werkgever. Wanneer een werknemer zelf besluit om met een auto van de zaak collega's op te halen, mag aan diegenen die meerijden ook een onbelaste reiskostenvergoeding van maximaal 19 cent per kilometer worden vergoed, maar de werknemer die omrijdt krijgt geen vergoeding over de extra kilometers.

Multimodaal vervoer

De Belastingdienst noemt geen aparte mogelijkheden voor reiskostenvergoedingen (Belastingdienst, 2013a). Wel kan de werkgever een reiskostenvergoeding per kilometer geven of de kosten van het openbaar vervoer vergoeden.

Thuiswerken en flexwerken

Bekende concepten zijn thuiswerken en flexwerken. In het eerste geval werken werknemers (een deel van de tijd) thuis. Afhankelijk van het soort werkzaamheden is dat mogelijk. Flexwerken is een meer overkoepelend concept, waar het werken op verschillende locaties (dus ook thuiswerken) en tijdstippen onder valt. Naast het werken op afstand is het ook mogelijk op afstand te vergaderen, waardoor een thuiswerkende medewerker vanuit huis contact kan hebben met collega's (KpVV, 2009). Wanneer thuiswerken niet wordt gebruikt om verder van het werk te wonen en minder dagen per

week een grotere woon-werkafstand af te leggen, heeft het een positieve invloed op duurzaamheid. Ook bestaat de kans dat mensen vanwege de extra tijd die ze overhouden meer andere verplaatsingen maken. Dat kan leiden tot meer verkeer, vooral buiten de spitsuren (PC, K. Martens, 15/11/2013).

4.5 Bevindingen maatregelen mobiliteitsmanagement

Maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement zijn onder te verdelen in een aantal categorieën. Per categorie zijn verschillende vormen van mobiliteitsmanagement mogelijk. Dat varieert van het aanleggen van infrastructuur tot communicatie en gedragsbeïnvloeding.

De categorieën en onderwerpen die in voorgaande paragrafen zijn besproken zijn in tabel 4.1 weergegeven. Deze maatregelen zijn verder in deze scriptie vergeleken met de situatie in Oss. In de strategie (hoofdstuk 8) is aangegeven welke maatregelen op welke wijze kansen bieden in Oss.

Categorie	Soort maatregelen
Fiets	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructurele maatregelen voor snellere, comfortabelere en veiligere fietsinfrastructuur • Stallen fietsen • Gedragsbeïnvloeding door prikkels, communicatie
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbod vervoerdiensten • Infrastructuur aanpassen t.b.v. openbaar vervoer • Gedragsbeïnvloeding door het geven van al dan niet financiële prikkels en door communicatie
Carpoolen	<ul style="list-style-type: none"> • Organiseren carpoolmogelijkheden • Gedragsbeïnvloeding door het geven van al dan niet financiële prikkels en door communicatie
Multimodaal vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren parkeergelegenheid en stallingen • Gedragsbeïnvloeding door het geven van al dan niet financiële prikkels en door communicatie
Bedrijfsvervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliteren bedrijfsvervoer • Gedragsbeïnvloeding door het geven van al dan niet financiële prikkels en door communicatie
Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> • Gereguleerd parkeren • Tarieven gereguleerd parkeren • Parkeernormen bedrijven en organisaties
Regelingen reiskostenvergoeding, thuiswerken & werktijden	<ul style="list-style-type: none"> • Reiskostenvergoeding ongunstig voor auto • Reiskostenvergoeding gunstig voor andere modaliteiten • Fiscaal fietsenplan • Thuiswerken stimuleren • Flexibele werktijden mogelijk maken

Tabel 4.1 Overzicht maatregelen mobiliteitsmanagement (Bron: auteur).

5 Kenmerken en kansen mobiliteit in Oss

Dit hoofdstuk geeft een beeld van de situatie met betrekking tot verplaatsingsgedrag, verkeer en vervoer in Oss. Het gaat daarbij zowel om de huidige situatie als om de situatie met betrekking tot toekomstige mogelijkheden. Eveneens is een koppeling gelegd tussen deze situatie en maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement die daarbij aansluiten. Dit geeft een eerste richting aan mobiliteitsmanagement maatregelen die kansrijk zijn.

Om in beeld te brengen welke potentie er is voor mobiliteitsmanagement, is het ten eerste nodig om te weten hoeveel werknemers met welke modaliteiten welke afstanden naar welke werklocaties overbruggen. Allereerst geeft dat inzicht in het aandeel van de auto en de ruimte die er nog is om dat aandeel te verkleinen. Bovendien geven verplaatsingskarakteristieken aan welke vormen van mobiliteitsmanagement kansen bieden, zoals in voorgaand hoofdstuk is toegelicht.

In dit hoofdstuk is allereerst een schets van de ruimtelijke situatie in Oss gegeven. Daarbij is aandacht besteed aan de ruimtelijke structuur van de stad en aan kenmerken die relevant zijn voor mobiliteitsmanagement, zoals in paragraaf 4.9 omschreven. Vervolgens zijn verplaatsingskenmerken in beeld gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van gegevens uit CBS onderzoek, een in 2010 uitgevoerd kwantitatief mobiliteitsonderzoek (BRAMM) en een simulatie met een verkeersmodel. Deze gegevens zijn vervolgens met elkaar vergeleken. Daarna is in beeld gebracht welke maatregelen door mobiliteitsdeskundigen met kennis van de situatie in Oss kansrijk geacht worden. Ook is aandacht besteed aan de bestuurlijke visie op dit vraagstuk.

5.1 Ruimtelijke schets

Deze paragraaf geeft een schets van de ruimtelijke situatie in Oss. Dit maakt duidelijk hoe de ruimtelijke structuur in Oss is opgezet en in welke gebieden werkgelegenheid is geconcentreerd. Eveneens is een beeld gegeven van de mobiliteitsstructuur en zijn bereikbaarheidsaspecten toegelicht. Kijkend naar de NOA benadering uit paragraaf 4.1 gaat deze beschrijving in op de gedragmogelijkheden die er zijn voor het maken van verplaatsingen.

Ruimtelijke structuur

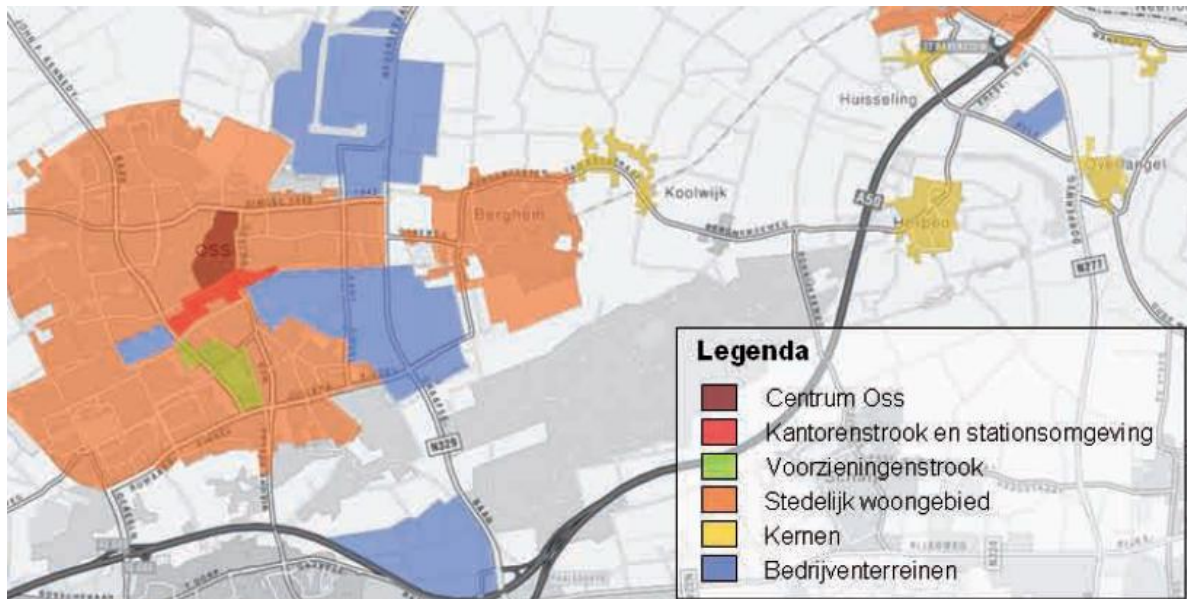
Oss is een compacte stad. Het stadscentrum is op korte afstand (maximaal enkele kilometers) van alle woonwijken gelegen en ligt ook ruimtelijk gezien centraal in de stad. In de gemeente Oss zijn in 2012 in totaal 39.476 arbeidsplaatsen. In het centrum zijn met name horeca en detailhandel aanwezig, aan de Raadhuislaan (ten zuiden van het centrumgebied) zijn verschillende kantoren gevestigd. De grootste bedrijventerreinen zijn aan de oostzijde van Oss gelegen, zie figuur 5.1. In het noordoosten Elzenburg en De Geer, in het oosten Moleneind, Danenhoef en Landweer (Gemeente Oss, 2013b). In het zuidoosten is Vorstengrafdonk gelegen, dit bedrijventerrein is het verst gelegen van de stad en wordt nog verder uitgebreid. Een beeld van de locaties met de meeste werkgelegenheid is te vinden in bijlage 3.

Aan de oostzijde grenst Oss aan Berghem. Deze plaats maakt onderdeel uit van het stedelijk gebied. Ook vanuit Berghem zijn het centrum en werkgebieden op korte afstand bereikbaar.

Autoverkeer

Structuur autoverkeer

Aan de zuidzijde van Oss liggen de autosnelwegen A50 en A59. Oss heeft twee aansluitingen op de autosnelwegen, één in het zuidwesten van de stad aan de A59 en één in het zuidoosten aan beide snelwegen, knooppunt Paalgraven. Vanaf de snelwegen zijn de stadsdelen te bereiken via diverse gebiedsontsluitingswegen. De N329 verbindt knooppunt Paalgraven met de grote bedrijventerreinen aan de oostzijde van Oss. De reconstructie van deze weg is medio 2013 afgerond.



Figuur 5.1. Kaart van Oss en Berghem (Gemeente Oss, 2009, p.22).

Verkeersafwikkeling

De autobereikbaarheid van Oss is goed. De N329 vormde in het verleden een knelpunt, maar de weg is gereconstrueerd. Dat is dit jaar afgerond, het is te verwachten dat de verkeersproblemen daarmee zijn opgelost. Op een paar locaties bestaan knelpunten met betrekking tot de verkeersdoorstroming (PC, E. Neelen, 5/9/2013). De vertraging is echter beperkt tot enkele minuten. In de praktijk wordt dit lang niet altijd zo ervaren, mensen ervaren wel verkeershinder. Wellicht dat ook de relatief lange afstand vanaf de snelweg naar de stad bijdraagt aan het gevoel om lang onderweg te zijn.

Onderzoek met verkeersmodellen laat zien dat in de toekomst het verkeer toeneemt waardoor bereikbaarheidsknelpunten kunnen ontstaan. Er zijn echter geen grootschalige verkeersopstoppingen te verwachten. Om de precieze omvang daarvan te weten is gedetailleerder (model)onderzoek nodig. In het meerjarig investeringsprogramma mobiliteit zijn middelen gereserveerd voor het oplossen van de meest ernstige knelpunten (PC, R. Kraus, 2/9/2013). Vanwege de regionale functie van Oss is het van belang dat de stad vanuit de regio goed bereikbaar blijft (PC, E. Neelen, 5/9/2013). Kortom is de autobereikbaarheid van Oss als goed te beoordelen. Voor de grootste knelpunten die verwacht worden, zijn middelen gereserveerd om deze op te lossen. Congestie op het wegennet buiten Oss kan wellicht wel hinder opleveren voor forensen.

Parkeersituatie

Bij sommige bedrijven in het noordoosten van Oss is sprake van parkeerproblematiek. In het algemeen bestaan voor zover bekend verder geen grote problemen met betrekking tot parkeren. Enkele jaren geleden waren die problemen er wel. Toen hadden sommige bedrijven te weinig parkeercapaciteit (PC, E. Neelen, 5/9/2013). Door economische ontwikkelingen, waardoor minder mensen werkzaam zijn, is de parkeerproblematiek daar deels opgelost.

Om parkeerproblemen te voorkomen hanteert de gemeente Oss parkeernormen. Wanneer een bedrijf uitbreidt of nieuwbouw plaatsvindt worden afspraken gemaakt over het aantal te realiseren parkeerplaatsen (PC, E. Neelen, 5/9/2013).

In en om het centrum geldt betaald parkeren. Werknemers hebben sinds kort de mogelijkheid een speciale werknemersvergunning aan te vragen, waarmee zij voor een vast bedrag per jaar hun auto kunnen parkeren.

Het komt ook voor dat werknemers en bezoekers hun auto net buiten het gebied waar zij moeten betalen parkeren. Dit leidt in sommige gevallen tot parkeeroverlast (PC, B. Wijdeven, 19/9/2013). In het verleden is de zone waar betaald parkeren geldt daarom in stappen uitgebreid. De overlast is daarmee gedeeltelijk opgeschoven naar andere gebieden.

Openbaar vervoer

Structuur openbaar vervoer

De stad Oss kent twee stations, Oss West en Oss. Trein- en busstation Oss is op loopafstand van het centrum gelegen. Verschillende streeklijnen en buurtbussen doen dit station aan (Arriva, 2012). Eveneens zijn er twee stadslijnen waarvan één lijn het zuidelijk deel van Oss bedient en één lijn het noordelijk deel. De oostelijke bedrijventerreinen worden niet bediend door het openbaar vervoer.

Reismogelijkheden openbaar vervoer

Per uur rijden per richting twee intercity's en twee sprinters. De sprinter stopt op de stations Oss en Oss West, de intercity's enkel op station Oss (NS, 2013).

Met betrekking tot busvervoer zijn er stads- en streekdiensten. De stadsdiensten doen met name de woongebieden in Oss aan en niet de oostelijke bedrijventerreinen (Arriva, 2012). Zodoende zijn de bedrijventerreinen slecht met het openbaar vervoer te bereiken. Er wordt hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) ontwikkeld tussen Oss en Eindhoven, via Uden. Met ingang van de nieuwe vervoerconcessie is er een reële kans dat enkele streek- en met name stadslijnen worden opgeheven (PC C. Willems, 30/8/2013). Men onderzoekt welke vervoeralternatieven in dat geval mogelijk zijn.

Verschillende bedrijventerreinen zoals Vorstengrafdonk en Elzenburg / De Geer zijn niet met het openbaar vervoer te bereiken. Er zijn geen buslijnen die deze locaties aandoen.

Fietsstructuur

Oss beschikt over een fietsnetwerk. Dat bestaat uit onder meer vrijliggende fietspaden en fietsstraten. In het mobiliteitsplan 2020 (Gemeente Oss, 2011b) en het bijbehorende deelplan fiets is deze structuur nader uitgewerkt. Fietsvoorzieningen kenmerken zich door vrij liggende fietspaden naast ontsluitingswegen en speciale fietsstraten. Lokaal autoverkeer mag ook gebruik maken van deze fietsstraten. Fietsstraten vormen een een

noord-zuidverbinding die Oss met Heesch verbindt en een oost-westverbinding is in ontwikkeling.

De gemeente Oss investeert samen met de provincie Noord-Brabant in fietsinfrastructuur. Er is een goede fietsinfrastructuur in de stad, die onder meer bestaat uit fietsstraten. In de nabije toekomst wordt de fietsinfrastructuur verder uitgebreid met een fietssnelweg tussen Oss en Den Bosch. Dit biedt ook mogelijkheden voor mensen die vanuit tussenliggende plaatsen van en naar Oss fietsen (PC, R. de Bruijn, 12/9/2013; PC, C. Willems, 30/8/2013).

De fietsinfrastructuur is in het algemeen als goed te beoordelen. Op korte afstanden is de fiets vrijwel even snel als de auto of zelfs sneller (PC, C. Willems, 30/8/2013). Wanneer de fietsinfrastructuur verbeterd wordt, kan de fiets qua reistijd nog beter met de auto concurreren. De nieuwe tunnels onder de N329 zijn daarvan een goed voorbeeld. Mensen zijn zich hier lang niet altijd van bewust.

5.2 CBS gegevens woongemeenten

In bijlage 2 is zijn de woongemeenten van werknemers in Oss in beeld gebracht. Uit deze gegevens van het CBS (2011) blijkt dat een aanzienlijk deel van de werknemers in de gemeente Oss woont (59,5%) , buurgemeente Bernheze (8,1%) volgt op de tweede plaats. Daarnaast zijn er nog diverse andere gemeenten waar werknemers vandaan komen. De spreiding over andere gemeenten is groot. Zodoende is er niet een andere stad aan te wijzen waarop vervoer geconcentreerd is en waarop specifieke maatregelen zich kunnen richten.

De cijfers geven een beeld op gemeenteniveau, zodat precieze woon-werkafstanden niet inzichtelijk zijn. Wel is bekend dat het grootste deel van de werkgelegenheid binnen de gemeente in de stad Oss is gevestigd evenals het grootste deel van de inwoners van de gemeente. Doordat bekend is dat het grootste deel van de werknemers in Oss ook uit de gemeente Oss komt is duidelijk dat een aanzienlijk deel van de werknemers een korte woon-werkafstand van enkele kilometers heeft.

5.3 Bevindingen uit het BRAMM onderzoek

Het mobiliteitsonderzoek is door BRAMM (2010) uitgevoerd. Vanwege de werkzaamheden gericht op de realisatie van de N329 zijn de mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement onderzocht door BRAMM (Brabants Mobiliteitsmanagement). Het door BRAMM (2010) uitgevoerde mobiliteitsonderzoek biedt inzicht in het woon-werkverkeer van werknemers van bedrijven in Oss met meer dan 50 werknemers. In bijlage 1 zijn de resultaten uit het onderzoek samengevat weergegeven. Hieronder zijn de bevindingen en aanbevelingen toegelicht.

Bevindingen verplaatsingsgedrag

Uit het onderzoek blijkt dat de woon-werkafstand van 30% van de werknemers minder dan vijf kilometer bedraagt. 65% woont binnen 15 kilometer van het werk (BRAMM, 2010, p. 5). Circa 75% reist alleen met de auto, 11,6% reist met de fiets en 5,1% carpoolt (zie bijlage 2, tabel 2.2). De overige verplaatsingen worden met het openbaar vervoer gemaakt.

Qua woon-werkafstanden zijn er verschillen tussen de gebieden, maar deze zijn beperkt in omvang. Zie hiervoor de tabellen in bijlage 2 (Tabel B2.4 – B2.8). De gemiddelde

afstand per werknemer ligt in de meeste gebieden rond de 15 kilometer (BRAMM, 2010). Het centrum wijkt daar iets van af met een gemiddelde afstand van 11 kilometer.

Aanbevelingen mobiliteitsmanagement

BRAMM (2010, p. 25) beveelt aan om in te zetten op het stimuleren van fietsgebruik voor werknemers uit Oss, Berghem, Heesch en Schaijk. Deze groep werknemers omvat ruim een derde van de werknemerspopulatie. Het stimuleren kan door het verbeteren van fietsinfrastructuur, het opzetten van een beloningssysteem en/of het opstellen van een fietsenplan.

Voor werknemers uit verder gelegen plaatsen biedt carpoolen kansen. BRAMM (2010, p. 26) verwacht dat 10 procent van de reizigers kan carpoolen (in 2010 was dat aandeel 5 procent).

Het openbaar vervoer biedt voor bedrijven rond de Raadhuislaan en Ruwaard kansen. Bedrijventerreinen in de omgeving van de N329 zijn niet of nauwelijks met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer daar ook erg laag is. Ook treingebruik biedt kansen voor werknemers die in de omgeving van een treinstation wonen. BRAMM (2010, p.26) ziet kansen voor bedrijven die binnen 1 kilometer van station Oss gevestigd zijn. Voor het busvervoer bestaan vooral kansen wanneer de busdienst uitgebreid zou worden.

Met betrekking tot P&R beveelt BRAMM (2010, p.26) een P&R terrein nabij bedrijventerrein Vorstengrafdonk aan. Dit gezien de werkzaamheden aan de N329. Aangezien de werkzaamheden zijn afgerond en er geen verkeersproblemen meer zijn op deze weg, vervalt dit argument voor de realisatie van de P&R.

Met betrekking tot HetNieuweWerken ziet BRAMM (2010, p.28) ook mogelijkheden. Het gaat om flexibele werktijden waardoor spitsmijden mogelijk is en thuiswerken. Deze mogelijkheden zijn afhankelijk van de werkgever en de aard van de werkzaamheden. Een promotiecampagne kan daarin een rol vervullen.

5.4 Onderzoek verkeersmodel.

In deze paragraaf zijn de resultaten van het onderzoek met het verkeersmodel weergegeven. In paragraaf 3.2 is toegelicht hoe dit onderzoek is opgezet. In deze paragraaf zijn de resultaten weergegeven. Ten eerste zijn de resultaten voor alle gebieden weergegeven, ten tweede zijn de resultaten per deelgebied gepresenteerd. Vervolgens is aandacht besteed aan toekomstige ontwikkeling.

Modelresultaten

In bijlage 4 zijn de modelresultaten weergegeven en toegelicht. Verschillende vergelijkingen tussen de modaliteiten, afstandsklassen en gebieden zijn gemaakt. Zodoende ontstaat een beeld waar mogelijk kansen zijn voor toepassing van mobiliteitsmanagement. Er is besloten hier de situatie van het basisjaar 2012 weer te geven. In de situatie voor 2020 zijn aannames gedaan om tot een prognose te komen. Die prognose kan door onder meer economische omstandigheden afwijken van de werkelijkheid. Vandaar dat hier cijfers van het basisjaar zijn gepresenteerd. In bijlage 3 zijn ook de cijfers van 2020 opgenomen. Verderop in deze paragraaf zijn de meest opvallende veranderingen ten opzichte van het basisjaar besproken.

Veel verplaatsingen over de kortere afstand

Uit de gegevens in bijlage 4 (tabel B4.11) is af te leiden dat circa de helft (51%) van de woon-werkverplaatsingen korter is dan vijf kilometer. Per gebied zijn er verschillen, bij bedrijventerreinen buiten de stad zijn de verplaatsingsafstanden langer. Dat is logisch gezien de locatie van de bedrijven. In de andere afstandsklassen zijn geen bijzondere verschillen per gebied te zien.

Aandelen modaliteiten

Het model genereert over de 7 gebieden een auto-aandeel van 62% (zie bijlage 4, tabel B4.12). 5% van de verplaatsingen wordt met het openbaar vervoer afgelegd (tabel B4.13). De overige 33% van de woon-werkverplaatsingen wordt met de fiets gemaakt (tabel B4.14).

Verskil tussen afstandsklassen en modaliteiten

Hoewel er verschillen zijn tussen de diverse gebieden, is in het algemeen te zien dat bij 0-2,5 kilometer het fietsaandeel het hoogst ligt (70%) (zie tabel B4.14). Bij 2,5-5 kilometer is ook sprake van een hoog fietsaandeel (45%) maar dat ligt al aanzienlijk lager dan in de laagste klassen. Dat aandeel wordt lager in de hogere afstandsklassen. Boven de 15 kilometer is het fietsaandeel vrijwel nihil.

Het aandeel van het autoverkeer ligt het hoogst in de klasse van 15-30 kilometer (92%) (tabel B4.12). Ook in de andere afstandsklassen kent de auto een hoog aandeel. Behalve in de laagste klasse (0-2,5km) wordt in alle klassen meer dan de helft van de verplaatsingen met de auto afgelegd.

Het openbaar vervoer kent in de hogere afstandsklassen (>15 km) een redelijk aandeel (20% bij verplaatsingen van meer dan 30 kilometer) (tabel B4.13). Dat geldt met name voor de gebieden die in de nabijheid van een station zijn gelegen. Bij afstanden boven de 30 kilometer heeft het ov in de gebieden bij stations een aandeel van een derde deel. Het openbaar vervoergebruik verschilt daarmee sterk per locatie en afstandsklasse.

Situatie per gebied

Hieronder is per gebied toegelicht welke aspecten opvallen in de modelresultaten. De tabellen waarnaar verwezen is zijn in bijlage 4 te vinden.

1. Elzenburg / De Geer

Het fietsaandeel is relatief laag (22%) (tabel B4.14) en het auto aandeel hoog (74%) (tabel B4.12). Ook in de lagere afstandsklassen ligt het fietsaandeel lager dan het gemiddelde van de andere gebieden. Het aandeel openbaar vervoer is eveneens relatief laag, er is in het gebied geen bus- of treinverbinding aanwezig.

2. Centrum

Het woon-werkverkeer van en naar het centrum is het meest duurzaam van de zeven gebieden. De fiets wordt voor ongeveer de helft van het aantal verplaatsingen gebruikt, en vormt daarmee de meest gebruikte vervoerwijze (tabel B4.14). Het openbaar vervoer slechts voor 6% (tabel B4.13), wat vergeleken met andere gebieden wel een hoog aandeel is. Het auto aandeel is met 45% (tabel B4.12) lager dan in de andere gebieden.

3. Raadhuislaan

Qua verplaatsingenpatronen verschilt de Raadhuislaan weinig van het centrum, al ligt het autogebruik volgens het model een paar procentpunten hoger en het fietsgebruik een paar procentpunten lager (tabel B4.12 en B4.13).

4. Bedrijven Ruwaard

Ruwaard kent een vrij gemiddelde score. Opvallend is het relatief hoge aandeel van de auto (81%) en lage aandeel van de fiets (17%) in de afstandsklasse van 5 tot 7,5 kilometer (tabel B4.12 en B4.14).

5. Talentencampus (toekomst)

De Talentencampus moet nog worden ontwikkeld. Het huidige gebied is qua verplaatsingen vergelijkbaar met Ruwaard (tabel B4.12-B4.14).

6. Danenhoef / Landweer/ Moleneind

Dit gebied is qua oppervlakte en aantal medewerkers het grootst (tabel B4.7). Wat de verdeling over de modaliteiten betreft scoort het gemiddeld in vergelijking met de andere modaliteiten (tabel B4.12-B4.14).

7. Vorstengrafdonk

Dit terrein is het verst van het centrum van Oss gelegen. Dat kenmerkt zich door relatief weinig verplaatsingen in de laagste afstandsklassen. Slechts 28% van de verplaatsingen kenmerkt zich door een kortere afstand dan 7,5 kilometer. Zodoende ligt het fietsgebruik lager dan gemiddeld (13%) en het autogebruik hoger (84%). Mede door het ontbreken van ov-verbindingen naar het bedrijventerrein is het ov-gebruik erg laag (3%) (tabel B4.12-B4.14).

Toekomstige ontwikkelingen

Zoals vermeld zijn ook de resultaten voor 2020 berekend met behulp van het model. Voor de zeven gebieden samen is in absolute zin een stijging van 7.000 verplaatsingen per etmaal, dus zowel de heen als de terugritten, verwacht. Dat komt bovenop 37.000 verplaatsingen in het basisjaar 2012. Het is hierbij van belang om op te merken dat onder meer de economische omstandigheden hierop invloed kunnen hebben. De groei wordt met name in de Talentencampus, Danenhoef / Landweer en Vorstengrafdonk verwacht. Economische ontwikkelingen beïnvloeden de werkgelegenheid en daarmee het aantal verplaatsingen.

De relatieve aandelen van verschillende vervoerwijzen in 2020 en 2012 zijn met elkaar vergeleken. Dit geeft de verwachting dat het aandeel auto met enkele procentpunten toeneemt, terwijl het aandeel van de fiets met enkele procentpunten daalt. Voor het openbaar vervoer is deze daling met één procentpunt relatief gezien fors, aangezien het aandeel in 2012 slechts 5% bedraagt (Goudappel Coffeng, 2013b).

Bevindingen verkeersmodel

De modelresultaten laten duidelijke verschillen tussen de gebieden zien, zoals in paragraaf 5.4 per gebied is toegelicht. Veelal zijn deze op een logische manier te verklaren, bijvoorbeeld door de locatie of het beschikbare openbaar vervoer.

Verschillende afstandsklassen en gebieden bieden kansen voor mobiliteitsmanagement, aangezien de auto voor een aanzienlijk deel van de verplaatsingen wordt gebruikt. Het valt op dat het aandeel van de fiets in de categorie 5-7,5 kilometer fors lager is dan in de afstandsklassen van kortere afstanden. Dat biedt aanknopingspunten om de mogelijkheden voor fietsgebruik in deze klasse te onderzoeken.

5.5 Vergelijking gegevens BRAMM , verkeersmodel & CBS

Het BRAMM (2010) onderzoek en het onderzoek met het verkeersmodel (Goudappel Coffeng, 2013b) focussen op verschillende gebieden. Dat is ook logisch, aangezien het BRAMM onderzoek is uitgevoerd vanwege de reconstructie van de N329. Daarom zijn andere keuzes gemaakt in de gebiedselectie dan in het modelonderzoek. Laatstgenoemd onderzoek is uitgevoerd gericht op de belangrijkste gebieden qua werkgelegenheid in Oss.

Het verkeersmodel geeft aan dat circa de helft van de woon-werkverplaatsingen in de zeven gebieden korter is dan vijf kilometer (Goudappel Coffeng, 2013b). Het BRAMM onderzoek geeft aan dat dit voor 30% van de verplaatsingen zo is. Eveneens geeft het modelonderzoek een veel hoger fietsaandeel (33%) dan het BRAMM onderzoek (11%). Dat sluit ook aan bij de verschillen tussen de woon-werkafstanden in beide onderzoeken. Ter vergelijking: het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer ligt in Nederland op 26% (CBS, 2012b).

Wat de verschillen precies veroorzaakt is gezien verschillen in opzet tussen beide onderzoeken moeilijk te verklaren. Wel zijn een aantal andere gebieden geselecteerd. Het centrumgebied van Oss is bijvoorbeeld wel in het modelonderzoek opgenomen, maar niet in het BRAMM onderzoek. En dat centrumgebied scoort juist het hoogst qua fietsgebruik. Andere verklaringen zouden te vinden zijn in de representativiteit van het BRAMM onderzoek, over de achterliggende onderzoeksopzet is weinig bekend.

De gegevens van het CBS (2011a) onderzoek, zijn op gemeenteniveau. 59,5 procent van de werknemers in de gemeente Oss, woont ook in deze gemeente. Aangezien het grootste deel van de inwoners van de gemeente Oss ook in de stad Oss woont, is het aannemelijk dat een aanzienlijk deel van de werknemers op minder dan vijf kilometer van het werk woonachtig is. Bovendien woont circa 8 procent van de werknemers in Oss in de gemeente Bernheze. Heesch, de grootste plaats in deze gemeente, ligt tegen de gemeentegrens van Oss. Een aanzienlijk deel van deze werknemers woont naar verwachting ook op relatief korte afstand van het werk.

5.6 Kansen voor mobiliteitsmanagement

In deze paragraaf is inzichtelijk gemaakt welke kansen de situatie in Oss biedt voor verschillende vormen van mobiliteitsmanagement. De informatie is verworven tijdens gesprekken met mobiliteitsdeskundigen die kennis hebben van de situatie in Oss.

Reizen met de auto

De autobereikbaarheid vormt geen aanleiding om mobiliteitsmanagement op te zetten (PC, A. Vos, 3/9/2013; PC E. Neelen, 5/9/2013). Of mensen omwille van bereikbaarheid

op zoek gaan naar andere vervoerwijzen is te betwijfelen. Enerzijds is de objectieve bereikbaarheid goed, anderzijds worden wel bereikbaarheidsproblemen ervaren. In hoeverre de subjectieve ervaring kan bijdragen aan het maken van een andere vervoerwijze is niet bekend. Het ontmoedigen van het autogebruik door het niet oplossen van verkeersknelpunten sluit niet aan bij het beleid van de gemeente Oss. Immers wordt ingezet op maatregelen om de doorstroming op peil te houden (PC, R. Kraus, 2/9/2013).

Openbaar vervoer

Met het openbaar vervoer is vooral de stationsomgeving (waaronder het centrum) goed bereikbaar. Stimulering van ov gebruik dient zich dus specifiek te richten op locaties die met het openbaar vervoer bereikbaar zijn (PC, diverse personen 10/7/2013). Met name de trein biedt daarvoor kansen, evenals het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Indien een stadsdienst behouden blijft kan deze voor specifieke locaties kansrijk zijn. Eén en ander is afhankelijk van de resultaten van de aanbesteding van de provincie Noord-Brabant, welke tijdens het schrijven van dit verslag nog onbekend is.

Fietsen

Zoals in de eerste paragraaf beschreven beschikt Oss over een goed fietsnetwerk. Er zijn echter verbeteringen mogelijk. Te denken is bijvoorbeeld aan een uitgebreider netwerk aan fietsstraten, waarbij woonstraten worden ingericht als fietsstraat. Ook op kruispuntniveau zijn verbeteringen mogelijk, bijvoorbeeld door het veranderen van voorrangssituaties en prioriteit van fietsverkeer bij verkeerslichten. Eveneens vormt het spoor een barrière voor fietsverkeer (PC, C. Willems, 30/8/2013). De aanleg van een fietstunnel of -brug is echter erg kostbaar.

Op bedrijventerreinen zijn niet altijd separate fietspaden aanwezig. Vaak wel op een deel van de wegen. Op andere wegen zijn fietssuggestiestroken aangebracht. Op dergelijke wegen is de fietsintensiteit beperkt. Anderzijds is er relatief veel zwaar verkeer op deze wegen. Er moet dus een afweging worden gemaakt, in een aantal gevallen is gekozen voor bredere wegen met suggestiestroken (PC, S. van Lith, 10/10/2013).

Ook is het van belang dat medewerkers die met de fiets komen deze veilig kunnen stallen. In het stadscentrum zijn twee gratis bewaakte stallingen. Niet bij alle werkgevers zijn goede stallingsvoorzieningen aanwezig. Dat kan verbeterd worden. Het zou een mogelijkheid zijn om bij nieuwbouw of uitbreiding van bedrijven naast parkeernormen ook een fietseis op te nemen. Daarmee wordt een bedrijf dan gedwongen ook een goede fietsvoorziening te realiseren voor werknemers (PC, E. Neelen, 5/9/2013). Nader onderzoek dient zich te richten op de juridische mogelijkheden daarvoor.

Parkeren

De gemeente Oss hanteert minimumparkeernormen bij de realisatie of uitbreiding van onder meer bedrijfspanden. Parkeernormen zijn niet afhankelijk van bedrijfsvervoerplannen. Het bieden van een lagere parkeernorm, waarbij een bedrijf minder parkeerplaatsen moet realiseren, is nu niet mogelijk. Die mogelijkheid kan een duurzamer verplaatsingsgedrag stimuleren. Voorwaarde is dat het plan ook effectief wordt uitgevoerd. Nadeel van een dergelijke constructie is dat bij verhuizing van een bedrijf de nieuwe gebruiker van een pand niet aan een bedrijfsvervoerplan gebonden is of niet in staat is dat uit te voeren (PC, A. Vos, 3/9/2013). Dan kunnen alsnog parkeerproblemen ontstaan.

Ook het parkeerbeleid in en om het centrum biedt aanknopingspunten voor mobiliteitsmanagement. Het gebied waar betaald parkeren geldt is de afgelopen jaren geleidelijk aan uitgebreid. Het in één keer fors uitbreiden van het gebied waar betaald parkeren geldt, kan parkeerproblematiek in omliggende straten verminderen (PC, S. van Lith, 10/10/2013; PC, B. Wijdeven, 19/9/2013). Mensen moeten in één keer veel verder lopen van hun auto naar het werk. Daardoor zijn zij eerder geneigd naar reisalternatieven te zoeken dan wanneer het betaald parkeren met slechts enkele straten wordt uitgebreid.

Zakelijk reizen

Wanneer mensen niet met de auto van en naar het werk reizen, is het belangrijk dat er een alternatief voor de eigen auto is voor zakelijke ritten. Hierbij is te denken aan pool- en leenauto's en ov passen (PC, R. de Bruijn, 12/9/2013).

5.7 Bestuurlijke visie

Bij de huidige situatie gaat het niet enkel om de fysiek ruimtelijk situatie zoals die er buiten is, maar ook om de bestuurlijke situatie. Dat bepaalt immers de uitgangspunten voor het beleid dat de gemeente Oss voert. In het mobiliteitsplan (Gemeente Oss, 2011b) is aangegeven hoe men de fietsinfrastructuur wil verbeteren. Bovendien is aangegeven dat de mogelijkheid voor mobiliteitsmanagement nader onderzoek verdient. Precieze ambities op dit gebied zijn niet in de mobiliteitsvisie opgenomen.

Om een beeld te krijgen van de visie van het bestuur op dit onderwerp is een gesprek gevoerd met wethouder De Bruijn. Zij is portefeuillehouder van o.a. verkeer. Ook is informatie uit het mobiliteitsplan en de mobiliteitsvisie gebruikt.

Fiets

De condities voor fietsgebruik zijn in Oss goed, vanwege de infrastructuur en de compacte opzet van de stad. De gemeente Oss wil het fietsgebruik stimuleren (Gemeente Oss, 2011b). In het mobiliteitsplan is aangegeven dat men dit wil bereiken door een goede fietsinfrastructuur, stallingen en aanvullende maatregelen zoals het tegengaan van fietsendiefstal en toepassing van innovaties. Om mensen gebruik te laten maken van de fiets biedt het geven van prikkels kansen (PC, R. de Bruijn, 12/9/2013). Bijvoorbeeld in de vorm van een puntenspaarsysteem waarmee mensen producten kunnen krijgen of kortingen ontvangen. Ook wanneer mensen voor een deel van hun woon-werkverplaatsingen gebruik maken van de fiets is een dergelijk systeem geschikt. Om een beloningssysteem mogelijk te maken is de medewerking van ondernemers nodig, die bijvoorbeeld kortingen kunnen verstrekken bij inlevering van een spaarkaart. Een goed voorbeeld van een dergelijke actie bij een andere gemeente richt zich op het stimuleren van fietsgebruik van basisschoolleerlingen. Het gebruik van spaarkaarten stimuleert kinderen en daarmee ook ouders om met de fiets naar school te gaan. Voor woon-werkverkeer biedt een vergelijkbaar systeem kansen.

Het stimuleren van fietsgebruik dient zich voor verkeer binnen Oss te richten op de gewone fiets en niet op de elektrische fiets. Hoewel er geen specifiek onderzoek naar is gedaan, is het aannemelijk dat de elektrische fiets gezien de hogere snelheid verkeersonveiliger is (PC, R. de Bruijn, 12/9/2013). Bovendien is de gewone fiets gezonder voor mensen. Voor langere afstanden biedt de elektrische fiets wel kansen.

Stallen en parkeren

Fietsen kunnen in het centrum gratis in bewaakte stallingen staan. Uitbreiding van de stallingen is wenselijk op een locatie dicht bij winkels (PC, R. de Bruijn, 12/9/2013). Hoe korter de loopafstand, hoe hoger het gebruik van de stallingen.

In en om het centrum geldt betaald parkeren. Het is niet wenselijk dit gebied uit te breiden omdat dat tot parkeeroverlast elders leidt. Voor het verhogen van parkeertarieven is geen draagvlak.

Openbaar vervoer en vervoerdiensten

Oss is met de trein en stads- en streekbussen bereikbaar. Op het aanbod van openbaar vervoer heeft de gemeente Oss geen invloed, de provincie Noord-Brabant is opdrachtgever van het openbaar vervoer. De mogelijkheid bestaat dat de stadsdienst na 2014 wordt opgeheven. De gemeente Oss heeft geen budget om zelf een stadsdienst of iets vergelijkbaars op te zetten (PC, R. de Bruijn, 12/9/2013). Ook ontvangt de gemeente dan geen middelen van de provincie om zelf een vervoerdienst op te zetten. Wellicht dat werkgevers een vervoerdienst voor werknemers aan kunnen bieden. Buiten het woon-werkverkeer zouden deze voertuigen, voorzien van reclame-uitingen van de bedrijven, inzetbaar zijn voor vervoer van bijvoorbeeld ouderen in Oss. Nadere analyse moet uitwijzen of hiervoor kansen bestaan. Als een dergelijke vervoerdienst wordt opgezet is geen sprake van openbaar vervoer, maar van een gesloten systeem.

5.8 Bevindingen

Uit voorgaande paragrafen is af te leiden dat er kansen zijn voor mobiliteitsmanagement in Oss. De paragrafen 5.2 tot en met 5.5 laten zien dat nog veel ruimte bestaat voor de groei van fietsgebruik en gebruik van het openbaar vervoer; de auto heeft zeker bij hogere verplaatsingsafstanden een groot aandeel. De paragrafen 5.6 en 5.7 maken duidelijk dat het gemeentebestuur van Oss inzet op een goede (auto)bereikbaarheid. Doordat die autobereikbaarheid goed is, is het voor andere modaliteiten moeilijk om op de factor tijd te concurreren met de auto. De factoren, tijd, geld en moeite vervullen daarin een rol, zie paragraaf 4.1. Op korte afstanden kan de fiets qua tijd wel concurreren met de auto, uit paragraaf 5.5 blijkt dat de fiets in die afstandklassen ook een relatief hoog aandeel heeft. Voor grotere afstanden (rond de 7,5 kilometer en meer) is er voor veel woon-werkrelaties geen alternatief dat qua snelheid gelijk is aan de snelheid die de auto biedt. Verleiding van de automobilist middels financiële prikkels vanuit de gemeente sluit niet aan bij de actuele situatie waarbij de gemeente Oss geen financiële middelen heeft om mensen zo te verleiden tot alternatieven voor de auto. De mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt zijn afhankelijk van het aanbod daarvan. Het is niet te verwachten dat het aanbod in het algemeen verbetert. Qua tijd en geld is het dus voor een aanzienlijk deel van de verplaatsingen moeilijk om mobiliteitsmanagement toe te passen.

De kansen liggen dus met name op de kortere afstanden. De fietsinfrastructuur is in het algemeen goed. Om zonder bijkomende grote investeringen het fietsgebruik te stimuleren lijken vooral mensgerichte maatregelen (gedragsbeïnvloeding) kansen te bieden. Met name het complexe aspect moeite, dat mensen bij het maken van een

verplaatsing ondervinden, wordt zo beïnvloed. Dit is eventueel te combineren met het verder verbeteren van fietsvoorzieningen, zowel stallingen als infrastructuur. Ook uitbreiding van het gebied met betaald parkeren kan het autogebruik van en naar het centrum nog verder verminderen. Draagvlak vormt voor deze maatregel een belemmering. Wat parkeren betreft biedt nader onderzoek naar de mogelijkheden voor lagere parkeernormen in combinatie met bedrijfsvervoer kansen. Dat onderzoek moet zich richten op enkele praktische onzekerheden. Voor alle mogelijkheden geldt dat er geen apart budget voor mobiliteitsmanagement beschikbaar is. Nieuw te ontwikkelen maatregelen dienen dus door andere partijen gefinancierd te worden of met beperkte kosten te worden opgezet.

6 Ervaringen en voorbeelden mobiliteitsmanagement

Dit hoofdstuk behandelt praktijkvoorbeelden en ervaringen met betrekking tot mobiliteitsmanagement. In het voorgaande hoofdstuk is beschreven welke maatregelen in eerste instantie potentie kunnen bieden in Oss. Daaruit is af te leiden dat maatregelen gericht op de fiets en maatregelen die zonder grote kosten uitvoerbaar zijn potentie bieden. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op deze soort maatregelen. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van de inbreng van drie deskundigen die werkzaam zijn bij de adviesbureaus Goudappel Coffeng, OC Mobility en projectorganisatie Twente Mobiel. Zij hebben allen ervaring met mobiliteitsmanagement. Als eerste is beschreven hoe maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding toepasbaar zijn. Dat vormt een specifieke verdieping op de informatie uit hoofdstuk 3. Ten tweede zijn een aantal voorbeelden in beeld gebracht. Het gaat om voorbeelden die aansluiten bij gedragsbeïnvloeding en/of het stimuleren van fietsgebruik.

6.1 Mobiliteitsmanagement door gedragsbeïnvloeding

Deze paragraaf geeft een beschrijving van aspecten die bij mobiliteitsmanagement en specifiek bij gedragsbeïnvloedingsmaatregelen van belang zijn. Deze informatie is met name gebaseerd op een met gedragsdeskundige Marc de Haan uitgevoerd interview.

Gedragsbeïnvloeding in stappen

Om het gedrag van mensen effectief te beïnvloeden is het nodig om inzichtelijk te maken welke motieven mensen hebben voor het vertonen van een bepaald verplaatsingsgedrag. Daarvoor is een bepaalde systematiek te hanteren. Deze bestaat uit drie stappen: probleemanalyse, interventie en evaluatie (PC, M. de Haan, 25/10/2013).

In de probleemanalyse brengt men in beeld waarom mensen een bepaald gedrag vertonen; waarom mensen zich op een bepaalde manier verplaatsen. Dat maakt inzichtelijk op welke aspecten maatregelen zich dienen te richten. Om de beweegredenen voor verplaatsingsgedrag te achterhalen moeten mensen op een dusdanige manier ondervraagd worden dat hun ware motieven zo duidelijk mogelijk worden en zij de vragen niet als kritiek op hun gedrag ervaren. Dan is de kans groot dat ze niet de ware redenen voor hun gedrag geven.

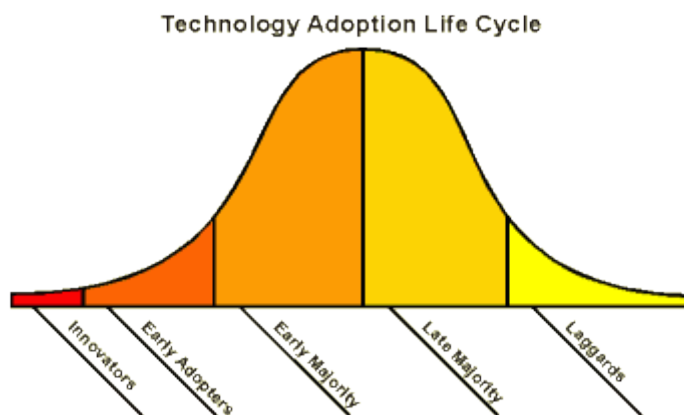
De probleemanalyse maakt duidelijk waarom bepaalde gedragskeuzen worden gemaakt. Aansluitend daarop wordt een gedragsinterventie opgezet. Die richt zich op de redenen waarom mensen het gewenste gedrag niet vertonen. Wanneer werknemers bijvoorbeeld de auto gebruiken omdat ze deze voor hun werk nodig hebben, zijn andere maatregelen effectief dan wanneer zij de auto gebruiken omdat ze fietsen onaantrekkelijk vinden vanwege de tijdsduur of wanneer zij zich niet veilig voelen op de fiets.

Het uitvoeren van een evaluatie is van groot belang om te weten in hoeverre de gedragsinterventie effectief is geweest. Om dat te kunnen doen is het nodig om voor aanvang van die interventie de situatie te meten en dat te vergelijken met de situatie tijdens de interventie en de situatie op langere termijn. Bovendien kan een referentiemeting worden uitgevoerd bij een controlegroep waar geen interventie heeft plaatsgevonden (Goudappel Coffeng, 2013a). Op die manier maakt men inzichtelijk of de

interventie daadwerkelijk aan een verandering heeft bijgedragen of dat ook andere invloeden daarbij een rol speelden.

Technology Adoption Life Cycle

Ontwikkelingen worden meestal niet in één keer door een breed publiek opgenomen maar ontwikkelen zich geleidelijk. Een Bellcurve geeft aan hoe bepaalde ontwikkelingen worden opgepakt, zie figuur 6.1. In het begin zijn er de innovators, die een ontwikkeling als eerste adopteren. Bijvoorbeeld de allereersten die de spits mijden. Vervolgens de



Figuur 6.1. Technology adoption life cycle. (Cognitive Design Solutions, z.j.).

early adaptors, de early majority, de (late) majority en ten slotte de laggards (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Deze curve is bij verschillende onderwerpen toepasbaar, zoals bij de indeling van nieuwe technologisch systemen (Cognitive Design Solutions, z.j).

De early adaptors zijn de mensen die het best te bereiken zijn. Zij staan al open voor het gewenste gedrag, maar vertonen dit nog niet. (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Door het uitvoeren van de probleemanalyse (zoals in

het begin van deze paragraaf beschreven) is inzichtelijk te maken waar een bepaalde ontwikkeling (bijvoorbeeld het gebruik van de fiets) zich bevindt en welke maatregelen aansluiten bij de ontwikkeling van dit concept.

De probleemanalyse geeft een beeld van het aantal mensen dat onder bepaalde categorieën te scharen is.

Praktische uitvoering en opzet interventie

Om een interventie uit te voeren is het aan te bevelen om klein te beginnen (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Dat geldt zowel voor de omvang van de interventie als voor de omvang van de proef. Door met een beperkte interventie te beginnen wordt aan mensen minder gevraagd qua veranderingen, waardoor er, afhankelijk van het type weerstand, minder weerstand is tegen die interventie.

Wat de weerstand betreft speelt ook de probleemanalyse een rol. Het is van belang dat mensen de gestelde vragen niet als kritiek op hun gedrag ervaren. Anders bestaat het risico dat zij niet de juiste motieven voor hun gedrag noemen. Wel is het belangrijk om de vragen zo concreet mogelijk te stellen zodat respondenten ook eenduidige antwoorden kunnen geven.

De gedragsinterventie kan bestaan uit een individuele benadering, waarbij per persoon specifieke interventies worden toegepast. Een dergelijke benadering is het meest effectief, maar ook het meest kostbaar in uitvoering (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Een algemene benadering is goedkoper uitvoerbaar, vanzelfsprekend moet ook deze aansluiten bij de bevindingen uit de probleemanalyse.

Aansluiting bij andere doelen

Het biedt kansen om dergelijke gedragsinterventies aan te laten sluiten bij andere doelen (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Denk bijvoorbeeld aan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid of vitaliteit. Daarbij kan ook gestreefd worden naar het behalen van een bepaalde prijs, zoals fietsstad nummer één (PC, R. van der Knaap, 16/10/2013), waarvoor mensen zich gezamenlijk inzetten. Ook combinatie met andere duurzaamheidsmaatregelen is mogelijk, zoals het stimuleren van duurzaam goederenvervoer.

6.2 Voorbeelden

In deze paragraaf zijn enkele voorbeelden gegeven die raakvlak hebben met de situatie in Oss, zoals in hoofdstuk 4 omschreven. De organisatorische en inhoudelijke punten die voor Oss inspiratie kunnen bieden zijn weergegeven. Dat betekent niet dat de voorbeelden zomaar over zijn te nemen, daarvoor is specifiek onderzoek nodig, zoals in voorgaande paragraaf beargumenteerd.

Selectie voorbeelden

De voorbeelden die geselecteerd zijn sluiten aan bij gedragsbeïnvloeding en fietsgebruik. Het is niet altijd mogelijk is een voorbeeld te kiezen dat precies bij de situatie in Oss aansluit. Vandaar dat ook voorbeelden zijn geselecteerd die raakvlak vertonen met mogelijke maatregelen in Oss.

Als eerste is aandacht besteed aan de Twentse E-fiets actie (PC R. Soeters, 9/9/2013). Hierin is het elektrisch fietsgebruik gestimuleerd middels financiële prikkels. De elektrische fiets biedt ook in Oss kansen, gezien er nog kansen liggen voor kortere verplaatsingen boven de vijf kilometer (zie paragraaf 5.4).

Ten tweede is in beeld gebracht hoe een fietsbeloningssysteem in Gennep is opgezet. Hoewel deze vorm van mobiliteitsmanagement zich niet op woon-werkverkeer richt, is wel duidelijk af te leiden hoe een gedragsbeïnvloedingproces is op te zetten. Eveneens is ingegaan op een vergelijkbaar project in Hasselt, wat zich wel deels op woon-werkverkeer focust.

Ten vierde is aandacht besteed aan een project gericht op het mijden van files, waarbij een beloningssysteem zonder een direct financiële prikkel is ingezet. Ook deze vorm van gedragsbeïnvloeding is inspirerend voor Oss.

Ten slotte is aandacht besteed aan manieren om het verplaatsingsgedrag van bedrijven inzichtelijk te maken met financiële steun middels de mobiliteitsvoucher. Daarbij is ingegaan op de werking van de mobiliteitsvoucher en vervoerscoördinatiecentra. Het geeft een beeld van mogelijkheden voor adviseursonderzoek gefinancierd door andere partijen dan gemeente of bedrijfsleven.

Twentse E-fiets actie

Opzet en achtergrond actie

Twente Mobiel is ontstaan uit een initiatief van een aantal werkgevers en van de Regio Twente en VNO-NCW Twente, Kamer van Koophandel en de ANWB. Deze werkgevers zijn covenantpartners, Twente Mobiel ondersteunt hen bij mobiliteitsbeleid. Ieder jaar wordt een projectplan opgesteld waarop men de te nemen maatregelen baseert.

Twente Mobiel stimuleert het gebruik van de elektrische fiets door het geven van financiële prikkels. Twente Mobiel heeft diverse redenen voor de Twentse e-fiets actie. Ten eerste is 90% van het woon-werkverkeer in Twente verkeer binnen de regio. Er zijn al goede fietsverbindingen voor recreatief verkeer, die ook bruikbaar zijn voor ander verkeer. Ook fietssnelweg F35 is grotendeels gerealiseerd, wat aansluit bij de snelheid van de elektrische fiets. Gebruik van deze fiets maakt het overbruggen van woon-werkafstanden van 15 tot 20 kilometer acceptabel (PC, R. Soeters, 9/9/2013). De Twentse e-fiets actie is nu enkele keren uitgevoerd. In de eerste jaren kregen deelnemers een bedrag bij de aanschaf van een e-fiets en een bedrag wanneer zij een enquête invulden. Dat laatste is belangrijk gezien de monitoring van het project. In het meest recente project krijgen deelnemers een beperkter bedrag (100 euro) bij aanschaf van de e-fiets en 50 euro bij het invullen van de enquête. De rest van het geld krijgen deelnemers op basis van gebruik, waarbij verschillende afstandsklassen gelden. De actie is een aantal jaren uitgevoerd. (Twente Mobiel, 2013). Vooraf werd een budget beschikbaar gesteld. Dat budget is telkens volledig benut. Doordat de actie gekoppeld is aan de voorwaarde dat mensen de fiets ook voor minstens de helft van hun woon-werkverkeer gebruiken, heeft het invloed op het verplaatsingsgedrag van mensen.

Praktische aspecten

Diverse praktische aspecten zijn interessant voor het opzetten van een project gericht op het stimuleren van (elektrisch) fietsgebruik of voor andere projecten waar financiële prikkels worden gegeven.

Bij het geven van een beloning die afhankelijk is van gebruik, is het nodig om daadwerkelijk te weten of mensen ook de fiets gebruiken. Controle is bijvoorbeeld uit te voeren middels GPS of andere elektronische controlemiddelen. Dat brengt hoge kosten met zich mee en heeft als risico dat het systeem kan falen. Vandaar dat is gekozen om controles steekproefsgewijs uit te voeren. Zodoende weten mensen dat ze gecontroleerd kunnen worden, zonder dat er hoge kosten aan de controle verbonden zijn (PC, R. Soeters, 9/9/2013).

Wanneer een financiële stimulans wordt gegeven moet inzichtelijk gemaakt worden of dit juridisch mag. Twente Mobiel (juridisch onderdeel van Regio Twente) mocht bijvoorbeeld niet rechtstreeks een bedrag geven aan burgers, de uitkering van de beloningen wordt door een financiële dienstverlener uitgevoerd. Ten tweede bestaat het risico dat de beloning door de fiscus als loon wordt beschouwd. Dat leidt tot kosten voor de werknemer en/of de organisatie die de beloning geeft. Om dit te voorkomen is het verstandig om voor het opzetten van een beloningsprogramma met de fiscus in overleg te treden. Een andere optie is het aansluiten bij het programma Beter Benutten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Fietsbeloning Gennep & Met de fiets naar de Unief

Adviesbureau Goudappel Coffeng ontwikkelde voor de gemeente Gennep een beloningssysteem voor kinderen die met de fiets van en naar school reisden. Kinderen hadden een spaarkaart. Met volle spaarkaarten konden kinderen prijzen winnen (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Een vergelijkbaar systeem biedt ook kansen voor volwassenen. Bijvoorbeeld kan een spelvorm worden opgezet zoals een competitie tussen werknemers of tussen bedrijven (PC, R. van der Knaap, 16/10/2013).

De actie had effect. Niet alleen tijdens de looptijd van de spaaractie, maar ook daarna. Het autogebruik was na afloop van de actie gedaald met 20 procent (Goudappel Coffeng, 2013b).

Een vergelijkbare actie is opgezet in Hasselt (Daniels, 2011). Daar kregen studenten en werknemers een stempelkaart. Indien zij in de ochtend met de fiets naar het werk reisden kregen zij een stempel. Met een volle kaart maakten zij kans op prijzen. De actie had een vrij beperkt effect: ongeveer vijf procent van de deelnemers aan de enquête was overgestapt op de fiets. Daniëls (2011) geeft echter aan dat de enquête niet volledig representatief was en er ook wat onregelmatigheden in de opzet van de proef zijn voorgekomen. De opzet van de campagne is ook niet gebaseerd op een probleemanalyse, in tegenstelling tot de fietsbeloning in Gennepe.

Winnen van de file & spitsvrij

De A2 tussen Den Bosch en Eindhoven werd gereconstrueerd. Om hinder te beperken werd spitsmijden ingevoerd (PC, M. de Haan, 25/10/2013). Twee projecten zijn opgezet. In het eerste project werden deelnemers financieel beloond wanneer zij buiten de spits reisden. In het tweede project maakten deelnemers kans op het winnen van prijzen wanneer zij buiten de spits reisden.

Een vergelijkbaar project, Spitsvrij, is toegepast in het gebied tussen Utrecht, Hilversum en Amersfoort (Spitsvrij, 2013). Ook hier sparen deelnemers punten, deze kunnen zij in de Spitsvrij webshop verzilveren voor bepaalde artikelen.

Mobiliteitsvoucher

De mobiliteitsvoucher

Om mobiliteitsmanagement te stimuleren had de Rijksoverheid een stimulerend programma gericht op mobiliteitsmanagement vanuit bedrijven. MKB bedrijven hadden de mogelijkheid om via Agentschap NL een voucher aan te vragen (Agentschap NL, 2013). Ten eerste kon een kleine voucher worden aangevraagd. Daarmee kon een bedrijf een adviseur betalen (1.500 euro) voor het uitvoeren van een mobiliteitsscans gericht op het bedrijf. Die scan maakt inzichtelijk waar kansen liggen voor mobiliteitsmanagement en welke maatregelen nodig zijn.

Na het gebruik van de eerste voucher konden bedrijven een tweede voucher aanvragen, die twee derde van de subsidiabele kosten vergoedt (maximaal 4.500 euro). Dit geld kan besteed worden aan het verder uitwerken van de maatregelen door de adviseur en/of voor de kosten van het implementeren van geadviseerde maatregelen.

Het budget voor het verstrekken van mobiliteitsvouchers is nu benut, er zijn geen nieuwe aanvragen mogelijk (Agentschap NL, 2013).

Bedrijven krijgen zo hulp bij hun mobiliteitsbeleid. Vaak zijn belangrijke vraagstukken of knelpunten met hulp van een adviseur op te lossen (PC, S. van Lith, 10/10/2013).

Nadeel van deze opzet van het systeem is dat het voorkomt dat bedrijven een voor hen kosteloos onderzoek uit laten voeren en hier niet altijd iets mee doen (PC, R. van der Knaap, 16/10/2013). Er wordt van deelnemende bedrijven namelijk niet geëist dat zij daadwerkelijk maatregelen toepassen.

In het verleden heeft OC Mobility Coaching in opdracht van Vervoers Coördinatie Centra of Vervoersinformatiepunten onderzoeken uitgevoerd bij bedrijven. Dergelijke onderzoeken zijn vergelijkbaar met onderzoeken die in het kader van de mobiliteitsvoucher zijn uitgevoerd. In een bepaald gebied werden dan in beginsel alle

bedrijven met meer dan 50 medewerkers onderzocht (PC, R. van der Knaap, 16/10/2013).

6.3 Bevindingen

Om gedragsbeïnvloeding effectief op te zetten is het van belang om verschillende stappen te doorlopen: probleemanalyse, gedragsinterventie en evaluatie. Door dat te combineren met een klein begin wordt duidelijk in hoeverre mobiliteitsmanagement in bepaalde situaties effectief en efficiënt is.

Diverse voorbeelden zijn besproken die raakvlak kennen met de situatie in Oss. Een actie als de Twentse E-bike actie kan gezien de hoeveelheid kortere woon-werkafstanden in Oss kansrijk zijn. Het vergt wel een financiële inspanning. De actie brengt eveneens enkele praktische aandachtspunten aan het licht.

Het met spaaracties belonen van fietsgebruik biedt kansen. De voorbeelden laten zien dat hier resultaten mee te behalen zijn. De grote verschillen tussen die resultaten tonen aan dat specifieke situaties invloed hebben op de effecten van een dergelijke gedragsinterventie. Dat toont voor Oss het belang van een specifiek onderzoek en een gestructureerde opzet aan.

Projecten gericht op spitsmijden blijken ook in spelvorm effect te hebben.

Gedragsbeïnvloeding hoeft dus niet direct uit financiële beloningen te bestaan, afhankelijk van de situatie bestaan alternatieven om mensen te stimuleren anders te reizen. Hoewel in Oss geen grote bereikbaarheidsknelpunten te verwachten zijn, kan spitsmijden wel effect hebben voor automobilisten die van en naar Oss reizen.

Projecten waarbij bedrijven op kosten van een (overheids)organisatie worden onderzocht zijn in de praktijk veelvuldig toegepast. Een belangrijk aandachtspunt is de vrijblijvendheid. Het komt voor dat bedrijven te weinig gestimuleerd worden om wat met de resultaten te doen.

7 Visie van werkgevers

Bij mobiliteitsmanagement gericht op woon-werkverkeer is de inzet van werkgevers van belang. Zij hebben invloed op parkeermogelijkheden en kunnen door reiskostenvergoeding sturen in mobiliteitsgedrag. Bovendien kunnen zij andere mobiliteitsmanagement maatregelen ondersteunen en hun werknemers stimuleren daaraan deel te nemen.

Zodoende is het relevant om te weten wat werknemers voor regelingen hanteren gericht op woon-werkverkeer en welke mogelijkheden en behoeften zij hebben om dit verder te verduurzamen. Daarom is besloten een aantal werkgevers en werkgeversorganisaties te ondervragen over dit onderwerp. Dit hoofdstuk geeft een beeld van de opzet en resultaten hiervan.

In paragraaf 3.4 is toegelicht hoe de interviews zijn opgezet. In de volgende paragraaf is aangegeven wat de visie van werkgevers op mobiliteitsmanagement in het algemeen is. Vervolgens zijn de kansen die werkgevers ervaren per soort mobiliteitsmanagement-maatregel toegelicht.

7.1 Kansen mobiliteitsmanagement algemeen

Werkgevers in verschillende sectoren zijn niet bezig met mobiliteitsmanagement, bedrijven stellen andere prioriteiten (PC, E. Princeé, 29/8/2013). Vooral de economische crisis heeft op dit moment prioriteit. Mobiliteitsmanagement kan wel kansen bieden als een secundair hulpmiddel (PC, J. van Erp, 3/9/2013). Dat betekent dat het bijdraagt aan een duurzaam imago van bedrijven en vormt zo een onderdeel van maatregelen die bedrijven met betrekking tot duurzaamheid nemen. In de logistieke sector, die in Oss sterk vertegenwoordigd is, hechten veel bedrijven en hun klanten waarde aan duurzaamheid. Wanneer duurzaamheid ook gericht op woon-werkverkeer in de praktijk wordt gebracht kan dat bijdragen aan het totaalbeeld van een duurzame onderneming. Het aansluiten bij bepaalde bedrijfsdoelen is dus kansrijk. Anderzijds komt het ook voor dat bedrijven geen doelstellingen m.b.t. duurzaamheid hebben (PC, J. van Uden, 17/10/2013). In dat geval draagt dat ook niet bij als aanleiding voor de opzet van mobiliteitsmanagement.

Er zijn bij logistieke bedrijven geen bereikbaarheids- en parkeerproblemen die aanleiding voor mobiliteitsmanagement vormen (PC, J. van Erp, 3/9/2013). Werknemers bepalen uiteindelijk zelf hoe ze van en naar het werk reizen. Om een duurzaam verplaatsingsgedrag te bereiken zullen ze getriggerd moeten worden om op een andere wijze van en naar hun werk te reizen.

Wanneer de gemeente inzet op mobiliteitsmanagement dan kan het Logistiek Platform Oss daarover communiceren met de logistieke bedrijven. Zo is afstemming tussen de mogelijkheden en wensen van de gemeente en bedrijven mogelijk. Wellicht dat ook andere bedrijvenorganisaties een dergelijke rol kunnen vervullen. Bijvoorbeeld kan worden ingezet op parkmanagement, waarbij bedrijven en gemeente samen aandacht besteden aan het beheer van een bepaald gebied (PC, E. Princeé, 29/8/2013).

7.2 Fiets

De geïnterviewde werkgevers en werkgeversorganisaties zien mogelijkheden voor de fiets, vanwege de compacte opzet van de stad. Soms worden enkele locaties genoemd

waar de verkeersveiligheid niet optimaal is, wat mensen er van kan weerhouden om de fiets te gebruiken. Ook wordt in enkele gevallen aangegeven dat al een erg groot deel van werknemers die op korte afstand wonen met de fiets komt.

Verschillende bedrijven beschikken over een fietsenplan. Een werkgever merkt op dat het gebruik daarvan de laatste tijd toeneemt (PC, P. Retera, 19/9/2013). Wanneer werknemers aan het plan deel willen nemen wordt getoetst of zij op een acceptabele fietsafstand van het werk wonen. Immers moeten werknemers die aan dit plan deelnemen de fiets voor minstens 50% van hun woon-werkverplaatsingen gebruiken. Een bedrijf heeft er juist voor gekozen om het fietsenplan niet meer toe te passen (PC, J. van Uden, 17/10/2013). Dat heeft voornamelijk administratieve redenen.

Elektrische fiets

Verschillende werkgevers hebben deelgenomen aan de proef met de e-bike. In het kader van de ombouw van de N329 konden werkgevers kosteloos een aantal elektrische fietsen als proef voor hun werknemers beschikbaar stellen. Het valt op dat verschillende werkgevers aangeven dat er na de proef weinig stimulans is gegeven om elektrische fietsen aan te schaffen (PC, J. Bergmans, 9/10/2013; PC, H. Krancher, 9/10/2013). Bij sommige bedrijven maken al enkele werknemers gebruik van de elektrische fiets. Het is niet bekend in hoeverre de proef daaraan heeft bijgedragen.

7.3 Openbaar vervoer

Veel locaties op bedrijventerreinen zijn niet of nauwelijks met het openbaar vervoer te bereiken, wegens grote halteafstanden. Een bedrijf loste dit voor stagiaires op door fietsen beschikbaar te stellen waarmee zij van en naar het bedrijf konden rijden (PC, P. Retera, 19/9/2013). Het ontbreken van openbaar vervoer heeft als gevolg dat stagiaires en jonge werknemers die geen auto hebben, de bedrijventerreinen lastig kunnen bereiken (PC, E. Princeé, 29/8/2013). Wellicht dat ook andere medewerkers die nu met de auto komen gebruik zouden maken van openbaar vervoer (PC, H. Krancher, 9/10/2013).

Sommige bedrijven in de omgeving van het station vergoeding OV kosten volledig (PC, R. Rops, 27/9/2013; PC, J. van Uden, 17/10/2013). Wel is het zo dat ook een vergoeding wordt gegeven voor reiskosten met de auto. Deze is echter niet volledig kostendekkend.

7.4 Carpoolen & Multimodaal vervoer

Carpoolen

Verschillende bedrijven hanteren flexibele werktijden (onder meer PC, H. Krancher, 9/10/2013; PC, J. van Uden, 17/10/2013). Dat maakt carpoolen lastig. Wanneer er ploegendiensten zijn heeft carpoolen alleen effect als mensen in dezelfde regio wonen en in dezelfde ploeg werken. Ook komt het voor dat ploegendiensten binnen een bedrijf per afdeling verschillen qua begin- en eindtijden (PC, P. Retera, 19/9/2013; J. van Uden, 17/10/2013). In het centrum van Oss hebben winkels verschillende openingstijden en wordt vaak in deeltijd gewerkt. Vanwege deze verschillende werktijden zijn de kansen voor carpoolen beperkt (PC, J. van Lieshout, 29/7/2013). Carpoolen biedt dus enkel in specifieke gevallen kansen voor mobiliteitsmanagement.

Multimodaal vervoer

In hoofdstuk 4 is beschreven dat Oss niet te maken heeft met grootschalige bereikbaarheidsproblemen. Zodoende zijn bestemmingslocaties van multimodaal vervoer (Park&Ride of Park&Bike) niet erg kansrijk. Immers blijkt dat deze effectief zijn wanneer mensen voordeel behalen met reistijdwinst of kostenbesparing. De Rabobank heeft voordat het betaald parkeren bij de Raadhuislaan werd ingevoerd wel in beeld gebracht of Park & Bike met gebruik van vouwfietsen kansrijk is (PC, R. Rops, 27/9/2013). Gezien het gegeven dat er op korte afstand toch parkeermogelijkheden bleven bestaan, is dit niet in de praktijk gebracht. Het initiatief toont aan dat er dus wel kansen voor zijn, maar niet wanneer de locatie ook met de auto goed te bereiken is.

7.5 Parkeren

Zowel parkeerregulering als een tekort aan parkeerplaatsen kunnen er toe leiden dat de parkeersituatie niet als optimaal is te ervaren (het kost meer geld of tijd en moeite om een parkeerplaats te vinden).

Op Vorstengrafdonk moeten bedrijven parkeren op eigen terrein realiseren. Wanneer de werkgelegenheid bij een bedrijf toeneemt kan dat tot parkeerproblemen leiden.

Uitbreiden van de parkeerruimte op eigen terrein is erg kostbaar, zeker wanneer die ruimte anders voor productiedoelen te gebruiken is (PC, P. Retera, 19/9/2013). Ook in het noordoosten van Oss zijn enkele parkeerproblemen bij bedrijven (PC, B. Wijdeven, 19/9/2013).

In en om het centrum geldt betaald parkeren. Werkgevers in die omgeving gaan hier verschillend mee om. HEMA hanteert bijvoorbeeld het uitgangspunt dat werknemers zelf parkeergelegenheid moeten vinden (PC, J. van den Oever, 5/9/2013). De Rabobank faciliteert parkeergelegenheid aan de Raadhuislaan gedeeltelijk op eigen terrein. Een ander deel van de werknemers parkeert op loopafstand op openbare parkeerplaatsen buiten het gereguleerd gebied (PC, R. Rops, 27/9/2013). Rabobank heeft wel mogelijkheden in beeld gebracht voor onder meer parkeren op afstand toen enkele jaren geleden het gebied waar betaald parkeren geldt werd uitgebreid en niet bekend was dat parkeren op korte afstand mogelijk zou zijn. Zodoende kan gereguleerd parkeren dus stimulerend zijn voor bepaalde vormen van mobiliteitsmanagement. De gemeente Oss stelt 150 parkeerplaatsen beschikbaar aan werkgevers, waarbij medewerkers die 's morgens als eerste komen kunnen parkeren (PC, J. Bergmans, 9/10/2013). Er wordt geen onderscheid naar woon-werkafstand gemaakt. Dat zou qua mobiliteitsmanagement wellicht wenselijk zijn, maar vanuit de ondernemingsraad was daartegen bezwaar. De reden daarvoor was dat mensen wegens persoonlijke omstandigheden de auto nodig zouden kunnen hebben.

Met betrekking tot parkeerregulering in het centrum is verhoging van parkeertarieven niet wenselijk omdat dat tot een verslechtering van de concurrentiepositie van het centrum ten opzichte van wijkwinkelcentra kan leiden (PC, J. van Lieshout, 29/7/2013).

7.6 Bedrijfsvervoer

Net als carpoolen heeft bedrijfsvervoer nadelen i.v.m. flexibiliteit. Bedrijfsvervoer zou misschien kansen bieden van en naar Vorstengrafdonk, wat relatief ver van de stad is gelegen. Dat is wel afhankelijk van werktijden, met name vaste werktijden maken bedrijfsvervoer kansrijk (PC, M. van Driel, 5/9/2013). Voor bedrijven die nu

reiskostenvergoeding verstrekken en overgaan op het aanbieden van bedrijfsvervoer kan dat kostenbesparingen opleveren. Wanneer bedrijfsvervoer met andere vervoerdiensten te combineren zou zijn (bijvoorbeeld schoolvervoer en ouderenvervoer), leidt dat tot voordelen vanwege multifunctionele inzet van personeel en materieel.

7.7 Regelingen reiskosten en werktijden

Vergoedingen reiskosten

Werkgevers hebben uiteenlopende regelingen m.b.t het vergoeden van woon-werkverkeer. Dat varieert van het geven van geen reiskostenvergoeding tot het vergoeden van de reiskosten van alle modaliteiten. Soms gaat het om regelingen die voor een landelijk bedrijf gelijk zijn (PC, R. Rops, 27/9/2013) , soms zijn er bedrijfsspecifieke afspraken over reiskostenvergoedingen (PC, H. Krancher, 9/10/2013). Het komt ook voor dat reiskosten onder een bepaalde afstand (10 kilometer) niet vergoed worden en dat een maximum geldt voor het aantal kilometers dat vergoed wordt. Wanneer het gebruik van het openbaar vergoed wordt, worden meestal de werkelijke reiskosten vergoed. In het geval van het vergoeden van autoverkeer wordt gewoonlijk 19 cent per kilometer vergoed, het maximumbedrag dat belastingvrij te vergoeden is.

Werktijden

Vaak hebben medewerkers de mogelijkheid om flexibele werktijden te hanteren. Wanneer in ploegendienst wordt gewerkt komt het voor dat werktijden ook verschillen, bijvoorbeeld per afdeling of soort werkzaamheden (PC, P. Retera, 19/9/2013). Door de wisselende werktijden biedt bedrijfsvervoer weinig kansen.

Gelijkwaardige regelingen

Bij het aanbieden van speciale regelingen is het wenselijk dat er geen gevoel van ongelijkheid ontstaat. Een voorbeeld werd genoemd waarbij werknemers die op grotere afstand wonen vanuit de werkgever een milieuvriendelijke auto zouden krijgen (PC, P. Retera, 19/9/2013). Qua kosten zou dat gunstig uitpakken. Echter krijgen werknemers met eenzelfde functie die dichtbij het werk wonen dan geen auto. Dat kan als oneerlijk worden ervaren. Zodoende heeft het bedrijf besloten een dergelijke regeling niet toe te passen. Vergelijkbare vraagstukken kunnen ook bij mobiliteitsmanagement maatregelen ontstaan, bijvoorbeeld wanneer financiële prikkels worden gegeven vanuit bedrijven.

7.8 Overige aspecten

Mobiliteitsvoucher

Het bedrijf Unipol heeft een kleine mobiliteitsvoucher ingezet om de mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement te laten onderzoeken. Adviesbureau Axxel heeft dit onderzoek uitgevoerd (PC, H. Krancher, 9/10/2013). Het onderzoek geeft per werknemer inzicht in alternatieve reismogelijkheden en bijbehorende kosten en calorieverbruik. Uit het onderzoek blijkt dat bij Unipol 79% van de werknemers met de auto reist. 33 van de 56 werknemers wonen binnen tien kilometer van hun werk. Vandaar dat het stimuleren van fietsgebruik werd aanbevolen.

Axxel heeft nog meer onderzoeken in Oss uitgevoerd, gefinancierd met de kleine mobiliteitsvoucher (PC, E.J. van Waveren, 16/10/2013). Het gaat om circa 15 tot 20 onderzoeken. Er was vanuit de bedrijven geen belangstelling om een vervolgonderzoek uit te voeren. In dat geval zouden werkgevers zelf een deel van de kosten moeten vergoeden. Het is niet bekend in hoeverre werkgevers naar aanleiding van de stappen maatregelen hebben doorgevoerd.

Ook adviesbureau Advin heeft bedrijven benaderd om adviesdiensten gefinancierd door de kleine voucher te leveren. Echter was hiervoor geen belangstelling vanuit de werkgevers die door Advin zijn benaderd (PC, S. van Lith, 10/10/2013).

Er is gepoogd te achterhalen hoeveel mobiliteitsvouchers in Oss verstrekt zijn. Na telefonisch contact met Agentschap NL is gebleken dat dit niet bekend is.

Financiële prikkels

Het is te verwachten dat financiële prikkels kansen kunnen bieden. Wanneer werknemers kosten kunnen besparen zal dat zeker van invloed zijn op hun verplaatsingsgedrag (PC, P. Retera, 19/9/2013).

Verkorten woon-werkafstand

Het verkorten van de woon-werkafstand draagt ook bij aan duurzamere verplaatsingen. Als mensen op dezelfde wijze blijven reizen vermindert de uitstoot van schadelijke stoffen door kortere verplaatsingsafstanden. Bovendien biedt het kansen om op een duurzamere manier te reizen. De gemeente Oss stimuleert dit door werknemers geen reiskostenvergoeding te geven (PC, J. Bergmans, 9/10/2013). Daarbij is het onder voorwaarden mogelijk dat medewerkers een verhuiskostenvergoeding ontvangen (Gemeente Oss, 2008, p. 9). Ook hanteert de gemeente andere prikkels, zoals in het bedrijfsvervoerplan is opgenomen.

De franchise organisatie die de HEMA in Oss exploiteert heeft de werklocaties van leidinggevenden aangepast aan hun woonlocatie. Dat sluit aan bij duurzaamheidsdoelstellingen en kost minder reistijd en de reiskosten zijn lager.

7.9 Bevindingen

Werkgevers besteden beperkt aandacht aan mobiliteitsmanagement. Wel zien een aantal van hen kansen voor het stimuleren van een duurzamer verplaatsingsgedrag. Met name de fiets wordt kansrijk geacht, vanwege de korte woon-werkafstanden van een aanzienlijk deel van de werknemers. Het openbaar vervoer biedt enkel in de stationsomgeving of in combinatie met de fiets kansen. Diverse werkgevers in die omgeving vergoeden ook de volledige kosten van een reis met het openbaar vervoer. Parkeerproblemen kunnen in specifieke gevallen bij economische groei optreden en daarmee aanleiding voor mobiliteitsmanagement vormen. Voor verhoging van parkeertarieven bestaat in het centrum weinig draagvlak, gezien het aantrekken van centrumbezoekers.

In het algemeen zal de aanleiding bij andere aspecten dan bereikbaarheid gevonden moeten worden. Duurzaamheid is een thema waar verschillende organisaties waarde aan hechten. Ook vitaliteit van personeel kan een aanleiding vormen.

Door de in het algemeen beperkte prioriteit die mobiliteitsmanagement bij verschillende werkgevers heeft, is te verwachten dat zij zich zeker op kortere termijn zeer beperkt inzetten voor mobiliteitsmanagement. Maatregelen zullen daar bij aan moeten sluiten.

8 Strategie

In voorgaande hoofdstukken is inzichtelijk gemaakt welke mogelijkheden er vanuit verschillende perspectieven zijn voor mobiliteitsmanagement. In dit hoofdstuk volgt een analyse van deze mogelijkheden. Op basis daarvan is een strategie ontwikkeld gericht op toepassing van mobiliteitsmanagement. De ontwikkeling van deze strategie is gebaseerd op strategische planning. Dat betekent dat richting wordt gegeven aan toepassing van mobiliteitsmanagement, maar geen gedetailleerd plan wordt gemaakt. Dat is ook niet mogelijk, immers is niet te voorzien welke ontwikkelingen in de toekomst plaats gaan vinden, maar het is wel mogelijk een strategie zo te ontwikkelen zodat op de toekomst is in te spelen.

In dit hoofdstuk is eerst een scoretabel weergegeven. Deze scoretabel geeft een overzicht van de kansen die verschillende vormen van mobiliteitsmanagement bieden. Deze tabel dient als een overzicht en niet als gedetailleerde analyse.

In paragraaf 8.2 zijn in de SWOT analyse de sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen voor mobiliteitsmanagement beschreven. Daarin zijn dezelfde maatregelcategorieën geanalyseerd als die in de scoretabel zijn weergegeven.

Vervolgens is in paragraaf 8.3 en 8.4 een strategie ontwikkeld gericht op de toepassing van mobiliteitsmanagement.

8.1 Scoretabel

In tabel 8.1 is weergegeven welke vormen van mobiliteitsmanagement welke kansen bieden. De tabel vat de informatie uit voorgaande hoofdstukken samen en is ontwikkeld met het doel overzicht te geven aan de verschillende maatregelen in relatie tot de situatie in Oss. De tabel vormt geen analysemiddel. Immers zijn geen gewichten toegekend aan maatregelen en criteria, terwijl het belang wel telkens verschilt. In tabel 8.1 zijn vier criteria gehanteerd. Deze zijn afgeleid van de opzet van dit onderzoek, zoals in paragraaf 1.7 is weergegeven. Middels kleurgebruik en een waardering met I, II of III is weergegeven of de maatregel bij het criterium aansluit. Wanneer de maatregel goed aansluit, is beoordeling III toegekend, een groene kleur. Wanneer de maatregel redelijk tot beperkt aansluit dan is dat met II (geel) weergegeven. Een matige beoordeling is met een I (donker oranje) aangegeven. Hieronder is per criteria toegelicht hoe de beoordelingen zijn toegekend. In bijlage 5 is toegelicht waarom welke score is toegepast.

Criteria scoretabel

Aansluiting bij situatie Oss

Ten eerste is weergegeven of een bepaald soort maatregel aansluit bij de situatie in Oss. Het gaat dan om de situatie zoals die nu is, rekening houdend met reeds vaststaande plannen. Een maatregel kan bij de situatie aansluiten omdat die situatie kansen biedt die verder benut kunnen worden. Bijvoorbeeld gedragsbeïnvloeding gericht op fietsgebruik is kansrijk bij goede fietsvoorzieningen en acceptabele fietsafstanden. Ook kan een maatregel kansen bieden wanneer die een zwak punt uit de huidige situatie versterkt, bijvoorbeeld het wijzigen of opzetten van een busroute wanneer een gebied niet met het openbaar vervoer te bereiken is.

Uitvoerbaarheid maatregel

Ten tweede is ingegaan op de uitvoerbaarheid van maatregelen. Het gaat hierbij niet om het draagvlak dat er is, maar om de mate waarin het financieel en organisatorisch mogelijk is maatregelen uit te voeren. Bijvoorbeeld het aanbieden van openbaar vervoer is niet iets wat de gemeente Oss of bedrijven kunnen doen, dat regelt een andere overheid. Ook zijn kostbare maatregelen niet kansrijk wegens het ontbreken van een speciaal budget voor mobiliteitsmanagement.

	Aansluitend bij situatie in Oss	Uitvoerbaarheid	Aansluitend bij beleid en visie gemeente	Aansluiting bij bedrijfsvoering en wensen werkgevers
Fiets				
Infrastructuur	II	I	III	III
Stallingen en voorzieningen	III	III	III	II
Gedragsbeïnvloeding	III	III	III	III
Openbaar vervoer				
Aanbod vervoerdiensten	II	I	III	III
Infrastructuur	I	I	II	II
Carpoolen				
Organiseren	II	III	II	I
Gedragsbeïnvloeding	II	II	II	I
Multimodaal vervoer (bestemmingslocaties)				
Faciliteren parkeergelegenheid en stallingen	I	II	II	II
Gedragsbeïnvloeding	I	III	II	I
Bedrijfsvervoer				
Aanbieden vervoerdiensten	I	I	II	I
Parkeerbeleid				
Gereguleerd parkeren uitbreiden	III	III	I	I
Tarieven gereguleerd parkeren	II	III	I	I
Parkeernormen bedrijven en organisaties	III	II	III	II
Regelingen vanuit werkgevers				
Reiskostenvergoeding ongunstig voor auto	II	II	II	I
Reiskostenvergoeding gunstig voor duurzame modaliteiten	III	II	II	II
Fiscaal fietsenplan	III	III	II	III
Thuiswerken stimuleren	II	III	II	II
Flexibele werktijden	II	II	II	II

Tabel 8.1 Scoretabel maatregelen mobiliteitsmanagement (bron: auteur).

Een groene kleur en III betekent een goede aansluiting bij de situatie.

Een gele kleur en II betekent een redelijke of beperkte aansluiting bij de situatie.

Een donkeroranje kleur en I betekent een matige aansluiting bij de situatie.

Beleid en visie gemeente Oss

Ten derde is aandacht besteed aan het beleid en de visie van de gemeente Oss. Dat geeft aan of maatregelen passen bij het beleid en bestuurlijke uitgangspunten van de gemeente Oss. Het gaat niet direct om financiële uitvoerbaarheid, dat is onder uitvoerbaarheid aan bod gekomen.

Bedrijfsvoering werkgevers

Ten vierde is inzichtelijk gemaakt in welke mate maatregelen aansluiten bij de bedrijfsvoering en wensen van ondernemers. Het gaat hierbij om een algemene indruk, per werkgever bestaan verschillen.

Bevindingen scoretabel

De tabel geeft een eerste indruk van de kansen die verschillende maatregelen bieden. Met name maatregelen gericht op de fiets scoren relatief hoog. De tabel laat ook zien dat maar weinig maatregelen volledig scoren op alle vier de gestelde criteria. Door de verschillende matige scores biedt het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, multimediaal vervoer en bedrijfsvervoer slechts beperkt kansen.

8.2 SWOT analyse per modaliteit

In deze paragraaf is een SWOT analyse uitgewerkt. De analyse gaat in op sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen. De sterke punten en zwakke punten gaan in op de situatie zoals die nu is en ontwikkelingen die al aan de gang zijn of zeker gerealiseerd worden. Het gaat dus om zaken die al vast liggen. Kansen en bedreigingen gaan daarentegen in op aspecten die niet zeker zijn. Ontwikkelingen in de toekomst of zaken waarop partijen in Oss geen invloed hebben. Denk daarbij aan economische ontwikkelingen of beleidskeuzes van andere overheden. Ook maatschappelijke trends kunnen een rol spelen, zoals meer of juist minder aandacht voor duurzaamheid. Per maatregelcategorie is een SWOT analyse uitgevoerd. Bij de punten is verwezen naar de paragraaf waar meer informatie daarover te vinden is.

Fiets

Sterke punten

- Oss beschikt over een fietsnetwerk waarover de verschillende stadsdelen bereikbaar zijn. Het netwerk wordt de komende jaren verder verbeterd (§5.1).
- Een aanzienlijk deel van de woon-werkverplaatsingen kenmerkt zich door een korte fietsafstand (afstandsklassen <7,5 km) (§5.2–5.4).
- Er is in die afstandsklassen nog ruimte om het fietsgebruik te verhogen (§5.2–5.4).
- Werkgevers zien ook kansen voor het verhogen van het fietsgebruik (§7.2).
- Fietsgebruik draagt relatief sterk bij aan andere organisatiedoelstellingen zoals vitaliteit en duurzaamheid (§6.1, 7.8).

Zwakke punten

- Persoonlijke voorkeuren en omstandigheden kunnen voor mensen aanleiding zijn geen fiets te gebruiken (§4.1).

- Er zijn voor werkgevers weinig directe kosten te besparen (§7.7).
- Niet overal is goede fietsinfrastructuur aanwezig (§5.1).
- Hoewel er nog ruimte is om het fietsgebruik te verhogen, heeft de fiets al een aanzienlijk aandeel in de modal split (§5.2–5.4).

Kansen

- Doordat er voldoende fietsvoorzieningen zijn biedt stimulering door gedragsbeïnvloeding kansen (§5.8).
- Het verplichten van fietsenstallingen bij nieuwbouw van bedrijven biedt kansen (§5.6).

Openbaar vervoer

Sterke punten

- Het centrum en de stationsomgeving zijn met de trein bereikbaar (§5.1).
- Stads- en streekbussen verbinden het centrum van Oss met verschillende kernen en stadsdelen. (§5.1).
- Aanvullend daarop is een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding in ontwikkeling (§5.1).

Zwakke punten

- Bedrijventerreinen aan de oostzijde van Oss worden niet bediend door het openbaar vervoer (§5.6).
- Een reis met de (stads)bus vergt in veel gevallen aanzienlijk meer tijd dan met andere modaliteiten (§5.1, 5.8).

Kansen

- Een aantal werkgevers geeft aan gebaat te zijn bij verbetering van het openbaar vervoer (§7.3).

Bedreigingen

- Afhankelijk van de aanbesteding van het busvervoer blijft de stadsbus in Oss wel of niet behouden. Ook het aanbod op andere buslijnen kan verslechteren. De gemeente Oss heeft hierop geen invloed (§5.6).

Carpoolen

Sterke punten

- Carpoolen is niet afhankelijk van het aanbod van specifieke infrastructuur of vervoerdiensten. Het biedt dus ook op bedrijventerreinen kansen (§4.3).

Zwakke punten

- Werkgevers hanteren vaak flexibele werktijden of wisselende begin- en eindtijden. Carpoolen is juist bij vaste werktijden het meest kansrijk (§7.4).

Multimodaal vervoer

Sterke punten

- Vanwege de compacte opzet en goede fietsverbindingen is een combinatie tussen auto en fiets mogelijk, met name voor werklocaties in en om het centrum (§5.1).

Zwakke punten

- Multimodaal vervoer met bestemmingslocaties is met name kansrijk bij bereikbaarheidsproblemen of hoge kosten om op de bestemming zelf te parkeren. Dat is in Oss nauwelijks van toepassing (§4.3, 5.1).
- Combinatie met openbaar vervoer is niet kansrijk vanwege gebrek aan frequente vervoerdiensten (§5.1).

Kansen

- Indien het gebied waar gereguleerd parkeren geldt wordt uitgebreid kan dat de kansen voor multimodaal vervoer versterken, bijvoorbeeld in combinatie met vouwfietsen (§7.4).
- Combinatie tussen fiets en hoogwaardig openbaar vervoer biedt wellicht kansen.

Bedrijfsvervoer

Sterke punten

- Op bedrijventerreinen is veel werkgelegenheid geclusterd. Er is daarmee potentie voor genoeg volume voor bedrijfsvervoer (§5.1).
- Bedrijfsvervoer kan goedkoper zijn dan het verstrekken van individuele reiskostenvergoedingen (§7.6).

Zwakke punten

- Gezien de wisselende werktijden bij veel organisaties is bedrijfsvervoer niet ideaal uitvoerbaar (§7.7).
- Op korte afstand wordt door verschillende werkgevers geen reiskostenvergoeding verstrekt. Opzet van bedrijfsvervoer biedt in die gevallen een extra kostenpost voor werkgevers (§7.7).

Kansen

- Combinatie met andere vervoerdiensten kan efficiëntievoordelen opleveren. Bijvoorbeeld met een vervoerdienst met een sociale functie. Dat is afhankelijk van ontwikkeling m.b.t. het openbaar vervoer (§5.7).

Parkeerbeleid

Sterke punten

- In en om het centrum geldt betaald parkeren. Dat kan een stimulans zijn om op een andere manier te reizen (§5.1).

Zwakke punten

- Bij toekenning van parkeernormen aan bedrijven houdt men geen rekening met bedrijfsvervoerplannen als alternatief voor parkeer capaciteit (§5.6).

Kansen

- Uitbreiding van het gebied waar gereguleerd parkeren geldt kan parkeeroverlast verminderen en het autogebruik verminderen (§5.6).

Bedreigingen

- Het politiek en maatschappelijk draagvlak voor uitbreiding van betaald parkeren en tariefverhoging is beperkt (§5.7).

Regelingen reiskostenvergoedingen

Sterke punten

- Indien reiskostenvergoeding wordt verstrekt wordt openbaar vervoer vaak volledig vergoed (§7.7).
- Op korte afstanden geven werkgevers vaak geen reiskostenvergoeding. Werknemers ervaren dan zelf hun reiskosten (§7.7).
- Meerdere werkgevers hebben een fiscaal fietsenplan. Daarmee wordt zowel de aanschaf als het gebruik van de fiets gestimuleerd (§7.2).

Zwakke punten

- Als werkgevers reiskosten vergoeden krijgen werknemers veelal ook een vergoeding voor autogebruik (§7.7).

Kansen

- Indien fiscale regelgeving verandert kan dat voor bedrijven aanleiding zijn de vergoedingen aan te passen. Nu is het immers mogelijk belastingvrije vergoedingen te verstrekken (§4.4).
- Er zijn voor bedrijven kostenbesparingen te behalen door reiskostenvergoeding voor de auto te verminderen (§7.7).

Bedreigingen

- Een mogelijk andere regelgeving kan de mogelijkheden voor belastingvrije reiskostenvergoeding beperken, ook voor duurzame verplaatsingen (§4.4).

Kansen en bedreigingen

Zoals hierboven te zien is zijn niet voor alle maatregelcategorieën kansen en bedreigingen aangegeven. In dat geval zijn er geen kansen en bedreigingen die direct in een bepaalde categorie maatregelen zijn gerelateerd. In het algemeen geldt dat regelingen op nationaal of regionaal niveau grote invloed kunnen hebben op de effecten van mobiliteitsmanagement. Denk aan verhoging of verlaging van bepaalde kosten (bijvoorbeeld tarieven openbaar vervoer, brandstofprijzen). Economische ontwikkelingen gaan samen met een verandering in het aantal verplaatsingen, wat weer tot meer of minder vertraging kan leiden en zodoende invloed heeft op de populariteit van andere vervoerwijzen (zie paragraaf 4.1).

8.3 Richting een strategie

Uit voorgaande SWOT analyse is af te leiden welke maatregelen mogelijkheden bieden. In deze paragraaf is een strategie geschetst over mogelijke implementatiemogelijkheden in Oss. Deze strategie is inhoudelijk gebaseerd op de informatie uit dit onderzoek. Bij de ontwikkeling van de strategie is aandacht besteed aan uitgangspunten van strategische planning, zoals in hoofdstuk 2 beschreven.

Mogelijke maatregelen mobiliteitsmanagement

Uit de SWOT analyse is af te leiden dat alle maatregelen op één of andere manier potentie bieden voor de situatie in Oss. De mate waarin maatregelcategorieën kansrijk zijn verschilt wel sterk.

In eerste instantie biedt het stimuleren van fietsverkeer mogelijkheden, dat geldt voor alle werklocaties in Oss. De omstandigheden verschillen wel per gebied, waardoor niet één algemene aanpak voor alle locaties volstaat. Overige maatregelen bieden in specifieke locaties en omstandigheden kansen. Multimodaal vervoer lijkt echter weinig potentie te bieden evenals bedrijfsvervoer. Een gebrek aan flexibiliteit in combinatie met het ontbreken van een directe aanleiding dragen daar aan bij. In tabel 8.2 is weergegeven welke maatregelen in welke gebieden kansrijk zijn. Hierbij zijn de gebieden uit de modelzones gehanteerd. Mogelijk kansrijke maatregelen zijn afgeleid uit de verschillende onderzoeksresultaten.

Gebied	Kansrijke maatregelen
Elzenburg / De Geer	Fiets, parkeernormering i.c.m. bedrijfsvervoerplan, regelingen reiskostenvergoeding.
Centrum	Fiets, openbaar vervoer, gereguleerd parkeren, regelingen reiskostenvergoeding.
Raadhuislaan	Fiets, openbaar vervoer, gereguleerd parkeren, regelingen reiskostenvergoeding.
Bedrijven Ruwaard	Fiets, openbaar vervoer (beperkt), regelingen reiskostenvergoeding.
Talentencampus	Fiets, openbaar vervoer, parkeernormering i.c.m. bedrijfsvervoerplan (toekomstige ontwikkelingen), regelingen reiskostenvergoeding.
Moleneind/Danenhoef / Landweer	Fiets, openbaar vervoer (Moleneind), regelingen reiskostenvergoeding.
Vorstengrafdonk	(Elektrische) fiets, parkeernormering i.c.m. bedrijfsvervoerplan, bedrijfsvervoer (nader onderzoek werktijden nodig), regelingen reiskostenvergoeding.

Tabel 8.2 Mogelijk kansrijke maatregelen per gebied (Bron: auteur).

Met name maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding zijn kansrijk, mede vanwege de uitvoerbaarheid. Daarmee wordt bedoeld dat niet extra infrastructuur of vervoerdiensten worden opgezet, maar dat mensgerichte maatregelen worden toegepast. Op die manier is in te zetten op het beter benutten van de sterke punten en kansen die er zijn. Dat is met minder financiële inspanningen uitvoerbaar dan de aanleg van extra infrastructuur of het opzetten van vervoerdiensten.

Een onvoorspelbare toekomst

Lange termijnontwikkelingen laten zich niet voorspellen. Wel is in te schatten welke ontwikkelingen mogelijk plaats vinden.

Uit paragraaf 5.6 blijkt dat de gemeente Oss mobiliteitsknelpunten aan ziet komen en al financiële ruimte heeft gemaakt om deze op te lossen, door de aanleg van infrastructuur. Maar de situatie kan in de toekomst anders zijn. Gemeenten krijgen te maken met meer taken, andere politieke verhoudingen en andere maatschappelijke behoeften.

Dat kan leiden tot minder investeringen in infrastructuur, waardoor wel een bereikbaarheidsprobleem ontstaat. En dat kan leiden tot meer draagvlak en gevoel voor urgentie voor mobiliteitsmanagement.

Of en wanneer dat gebeurt is afhankelijk van vele factoren. Ontwikkelingen die ver buiten de invloed van de gemeente Oss liggen, zijn van invloed. Neemt het aantal verplaatsingen nog wel toe, of kunnen mensen meer activiteiten op één locatie uitvoeren dankzij moderne (social) media (Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, 2013)? En hoe kijken mensen naar de auto, is het een symbool van gemak en status, of een teken van

milieuvervuiling? Het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid (2013, p. 60) ziet nog geen afname in de belangstelling voor de auto onder jongeren.

Het is dus onmogelijk te voorspellen hoe de toekomst met betrekking tot verkeer en vervoer er uit ziet. Wanneer de tijd rijp is voor meer mobiliteitsmanagement, is een vraag die moeilijk te beantwoorden is, maar wel te monitoren is. Deze strategie biedt mogelijkheden om te starten met mobiliteitsmanagement. Een voorzichtige start kan gemaakt worden.

Implementatie mobiliteitsmanagement

Bij de opzet van mobiliteitsmanagement is rekening te houden met het gegeven dat er geen directe probleemeigenaar is. Immers is er geen congestie of zijn er andere aspecten die mobiliteitsmanagement noodzakelijk maken. Duurzaamheid en leefbaarheid vormen wel een aanleiding om mobiliteitsmanagement toe te passen, maar geen directe noodzaak.

Uit voorgaande informatie blijkt dan ook dat geen enkele partij veel aandacht besteedt aan mobiliteitsmanagement of dat in de toekomst wil gaan doen. Mede door de economische situatie stellen werkgevers andere prioriteiten en ook de gemeente Oss heeft geen middelen beschikbaar voor mobiliteitsmanagement.

Zodoende zijn de kansen voor mobiliteitsmanagement zeer beperkt. Het opzetten van grootschalige projecten gericht op mobiliteitsmanagement vooralsnog geen kansen. Anderzijds bieden kleine, specifieke projecten mogelijk wel kansen. Ook kan mobiliteitsmanagement aansluiten bij andere doelstellingen, zoals het bevorderen van de gezondheid van werknemers. Kortom: kleine projecten die aansluiten bij meerdere doelen. Ook het benutten van kansen kan aandacht krijgen. Wanneer bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement wordt opgezet voor wegwerkzaamheden (zoals bij de N329 is gebeurd), bestaan mogelijkheden om hier nader op in te spelen. Of wanneer andere overheden zoals de provincie acties initiëren, kan de gemeente werkgevers informeren en overtuigen over deze acties. In hoeverre dit effect heeft is moeilijk in te schatten. Vandaar dat monitoring en evaluatie hierbij een voorname rol speelt.

Bovendien kan op lange termijn de situatie wijzigen. Wanneer bijvoorbeeld de aandacht voor duurzaamheid verder toeneemt en de economie tegelijk aantrekt is de kans groot dat ondernemers op zoek gaan naar manieren om hun bedrijfsvoering verder te verduurzamen. Mobiliteitsmanagement kan daar bij aansluiten. Ook wanneer bereikbaarheidsproblemen ontstaan, al dan niet buiten de gemeente Oss, kan dat een stimulans vormen voor mobiliteitsmanagement.

De rol van actoren

Door het bestaan van veel onzekerheden en het gebrek aan middelen voor mobiliteitsmanagement is er geen gedetailleerd uitvoeringsplan te ontwikkelen. Een andere benadering is daarom nodig. Strategische planning sluit daar bij aan, zoals in paragraaf 2.4 is omschreven. Het plan geeft een richting op hoofdlijnen, waarbij gedurende de uitvoering details worden uitgewerkt.

Het proces leidt dus tot het uiteindelijke resultaat. Afhankelijk van de opzet van mobiliteitsmanagement vervullen diverse partijen een rol. Dat kunnen meerdere werkgevers zijn die samen mobiliteitsmanagement toepassen. Daarbij kan een andere (commerciële) partij adviesdiensten verlenen. Indien er financieringsregelingen zijn

(zoals de mobiliteitsvoucher er één was, zie paragraaf 6.2) vervullen financiers ook een achtergrondrol in het proces.

De gemeente Oss kan in een dergelijk proces optreden als procesregisseur die te doorlopen stappen in gang zet en andere actoren daarbij betreft. Zoals in hoofdstuk 7 omschreven is de animo van bedrijven voor mobiliteitsmanagement beperkt. De gemeente Oss kan pogen hen aan te moedigen mobiliteitsmanagement toe te passen. Ook kan de gemeente een faciliterende rol innemen, waarbij wordt meegewerkt aan ontwikkelingen die mobiliteitsmanagement versterken (bijvoorbeeld parkeerregulering in een bepaalde omgeving). De gemeente is nadrukkelijk geen scriptschrijver die bepaalt hoe het proces afloopt, dat bepalen samenwerkende partijen samen. Een duidelijke rol voor de gemeente is weggelegd.

8.4 Strategische stappen

In deze paragraaf is een strategisch plan gericht op de toepassing van mobiliteitsmanagement weergegeven. Dit kenmerkt zich door het geven van een richting en niet door concrete einddoelen. Het strategisch plan is gebaseerd op de eerdere delen van dit onderzoek en vormt niet het resultaat van een politieke keuze. Uiteindelijk is het een politiek besluit in hoeverre mobiliteitsmanagement verder wordt toegepast. Nadat hieronder de stappen beschreven zijn, zijn ze in figuur 7.1 schematisch weergegeven.

Een voorzichtige start

Zoals in het mobiliteitsplan (Gemeente Oss, 2011) is aangegeven is mobiliteitsmanagement nieuw voor Oss. Om als regisseur op te kunnen treden m.b.t. mobiliteitsmanagement is het wenselijk dat de gemeente zelf meer kennis en ervaring hierover verwerft. Die expertise kan de gemeente dan toepassen wanneer maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement worden uitgevoerd.

Ervaring met mobiliteitsmanagement is op te doen door eenvoudigweg verschillende informatiebronnen te volgen die aandacht aan dit thema besteden. Allereerst is daarover in deze scriptie informatie te vinden. Op internet zijn talloze voorbeelden en nieuwsberichten te vinden op websites van kennisorganisaties, vakbladen, overheden, adviesbureaus enzovoort. Zo is ook van actualiteiten op de hoogte te blijven. Door ontwikkelingen te volgen weet de gemeente Oss wat voor mogelijkheden er bestaan. Het gaat daarbij niet alleen om inhoudelijke vernieuwingen, zoals nieuwe mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding. Wanneer bijvoorbeeld acties door andere overheden worden opgezet kunnen organisaties in Oss daar dan snel bij aansluiten. Of wanneer subsidies beschikbaar zijn is eveneens aansluiting mogelijk.

Zoals eerder omschreven bieden mensgerichte gedragsbeïnvloeding en het stimuleren van fietsgebruik kansen. Door adviseurs is aangegeven dat het is aan te bevelen klein te beginnen met dergelijke maatregelen. Dat sluit ook aan bij de situatie in Oss, waar niet direct een probleem wordt ervaren wat opgelost moet worden.

De gemeente kan kiezen voor het opzetten van een pilotproject. Dat kan gericht zijn op de gemeentelijke organisatie of op een andere organisatie waar belangstelling is voor mobiliteitsmanagement. In principe heeft de eigen organisatie de voorkeur vanwege de voorbeeldfunctie voor andere organisaties. Wanneer daar praktische bezwaren tegen zijn is het aan te bevelen een pilot bij een andere organisatie toe te passen. Belangrijk is dat

metingen via een betrouwbare methodiek (zoals in hoofdstuk 5 beschreven) worden uitgevoerd zodat de daadwerkelijke effecten van de pilot merkbaar zijn.

Inhoudelijk is het aan te bevelen een pilot ook klein op te zetten. Inzet kan zich in eerste instantie richten op maatregelen die het meest kansrijk zijn. Een kleine opzet voorkomt dat grote investeringen verloren gaan bij beperkt effect. Door in te zetten op een kleine gedragsverandering wordt voorkomen dat de pilot veel weerstand oproept bij deelnemers.

Een weloverwogen vervolg

De verzamelde informatie biedt kansen voor het communiceren met werkgevers over dit thema. Dat dient gecombineerd te worden met andere informatie-uitwisseling met bedrijven. Immers leggen bedrijven geen prioriteit bij mobiliteitsmanagement. Wanneer ze hier speciaal aandacht aan moeten besteden, is de kans klein dat ze dit doen. Binnen de gemeente Oss zullen vaste aanspreekpunten van bedrijven dus op de hoogte moeten zijn van mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement.

Ook wanneer bedrijven vraagstukken aankaarten met betrekking tot mobiliteit kan de gemeente Oss daarop inspelen door mobiliteitsmanagement oplossingen te ontwikkelen in plaats van oplossingen die zich richten op het vergroten van de capaciteit voor de auto. Denk bijvoorbeeld aan parkeerproblemen, waarbij het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen de vraag naar parkeerplaatsen vermindert. Dit in plaats van het verhogen van de parkeercapaciteit. Beleidswijzigingen zijn nodig om dit soort oplossingen mogelijk te maken. Denk daarbij aan de mogelijkheid voor afwijken van parkeernormen bij toepassing van een bedrijfsvervoerplan. Die beleidswijzigingen zijn te baseren op voorbeelden elders.

Toepassing

Afhankelijk van de soort situatie kan de gemeente een werkgever of verschillende werkgevers adviseren mobiliteitsmanagement toe te passen. Dat kan met of zonder een specifieke vraag van het bedrijf. Uiteindelijk blijft het de keuze van de werkgever zelf om wel of niet tot toepassing van mobiliteitsmanagement over te gaan. Het is ook geen taak van de gemeente om zelf te adviseren over de opzet van mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Wel kan de gemeente een proces regisseren waarbij meerdere organisaties samen mobiliteitsmanagement toepassen en zich daarbij laten adviseren. Ook kan door parkeerbeleid worden gestuurd richting mobiliteitsmanagement en kunnen bedrijven gewezen worden op stimulansen van andere overheden.

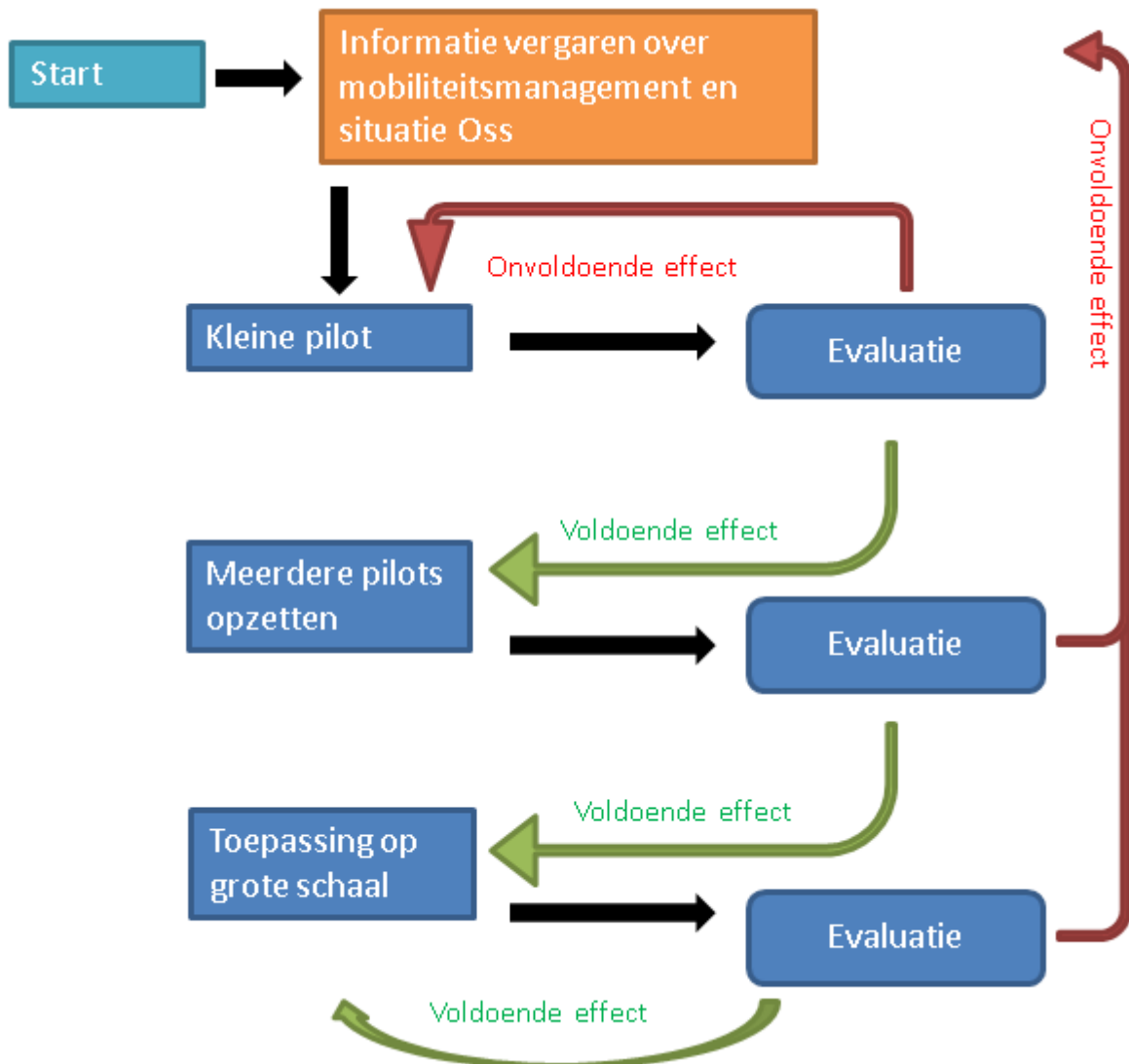
In schema

In figuur 8.1 is schematisch weergegeven hoe mobiliteitsmanagement is toe te passen. Een dergelijke systematiek is voor verschillende soorten maatregelen mogelijk. Ook voor het informeren van werkgevers over acties van derden is een monitoring volgens dit systeem aan te bevelen. In de evaluatie staat dan centraal wat werkgevers met de informatie doen.

In het geval van concrete maatregelen is de invloed op het verplaatsingsgedrag voor, tijdens en na de proef te meten.

De figuur geeft aan dat klein begonnen wordt en dit telkens wordt gemonitord. Bij voldoende effecten kan een maatregel verder worden toegepast. Daarbij worden wel

aandachtspunten uit de evaluatie als input voor het vervolg meegenomen. Bij onvoldoende effect wordt onderzocht of een anders op te zetten pilot mogelijk is.



Figuur 8.1 Toepassing en monitoring maatregelen mobiliteitsmanagement (Bron: auteur).

8.5 Bevindingen

Gezien de situatie zijn er kansen voor mobiliteitsmanagement, hetzij beperkt. Vanwege bereikbaarheidsoogpunt is er geen aanleiding om mobiliteitsmanagement toe te passen. De gemeente Oss voorziet in de toekomst wat verkeersafwikkeling betreft knelpunten, maar heeft financiële middelen gereserveerd om deze knelpunten op te lossen. Indien dit in de toekomst ook daadwerkelijk gebeurt blijft bereikbaarheid, zeker voor lokale en regionale verplaatsingen, geen aanleiding vormen voor mobiliteitsmanagement. Duurzaamheid vormt wel een aanleiding, maar is niet iets wat in de afweging voor het maken van een verplaatsing is meegenomen (zie paragraaf 4.1). Zodoende zijn prikkels nodig om mensen te verleiden zich op een andere manier te verplaatsen dan met de auto.

Met name fietsverkeer en gedragsbeïnvloeding bieden kansen, maar gebieds- en bedrijfsspecifiek zijn ook andere maatregelen kansrijk. Wel is duidelijk dat een proces klein moet beginnen en verdienen diverse organisatorische aspecten aandacht. De gemeente Oss kan daarbij een rol als initiator en regisseur vervullen.

Wanneer kansen zich voor doen, zoals subsidiemogelijkheden van andere overheden, kan de gemeente Oss bedrijven op de hoogte stellen van deze mogelijkheden. Immers zijn de financiële mogelijkheden van zowel gemeente als ondernemers beperkt, wanneer er andere mogelijkheden zijn is het belangrijk om die te benutten. Gezien het specifieke karakter van de effectiviteit van mobiliteitsmanagement is continue monitoring en bijstelling van belang.

9 Conclusies, aanbevelingen & reflectie

Dit hoofdstuk vormt de afsluiting van deze scriptie. Als eerste is een conclusie gegeven, die op beknopte wijze een antwoord geeft op de onderzoeksvragen. Vervolgens zijn aanbevelingen gegeven gericht op de situatie in Oss. De laatste paragraaf vormt de reflectie. Dit vormt een terugblik op het onderzoek en besteedt aandacht aan vervolgonderzoek.

9.1 Conclusies

In dit onderzoek staat de vraag welke mobiliteitsmanagementstrategie in Oss toepasbaar is centraal. Er is zowel aandacht besteed aan organisatorische als inhoudelijke aspecten. Op basis daarvan is een strategie geformuleerd. Deze geeft een richting aan de te ondernemen stappen met betrekking tot mobiliteitsmanagement. In deze paragraaf zijn de onderzoeksvragen uit paragraaf 1.3 beknopt beantwoord.

Op welke wijze is een strategie op te zetten?

Theorieën gericht op strategische planning zijn toepasbaar bij de ontwikkeling van een strategie gericht op mobiliteitsmanagement. Deze vorm van planning kenmerkt zich niet doordat gepoogd wordt een toekomst vast te leggen, maar door een open benadering van de toekomst waarbij wordt aangegeven hoe op de toekomst is in te spelen. Interactie met andere actoren speelt daarbij een rol. De focus ligt daarbij op de hoofdlijnen. Door deze benadering is een goede interactie tussen verschillende belanghebbenden mogelijk en nodig. Dat past in een situatie waarin één partij niet in staat is om plannen uit te voeren maar interactie nodig is. Het einddoel wordt daarbij tijdens het proces bepaald. Zodoende is een strategie op te zetten in de vorm van een procesopzet, waarbij is aangegeven welke stappen doorlopen worden, maar waarin geen inhoudelijk einddoel is vastgelegd.

Welke factoren beïnvloeden verplaatsingsgedrag?

Theorieën over verplaatsingsgedrag geven inzicht in het ontstaan daarvan en bieden aanknopingspunten voor het beïnvloeden van dat gedrag. Verschillende benaderingen verklaren deelaspecten van verplaatsingsgedrag. In het algemeen is verplaatsingsgedrag geen doel op zich, maar een middel om bepaalde activiteiten uit te kunnen voeren. Zodoende maken mensen een afweging tussen de baat die een bepaalde activiteit oplevert en de weerstand die een verplaatsing maakt. Die weerstand wordt beïnvloed door de componenten tijd, geld en moeite. Locatie- en activiteitgerelateerde kenmerken beïnvloeden die componenten weer. Denk bijvoorbeeld aan de verkeersafwikkeling in een gebied (bijvoorbeeld de stad Oss) of het aanbod van openbaar vervoer. Dus wordt verplaatsingsgedrag beïnvloed door een veelvoud aan factoren, welke uiteindelijk invloed hebben op de componenten tijd, geld en/of moeite.

Welke mogelijkheden biedt het concept mobiliteitsmanagement?

Mobiliteitsmanagement richt zich op het bereiken van een duurzamer verplaatsingsgedrag. Daarvoor is een veelvoud aan maatregelen mogelijk. Het kan zowel gaan over maatregelen gericht op de mens (gedragsbeïnvloeding), het aanbod van vervoerdiensten of infrastructuur (fysieke maatregelen).

Een onderverdeling in maatregelen is te maken gericht op fietsgebruik, het openbaar vervoer, multimodaal vervoer, carpoolen en regelingen vanuit werkgevers. De mate waarin bepaalde maatregelen effectief zijn hangt af van lokale omstandigheden, zoals de ruimtelijke structuur en de bereikbaarheid met verschillende vervoerwijzen.

Wat is de situatie in Oss en welke kansen biedt dit voor mobiliteitsmanagement?

In Oss is een goede infrastructuur voor auto en fiets. Ook is er slechts in beperkte mate filevorming op het wegennet, waardoor de auto relatief snel is. In de nabije toekomst zet de gemeente Oss in op verbetering van de infrastructuur voor fiets en auto.

Uit de verschillende data blijkt dat grofweg de helft van de woon-werkverplaatsingen uit korte afstanden bestaat (<7,5 kilometer). Dat betekent dat er kansen zijn voor de fiets. De huidige verdeling over vervoerwijzen maakt duidelijk dat er ruimte is om dat aandeel te verhogen. De overige vormen van mobiliteitsmanagement bieden in specifieke situaties of op bepaalde locaties kansen, bijvoorbeeld in de stationsomgeving of in het centrum van Oss. De gemeente Oss heeft geen financiële middelen specifiek voor mobiliteitsmanagement gereserveerd. Zodoende zijn maatregelen die een financiële inspanning van de gemeente vergen in ieder geval op kortere termijn niet haalbaar.

Welke leerpunten biedt de toepassing van mobiliteitsmanagement in andere situaties?

Afstemming van mobiliteitsmanagement op een specifieke situatie is nodig. Een toepassing die elders succesvol is, hoeft dat in de situatie in Oss niet te zijn. Wel is de methodiek van probleemanalyse (waarom reizen mensen niet met duurzame modaliteiten), gedragsinterventie (prikkel om gedrag te wijzigen) en evaluatie (voor, tijdens en na interventie) toepasbaar. Bovendien zijn uitgevoerde projecten die in vergelijkbare situaties zijn toegepast inspirerend voor Oss en bevatten deze praktische leerpunten. Zo biedt het al dan niet financieel belonen van fietsgebruik in Oss potentie. Omdat iedere situatie specifieke kenmerken heeft, is een toepassing niet zomaar over te nemen. Het specifiek onderzoeken en evalueren van iedere situatie is daarmee het belangrijkste leerpunt.

In aanvulling daarop zijn in veel situaties financieringsmogelijkheden van overheden benut. Te denken is aan de mobiliteitsvoucher of andere financieringsvormen door (regionale) overheden. Het benutten van die mogelijkheden kan, zeker in een situatie waarin financiële middelen beperkt zijn, kansen bieden.

Welke visie hebben werkgevers op de toepassing van mobiliteitsmanagement?

Mobiliteitsmanagement heeft voor werkgevers geen prioriteit. Naast het stellen van andere prioriteiten komt dat door het ontbreken van bereikbaarheid als directe aanleiding. Wel ervaren enkele werkgevers kleine parkeerproblemen, wanneer die zich voordoen zou mobiliteitsmanagement oplossingen kunnen bieden. Bovendien hebben verschillende ondernemers duurzaamheidsdoelstellingen, waarbij mobiliteitsmanagement aan zou kunnen sluiten. Fietsgebruik stimuleren is volgens werkgevers de meest kansrijke maatregel.

Welke mobiliteitsmanagementstrategie is toepasbaar in Oss?

Een mobiliteitsmanagementstrategie die zich richt op een geleidelijke start met mobiliteitsmanagement in Oss biedt kansen. Daarbij bieden verschillende soorten maatregelen kansen, met name maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding. Daarbij zijn

de kansen voor de modaliteit fiets het hoogst. Door kleine proeven te houden met mobiliteitsmanagement kan de strategie zich verder ontwikkelen, gebaseerd op de resultaten van deze proeven. De strategie ontwikkelt zich verder op basis van 'trial and error'. Binnen de strategie staat interactie met andere actoren (werkgevers) centraal. De gemeente bepaalt dus niet wat er gebeurt, verschillende actoren bepalen dat samen. Wel vervult de gemeente daarin een belangrijke regierol.

9.2 Aanbevelingen

In hoofdstuk 8 is geanalyseerd welke maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement kansen bieden in Oss. Met name maatregelen gericht op de modaliteit fiets en op gedragsbeïnvloeding bieden kansen. In paragraaf 8.4 is beargumenteerd hoe maatregelen zijn toe te passen, waarbij een kleinschalige en geleidelijke start centraal staat.

In dit onderzoek is rekening gehouden met bestaande bestuurlijke en beleidsuitgangspunten die de gemeente Oss hanteert. Zoals in paragraaf 5.7 is weergegeven is er op dit moment geen specifiek budget voor mobiliteitsmanagement. Gezien de prioriteiten van werkgevers op andere terreinen liggen bestaat weinig financieel draagvlak voor mobiliteitsmanagement. Zodoende zijn kansen voor mobiliteitsmanagement afhankelijk van een bestuurlijke keuze. De situatie is niet zo dat mensen omwille van tijd, kosten of moeite van een verplaatsing eenvoudig te verleiden zijn tot grote veranderingen in hun verplaatsingsgedrag. Zodoende is het mogelijk te kiezen voor een kleine, voorzichtige aanpak, met bijbehorende resultaten. De risico's en benodigde financiën blijven beperkt, maar dat geldt ook voor de effecten.

Indien men wil streven naar meer effecten zijn grotere plannen nodig. Zoals Burnhem (in American Memory, z.j.) omschreef: "Make no little plans; they have no magic to stir men's blood and probably themselves will not be realized." Om een groter plan te ontwikkelen zijn meer financiële inspanningen nodig. Het is aan het gemeentebestuur om te kiezen voor een hoog ambitieniveau voor mobiliteitsmanagement met bijbehorende investeringen of voor een lager ambitieniveau met kleine projecten en bijbehorende resultaten. De keuze voor een hoog ambitieniveau qua mobiliteitsmanagement kan financieel samengaan met een laag ambitieniveau voor nieuwe investeringen in weginfrastructuur. Dat heeft negatieve gevolgen voor de autobereikbaarheid, maar versterkt daardoor de kansen voor mobiliteitsmanagement, het kost immers meer tijd om met de auto te reizen door filevorming. Tevens worden dan kosten gespaard die in te zetten zijn voor mobiliteitsmanagement.

9.3 Reflectie

Dit onderzoek vormt een verkenning gericht op mobiliteitsmanagement in de stad Oss. In deze paragraaf is aangegeven welke mogelijkheden er zijn voor vervolgonderzoek in Oss en in vergelijkbare situaties.

Mogelijkheden in andere situaties

Hoewel de Osse situatie uniek is, is het te verwachten dat verschillende locaties bestaan die overeenkomsten met Oss tonen. Mede daardoor zijn uit deze rapportage aanbevelingen voor vervolgonderzoek af te leiden.

Deze scriptie biedt een opzet om een eerste verkenning gericht op toepassing van mobiliteitsmanagement uit te voeren. Dat kenmerkt zich ten eerste door een brede

beeldvorming van de situatie. Afhankelijk van de situatie kunnen bestaande gegevens benut worden, zoals hier gebruik is gemaakt van een bestaand mobiliteitsonderzoek en het verkeersmodel. Zowel gegevens over mobiliteitspatronen en ruimtelijke kenmerken als wensen en mogelijkheden van actoren worden in beeld gebracht. Beide beïnvloeden de kansen voor mobiliteitsmanagement. Een dergelijke aanpak is aanbevelenswaardig in een verkennend onderzoek gericht op een andere situatie. Het maakt inzichtelijk waar de meeste kansen liggen om met mobiliteitsmanagement te starten. Om een algemener beeld te krijgen van de resultaten van toepassing van deze methode verdient het aanbeveling om de systematiek vaker toe te passen en te evalueren.

Toepassing mobiliteitsmanagement

Indien men daadwerkelijk mobiliteitsmanagement toepast is het aan te bevelen de resultaten van de toepassing te reflecteren aan het strategische onderzoek. Wanneer tijdens toepassing tegenstrijdigheden met de strategische verkenning worden gevonden, kan dat aanleiding zijn om de methodiek van de verkenning aan te passen.

Strategische planning past in deze onderzoeksmethode. Het gaat immers om het geven van een richting aan mobiliteitsmanagement en niet om het maken van een concreet uitvoeringsplan. Zodoende kan strategische planning vanwege het interactieve karakter ook kansen bieden. Anderzijds bestaat het risico dat door het ontbreken van vaste doelen en uiteindelijke resultaten een langdurig proces ontstaat.

Het is aan te bevelen te onderzoeken of strategische planning ook in vervolgstappen kansen kan bieden. Wanneer werkgevers overgaan tot toepassing van mobiliteitsmanagement is daarvoor ook een plan nodig. Wellicht dat strategische planning hier ook kansen bij biedt, waarbij interactie met medewerkers mogelijk is. Anderzijds kunnen vaststaande doelen het proces van uitvoering wellicht bespoedigen. Nader onderzoek is dus nodig.

Referenties

Geschreven bronnen

Agentschap NL. (2013). *Mobiliteitsvouchers*. Vinddatum 14 november 2013, op <http://www.agentschapnl.nl/subsidies-regelingen/mobiliteitsvouchers?gclid=CNTcrv7l47oCFfLHtAod2l8ASA>

Albrechts, L. (2004). Strategic (spatial) planning reexamined. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31, 743-588.

Albrechts, L. (2006). Bridge the gap: from spatial planning to strategic projects. *European Planning Studies*, 10, 1487-1500.

Albrechts, L. (2010). More of the same is not enough! How could strategic spatial planning be instrumental in dealing with the challenges ahead? *Environment and Planning B: Planning and Design* 2010, 37, 1115 – 1127.

American Memory. (z.j.). Daniel H. Burnham. Vinddatum 26 februari 2014, op <http://memory.loc.gov/ammem/today/sep04.html>.

Annema, J.A. (2002). *Weerstand van verplaatsingen: tijd, kosten en moeite*. In: Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Arriva. (2012) *Lijnnetkaart Noordoost-Brabant en de Meierij*. Vinddatum 5 november 2013, op http://www.arriva.nl/uploads/media/Noordoost_Brabant_en_de_Meierij_01.pdf

Bakker, P. & Zwaneveld, P. (2009). *Het belang van openbaar Vervoer. De maatschappelijke effecten op een rij*. Den Haag: Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Belastingdienst. (2013a). *Vervoer en reiskosten..* Vinddatum 3 juli 2013, op http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/pe rsoneel_en_loon/vervoer_en_reiskosten/.

Belastingdienst (2013b). Voorwaarden reisaf trek openbaar vervoer. Vinddatum 4 juli 2013, op http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/prive/auto_en_vervoer/u_reist_naar_uw_werk/openbaar_vervoer/voorwaarden_reisaf trek_openbaar_vervoer/.

Berry, F.S. (1994). Innovation in public management: The adoption of strategic planning. *Public Administration Review*, 4, 322-330.

BRAMM. (2010). *Mobiliteitsonderzoek N329; weg van de toekomst*.

BRAMM. (z.j.) *Fietsen loont*. Vinddatum op 4 juli 2013, op <http://www.fietsenloont.nu/>.

Brooks, M.P. (2002). *Planning Theory for Practitioners*. Chicago: American Planning Association

Bryson, J.M. (1988). A strategic planning process for public and non-profit organizations. *Lang Ronge Planning*, 1, 73-81

Carpooldate. (z.j.). *Wat is carpooldate?* Vinddatum 5 juli 2013, op <http://www.carpooldate.nl/wat-is-carpooldate/>.

CBS. (2011a). *Banen werknemers en afstand woon-werk; woon- en werkregio's*. Vinddatum 20 juni 2013, op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=81251ned&D1=1&D2=56-58,61-63,65-69,71-74,76-78,80-91,93-97,100-110,112-113,115-117,119-125,127-142,144-167,169-195,197,199-207,209-216,218-225,227-235,237-247,249,251-255,257-278,280-283,285-286,288-291,295-299,301-303,305,308-320,322-329,331-332,334-337,339-344,346-375,378-390,392-394,396-398,400-407,409-418,420-432,434-438,440-482,484,486-496,498-501,503-506,509-516,518-528&D3=362&D4=I&HD=130620-0904&HDR=T,G2&STB=G1,G3>

CBS. (2011b). *De invloed van opleidingsniveau op de woon-werkafstand*. Vinddatum 24 oktober 2013, op <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/13516DAC-36E1-47B7-9918-2364EF7D0B48/0/2011k2v4p34art.pdf>.

CBS. (2012a). *Mobiliteit in Nederland; mobiliteitskenmerken en vervoerwijzen, regio's*. Vinddatum 26 augustus 2013, op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81127NED&D1=0-1&D2=0&D3=a&D4=1-13&D5=0&D6=I&VW=T>.

CBS. (2012b). *Mobiliteit in Nederland; mobiliteitskenmerken en vervoerwijzen, regio's*. Vinddatum 26 augustus 2013, op <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/default.aspx?DM=SLNL&PA=81129NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=1&D5=0&D6=I&HDR=T&STB=G1%2cG2%2cG3%2cG4%2cG5&VW=D>. Selectie woon-werkverkeer.

Cognitive Design Solutions. (z.j.). *Crossing The Chasm*. Vinddatum 8 november 2013, op <http://www.cognitivedesignsolutions.com/Information/CrossingTheChasm.htm>.

Cornelissen, M.A. (2011). *Toekomstbewust Den Haag*. Utrecht: masterscriptie Universiteit Utrecht.

Daniels, V. (2011). *De evaluatie van mobiliteitsmanagement campagnes*. *Gevalstudie: met de fiets naar de Unief*. Hasselt/Diepenbeek: Universiteit Hasselt.

Davidoff, P. (1965). *Advocacy and pluralism in Planning*. *Journal of the American Institute of Planners*, 2, p. 331-338.

De Boer, J. (2011). *De effectiviteit van de werkgeversaankpak van mobiliteitsmanagement in de provincie Noord-Brabant*. Enschede: Universiteit Twente, Master Thesis.

De Roo, G. & Voogd, H. (2007). *Methodologie van planning*. Bussum: Uitgeverij Coutinho

Dijst, M., Rietveld, P., Steg, L. (2002). *Behoeften, mogelijkheden en gedragskeuzen met betrekking tot het verplaatsingsgedrag: een multidisciplinair perspectief*. In: Verkeer en Vervoer in hoofdlijnen. Bussum: Uitgeverij Coutinho.

Dyson, R.G. (2004). Strategic development and SWOT analysis at the University of Warwick. *European Journal of Operational Research*. 152. 631–640.

EcoMobility. (2012). *EcoMobility report, assessment report*.

Faludi, A. (1973). *A reader in planning theory*. Oxford: Pergamon Press Ltd.

Fujii, S. & Kitamura, R. (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? *Transportation*, 30 81–95, 2003.

Gärling, T. & Schuitema, G. (2007). Travel Demand Management Targeting Reduced Private Car Use: Effectiveness, Public Acceptability and Political Feasibility. *Journal of Social Issues*, 1, 139-153

Galloway, T.D. & Mahayni, R.G. (1977) Planning Theory in Retrospect: The Process of Paradigm Change. *Journal of the American Institute of Planners*, 43, 62-71.

Gemeente Oss. (2008). *Bedrijfsvervoerplan*.

Gemeente Oss. (2009). *Mobiliteitsvisie*.

Gemeente Oss. (2011a). *Jaarverslag duurzaamheid 2011*.

Gemeente Oss. (2011b). *Mobiliteitsplan Oss 2020. Bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig*.

Gemeente Oss. (2013a). *Hoe draagt de gemeente Oss bij aan realisatie van HOV?* Bijlage bij kostenraming HOV infrastructuur.

Gemeente Oss. (2013b). *FlexiWeb gemeente Oss*. Intern geografisch informatiesysteem.

Gemeente Oss. (z.j.). *Oss in cijfers*. Vinddatum 22 januari 2014, op <http://www.oss.incijfers.nl/>.

Getimis, P. (2010). *Strategic Planning and Urban Governance: Effectiveness and Legitimacy*. In Certerra, M. e.a (red.): Making strategies in spatial planning.

Goldman, T. & Gorham, R. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, 28, 261-273.

Goudappel Coffeng. (2013a), 'Fietsend naar School' vult GVVP-gedragsbeleid in. Vinddatum 7 november 2013, op <http://www.goudappel.nl/projecten/mobiliteitsexperiment-fietsend-naar-school/>.

Goudappel Coffeng. (2013b). *Mobiliteitsanalyse Oss*. Deventer: Goudappel Coffeng.

Hendriksen, I. & Van Gijlswijk, R. (2010). *Fietsen is groen, gezond en voordelig*. Leiden: TNO Kwaliteit van Leven.

Henstra, D.A., Akkersdijk, M.M., Pol, M., Pieper, R.I., Voerman, J.W.C., ter Avest, B., Meurs, H. & Verroen, E. (2005). *Effectiviteit van maatregelen op het gebied van Mobiliteitsmanagement Feiten en cijfers*. Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Hightower, H.C. (1969). *Planning Theory in Contemporary Professional Education*. *Journal of the American Institute of Planners*, 35, 326-329.

Hutter, G. (2004). Strategische Planung. Ein wiederentdeckter Planungsansatz zur Bestandsentwicklung von Städten. *Raumplanung*, 128, 210-214.

Holden, E. (2007). *Achieving sustainable mobility. Everyday and leisure-time travel in the EU*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2012). *Mobiliteitsbalans 2012*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

KpVV (2006a). *Carpoolen en vanpoolen*. Vinddatum 1 oktober 2013, op <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Kennisitems/Carpoolen-en-vanpoolen.html>

KpVV (2006b). *Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen*. Rotterdam, KpVV,

KpVV. (2009). *Slim werken = Slim reizen*. Vinddatum 8 juli 2013, op <http://www.kpVV.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Slim-werken--slim-reizenpdf.pdf>.

KpVV. (2012). *Aan de slag met Park & Bike voor woon-werkverkeer*. Ede: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

KpVV. (2013). *Op weg naar het beter benutten van P+R*. Ede: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

KpVV. (z.j.). *Sumo*. Vinddatum 1 april 2013, op <http://www.kpVV.nl/sumo>.

Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkeley Planning Journal*, 19, 1-18.

Martens, K. (2012a). *Nut en gebruik van (planologische) theorieën in de bachelor thesis*. Collegesheets Vobathe Radboud Universiteit Nijmegen.

Martens, K. (2012b). *Locatie- en gebiedsontwikkeling versus infrastructuurplanning*. Collegesheets Locatie- en gebiedsontwikkeling Radboud Universiteit Nijmegen.

Mesman, J.E. (2011). *Op weg naar de toekomst: Over de rol van Cradle to cradle als concept voor het verminderen van de negatieve effecten van weginfrastructuur*. Masterthesis Planologie, Radboud Universiteit Nijmegen.

Muconsult. (1999). *Mobiliteit begint bij de woning*. Delft: connect

Muconsult. (2001). *Monitoring Fietsbeleid 1996-1999*. Amersfoort: Muconsult.

Oja, P., Vuori, I & Paronen, O. (1998). Daily walking and cycling to work: their utility as health-enhancing physical activity. *Patient Education and Counseling*, 33, 87-94.

Paulley, N., Bolcombe, R, Macket, R., Titheridge, H., Preston, J., Wardman, M., Shires, J. & White, P. (2006). The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership. *Transport Policy*, 13, 295-306.

Reuser, J. (2013). *Vienna, a historic city towards a cycling future*. Master Thesis, Kapfenberg: FH-Joanneum.

Richardson, B. (2005). Sustainable transport: analysis frameworks. *Journal of Transport Geography* 13. Pp. 29-39

Rotmans, J. (2006). *Transitiemanagement, sleutel voor een duurzame samenleving*. Assen: Van Gorcum.

Ruijs, M., Jukema, G., Splinter, G. (2010). *De kracht van glastuinbouwcomplex Pijnacker-Nootdorp. Huidige situatie en toekomstperspectief*. Den Haag, LEI, onderdeel van Wageningen UR.

Sartorio, F.S. (2005). Strategic spatial planning. A historical review of approaches, its recent revival, and an overview of the state of the art in Italy. *disP*, 3, p. 26-40.

Saunders, M., Lewis, P., Thornhill, A. , Booij, M. & Verckens, J.P. (2011); *Methoden en technieken van onderzoek*. Amsterdam: Pearson Education Benelux.

Schneijderberg, J., Martens, K, Talens, H. (2012). *Een andere kijk op parkeren. Een marktgerichte benadering voor het aanbieden van parkeerfaciliteiten op werklocaties*. Amsterdam: Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

Silva, C. (2013). Structural accessibility for mobility management. *Progress in Planning*, 81, 1-49.

Spitsvrij (2013). *Hoe werkt het*. Vinddatum 13 november 2013, op <https://spitsvrij.nl/Algemeen/Hoe-werkt-het.aspx>.

5-Sterren Regio Noordoost Brabant (2013). *Werkatelier duurzame mobiliteit*. Vinddatum 15 juli 2013, op <http://www.5nob.nl/werkatelier-duurzame-mobiliteit/>.

Tindemans, H. (2006). *Ruimtegebruik en autogebruik in de stad. Ruimtelijke gevolgen van een parkeerbeleid*. Gent: Universiteit Gent, Scriptie ingediend tot het behalen van de academische graad van gediplomeerde in de aanvullende studies GAS-Ruimtelijke Planning.

Twente Mobiel. (2013). *Twentse e-fiets actie 2013*. Vinddatum 27 november 2013, op <http://www.twentemobiel.nl/efietsactie2013>.

Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology* 36 255-274.

Urry, J. (2004). The 'system' of automobility'. *Theory Culture Society* 21. 25-39.

Van den Ackerveken, S. (2011). *Effectief mobiliteitsmanagement in de woonomgeving*. Grontmij Nederland B.V. / NHTV internationaal hoger onderwijs Breda.

Van der Hoeven, W, Prins, P., Van Hout, R, Tamminga, G., Van der Vlist, M & Wilgenburg, J. (2012). Verkeersmodellen voor netwerkmanagement. *NM Magazine* 1. 26-28.

Van de Riet, O. & Egeter, B. (1998). *Systeemdiagram voor het beleidsveld verkeer en vervoer. Beschrijving vervoer- en verkeerssysteem ten behoeve van het project QUESTA*. Delft: RAND Europe & TNO.

Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). *Het ontwerpen van een onderzoek*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.

Weg van de Toekomst. (z.j.). *Oss en Provincie bouwen Weg van de Toekomst!* Vinddatum 24 februari 2013, op <http://www.wegvandetoeekomst.nl/>.

Persoonlijke communicatie (PC)

Bergmans, J. (Organisatieadviseur, gemeente Oss), interview, 9 oktober 2013

De Bruijn, R. (Wethouder RO Kernen, Verkeer en Sport, gemeente Oss), interview 12 september 2013).

De Haan, M. (Adviseur Mobiliteit en Gedrag, Goudappel Coffeng, interview 25 oktober 2013).

Krancher, H. (HR Manager, Unipol), interview 9 oktober 2013

Kraus, R. (Beleidsmedewerker duurzame mobiliteit, gemeente Oss), interview 2 september 2013.

Martens, K. (Associate Professor in Transport Planning, Radboud Universiteit Nijmegen), e-mail 15 november 2013.

Neelen, E. (Beleidsmedewerker openbare ruimte, gemeente Oss), interview 5 september 2013.

Princeé, E. (Secretaris Osse Industriële Kring), telefoongesprek, 29 augustus 2013.

Retera, P. (CFO Heurkens & van Veluw), interview 19 september 2013

Rops, R. (HR Adviseur, Rabobank Oss e.o.), interview 27 september 2013.

Soeters, R. (Projectleider Twente Mobiel), interview, 9 september 2013

Van den Oever, J. (Filiaalmanager, HEMA Oss en Heesch), interview 5 september 2013.

Van der Knaap, R. (Adviseur OC Mobility Coaching), interview 16 oktober 2013.

Van Driel, M. (Algemeen directeur Vervoerservice van Driel), interview 5 september 2013.

Van Erp, J. (Projectmanager Logistiek Platform Oss), interview 3 september 2013.

Van Lieshout, J. (Centrummanager Oss), interview, 29 augustus 2013

Van Lith, S. (Adviseur Ruimte en Mobiliteit, Advin), interview 10 oktober 2013.

Van Uden, J. (Human Resources Business Partner, MSD), interview 17 oktober 2013

Van Waveren, E. (Adviseur, Axxel/Regiecentrale), telefoongesprek, 16 oktober 2013

Vos, A (Vakbeheerder openbare ruimte, gemeente Oss). Interview, 3 september 2013

Vos, A, Neelen, E. & Willems, C. (medewerkers gemeente Oss). Interview/discussie, 10 juli 2013.

Wijdeven, B. (Gebiedsbeheerder Noord Oost, gemeente Oss), interview, 19 september 2013.

Willems, C. (Beleidsmedewerker Verkeer, Milieu en Natuur, gemeente Oss), interview, 30 augustus 2013.

Bijlagen

Bijlage 1: Interviews (91)

Bijlage 2: Resultaten BRAMM onderzoek (99)

Bijlage 3: Woonlocaties van werknemers in Oss (101)

Bijlage 4: Gegevens verkeersmodel (102)

Bijlage 5: Scoretabel (113)

Bijlage 1: Interviews

In deze bijlage is weergegeven hoe de verschillende interviews zijn opgezet en welke personen zijn geïnterviewd.

Situatie Oss

Hieronder is weergegeven welke personen zijn geïnterviewd met betrekking tot de situatie in Oss. Het gaat om medewerkers van de gemeente Oss.

- De Bruijn, R. (Wethouder RO Kernen, Verkeer en Sport, gemeente Oss), interview 12 september 2013).
- Kraus, R. (Beleidsmedewerker duurzame mobiliteit, gemeente Oss), interview 2 september 2013.
- Neelen, E. (Beleidsmedewerker openbare ruimte, gemeente Oss), interview 5 september 2013.
- Vos, A (Vakbeheerder openbare ruimte, gemeente Oss). Interview, 3 september 2013
- Wijdeven, B. (Gebiedsbeheerder Noord Oost, gemeente Oss), interview, 19 september 2013.
- Willems, C. (Beleidsmedewerker Verkeer, Milieu en Natuur, gemeente Oss), interview, 30 augustus 2013.

De personen die hierboven zijn vermeld hebben het ontwikkelen en/of uitvoeren van het beleid van de gemeente Oss met betrekking tot verkeer en vervoer als taak. Mevrouw de Bruijn is als bestuurder betrokken Zodoende hebben zij inzicht in de stand van zaken wat het verkeer in Oss betreft en de ontwikkelingen die gaande zijn. Gebaseerd op de informatie uit hoofdstuk vier en met name paragraaf 4.3 zijn vragen gesteld over de verschillende modaliteiten en verschillende soorten maatregelen gericht op mobiliteitsmanagement. In aanvulling daarop is gevraagd welke rol de gemeente Oss in kan nemen. Bij het interview met wethouder de Bruijn is in aanvulling daarop gevraagd naar de visie vanuit de politiek op het thema mobiliteitsmanagement.

Aanvullend hierop is een interview gehouden met dhr. Van Lith. Hij is adviseur ruimte en mobiliteit bij adviesbureau Advin. Hij heeft de gemeente Oss bij verschillende projecten op het gebied van mobiliteit geadviseerd, waaronder bij de ontwikkeling van de Mobiliteitsvisie. Zodoende heeft hij kennis van de situatie in Oss met betrekking tot verkeer- en verkeersbeleid.

Hieronder is aangeven welke onderwerpen met de geïnterviewden besproken zijn.

Introductie

- Gericht op woon-werkverkeer in Oss
- Bij bedrijven ga ik belangstelling peilen.
- Graag wil ik drie zaken bespreken:
 - De sterke en zwakke punten van vervoermogelijkheden in Oss
 - De kansen die bepaalde MM maatregelen kunnen bieden in Oss

- De rol die de gemeente Oss bij de ontwikkeling en implementatie van maatregelen kan spelen.

Vervoermogelijkheden Oss

- Per modaliteit graag maximaal 4 sterke en 4 zwakke punten noemen en toelichten, gericht op de situatie in Oss (nu en in nabije toekomst). Denk aan de volgende aspecten

- Snelheid
- Kosten
- Betrouwbaarheid
- Comfort
- Duurzaamheid

- auto
- trein
- bus
- fiets

- Zijn er in de toekomst hierin veranderingen te verwachten?

Kansen die bepaalde mobiliteitsmanagementmaatregelen in Oss bieden

- Noem per onderwerp bij voorkeur maximaal 5 aspecten die je in Oss kansrijk acht. Denk bijvoorbeeld aan infrastructuur, financiële prikkels, vervoeraanbod, communicatie en informatie.

- Openbaar vervoer
- Carpoolen
- Multimodaal vervoer
- Parkeerbeleid
- Bedrijfsvervoer
- Thuiswerken

De rol van de gemeente Oss bij mobiliteitsmanagement. Waar liggen kansen?

- Infrastructurele maatregelen
- Parkeren reguleren
- Communicatieve maatregelen
- Financiële impuls
- ...

Voorbeelden en ervaringen mobiliteitsmanagement

Voor dit onderwerp zijn verschillende personen geïnterviewd.

Twente Mobiel

- Soeters, R. (Projectleider Twente Mobiel), interview, 9 september 2013

Dhr. Soeters is projectleider bij Twente Mobiel, een projectorganisatie waarin overheden en bedrijven samenwerken aan mobiliteitsmanagement (zie paragraaf 6.2). Hieronder zijn de onderwerpen die tijdens het interview zijn besproken weergegeven.

Introductie

- Twente Mobiel
- Mobiliteitsmanagement Oss, ontwikkelen strategie gericht op woon-werkverkeer.
- Oss: veel intern verkeer. Kansen voor (elektrische fiets)... Maar, geen grote bereikbaarheidsproblematiek
- Sluit dit inderdaad aan bij situatie in Twente.

Twentse e-fiets actie

- Waar lag het initiatief voor deze stimulans?
- Hoe is het project precies opgezet? Welke onderzoeken zijn uitgevoerd?
- Wat motiveert bedrijven en organisaties om deel te nemen?
 - Kosten
 - Bereikbaarheid
 - Duurzaamheid
 - Parkeergelegenheid
 - Gezondheid personeel
 - ...
- Wat zijn redenen van bedrijven / organisaties om juist niet deel te nemen?
- Wat zijn zoal de redenen voor werknemers om deel te nemen aan het project?
- Wat zijn redenen voor werknemers om niet deel te nemen?
- Wisselen de resultaten sterk op korte termijn of op lange termijn?
- Is het verschil in deelname groot tussen verschillende gebieden?
- Is op bedrijfsniveau onderzoek uitgevoerd naar verplaatsingen?
- Wat zijn de belangrijkste succesfactoren?
- Wat zou u de volgende keer anders doen / heeft u al aangepast gedurende het project?
- Welke rol kan een gemeente vervullen? (terugtrekkende overheid)

Fietsrouteplanner

- Puur communicatief / informatief?
- Contact met werknemers over integratie in bijv. intranet
- Kosten van maatregel beperkt?
- Effecten, draagvlak?

Carpoolen

- Gebruik daarvan?
- Carpoolplaatsen of ophalen?
- Collega's of 'vreemden'?

Parkeren en reizen

- Herkomst of bestemmingslocaties?
- Wordt dit veel gebruikt?
- Ook bij beperkte filevorming?

Overig

- Hebt u verder nog tips of ideeën?

Goudappel Coffeng

- De Haan, M. (Adviseur Mobiliteit en Gedrag, Goudappel Coffeng, interview 25 oktober 2013).

Dhr. De Haan is adviseur Mobiliteit en Gedrag bij adviesbureau Goudappel Coffeng. Hij heeft een psychologische achtergrond en heeft ruime ervaring met adviseren op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Zijn adviezen richten zich op uiteenlopende onderwerpen die te maken hebben met verkeer. Hieronder is de interviewopzet weergegeven. Tijdens het interviews zijn de bevindingen van hoofdstuk 1 tot en met 5 op hoofdlijnen met hem besproken en is gevraagd of gedragsbeïnvloeding in deze situatie kansen kan bieden.

- In beeld gebracht door: BRAMM onderzoek / modelstudie / CBS gegevens herkomstgemeenten werknemers en expertise beleidsmedewerkers.
- Ca. 10 kortere interviews met bedrijven / bedrijvenorganisaties.
- Geen objectief bereikbaarheidsprobleem, al wordt dat soms wel zo ervaren.
- >50% van de werknemers komt ook uit Oss (Uit Oss en Bernheze samen bijna 70%)
- 75 % auto aandeel (BRAMM onderzoek)
- Bedrijven zijn niet echt bezig met MM. Eén bedrijf heeft van de kleine voucher gebruik gemaakt en heeft geen stappen ondernomen n.a.v. onderzoek.
- Soms zijn er parkeerproblemen bij bedrijven waar parkeren op eigen terrein moet (nu wat minder in verband met de economische situatie)
- Gemeente Oss heeft geen budget om met financiële prikkels een en ander te stimuleren.
- Zover bekend 15-20 kleine voucher adviezen gegeven, maar geen grote voucher adviezen.

Kansrijk lijkt

- Stimuleren fietsgebruik / e-bike voor wat langere afstanden
- OV gebruik alleen bij stations

Praktijkvoorbeeld

- Stimuleren fietsgebruik (of evt. openbaar vervoer) door gedragsbeïnvloeding
- Hoe was daar de opzet en welke resultaten had dit.
- Was er vanuit bedrijven etc. draagvlak om te participeren?

Mogelijkheden voor Oss

- Beperkte middelen, maar zodoende wel kansen voor gedragsbeïnvloeding.
- Op wat voor manier zou gedrag te beïnvloeden zijn?
- Sparen voor iets
- Competities
-
- Zijn er (op landelijk niveau) subsidieregelingen e.d. hiervoor bekend.
- Hoe zou iets op te zetten zijn (geen urgentie bij bedrijven, makkelijk participeren)
- Rol van gemeente Oss daarbij (voorbeeldfunctie)
- Heb je een beeld van de te verwachten resultaten?

OC Mobility Coaching

- Van der Knaap, R. (Adviseur OC Mobility Coaching), interview 16 oktober 2013. OC Mobility Coaching heeft ruime ervaring op het gebied van advies gericht op onder meer mobiliteitsmanagement en duurzame mobiliteit. Dhr. Van der Knaap is eigenaar van het bedrijf. Met hem is gesproken over situatie in Oss en vormen van mobiliteitsmanagement die daar bij aan kunnen sluiten. Onderstaande onderwerpen zijn met hem besproken.

Situatie

- In beeld gebracht door: BRAMM onderzoek / modelstudie / CBS gegevens herkomstgemeenten werknemers en expertise beleidsmedewerkers.
- Ca. 10 kortere interviews met bedrijven / bedrijvenorganisaties.
- Geen objectief bereikbaarheidsprobleem, al wordt dat soms wel zo ervaren.
- >50% van de werknemers komt ook uit Oss (Uit Oss en Bernheze samen bijna 70%)
- 75 % auto aandeel (BRAMM onderzoek)
- Bedrijven zijn niet echt bezig met MM. Eén bedrijf heeft van de kleine voucher gebruik gemaakt en heeft geen stappen ondernomen n.a.v. onderzoek.
- Soms zijn er parkeerproblemen bij bedrijven waar parkeren op eigen terrein moet (nu wat minder in verband met de economische situatie)
- Gemeente Oss heeft geen budget om met financiële prikkels een en ander te stimuleren.
- Zover bekend 15-20 kleine voucher adviezen gegeven.

Kansrijk lijkt

- Stimuleren fietsgebruik / e-bike voor wat langere afstanden
- OV gebruik alleen bij stations
- Bedrijfsvervoer i.c.m. 'sociaal' vervoer?

Praktijkvoorbeeld

- Is er een praktijkvoorbeeld waar MM is toegepast dat gelijkenissen heeft met de situatie in Oss (eventueel wel financiële prikkels gegeven)
- Hoe was daar de opzet en welke resultaten had dit.
- Waren bedrijven enthousiast te krijgen om te participeren, ook al hadden ze zelf geen problemen?

Mogelijkheden voor Oss

- Zie je kansen voor bepaalde maatregelen
- Financiering vervolgonderzoek (andere bronnen dan gemeente)
- Hoe zouden vervolgstappen er uit kunnen zien
- Rol van gemeente Oss daarbij (voorbeeldfunctie)
- Mogelijkheden zonder financiële prikkel
- Heb je een beeld van de te verwachten resultaten?

Werkgevers en werkgeversorganisaties

Er is gesproken met de volgende werkgevers en werkgeversorganisaties

Werkgevers

Bergmans, J. (Organisatieadviseur, gemeente Oss), interview, 9 oktober 2013
Het gemeentehuis van Oss is vlakbij het centrum en treinstation gevestigd. Het is een grote werkgever met meer dan vijfhonderd werknemers.

Krancher, H. (HR Manager, Unipol), interview 9 oktober 2013
Unipol is een productiebedrijf, wat in het noordoosten van Oss is gevestigd. Een deel van het personeel werkt in volcontinue ploegendienst.

Retera, P. (CFO Heurkens & van Veluw), interview 19 september 2013
Heurkens & van Veluw is een productiebedrijf in de metaalsector. Het bedrijf is op bedrijventerrein Vorstengrafdonk gevestigd, ten zuidoosten van Oss en vlakbij de autosnelweg.

Rops, R. (HR Adviseur, Rabobank Oss e.o.), interview 27 september 2013.
De Rabobank is nabij het centrum gevestigd. Op deze locatie richt de bank zich op (zakelijke) dienstverlening.

Van den Oever, J. (Filiaalmanager, HEMA Oss en Heesch), interview 5 september 2013.
De HEMA is één van de grotere winkels in het centrum van Oss.

Van Driel, M. (Algemeen directeur Vervoersservice van Driel), interview 5 september 2013.
Vervoersservice van Driel biedt vervoerdiensten aan, zowel taxivervoer als bus- en tourincardiensten. Naast het woon-werkverkeer van de eigen werknemers is met dhr. Van Driel gesproken over de mogelijkheden voor bedrijfsvervoer.

Van Uden, J. (Human Resources Business Partner, MSD), interview 17 oktober 2013
MSD is de grootste werkgever van Oss en actief in de farmaceutische industrie. De grootste vestiging ligt centraal in Oss, nabij het station.

Werkgeversorganisaties

Van Lieshout, J. (Centrummanager Oss), interview, 29 augustus 2013
Het centrummanagement van Oss vertegenwoordigt de belangen van ondernemers in het centrum van Oss.

Princeé, E. (Secretaris Osse Industriële Kring), telefoongesprek, 29 augustus 2013.
De Osse Industriële Kring vertegenwoordigt de belangen van de grotere ondernemers in Oss.

Van Erp, J. (Projectmanager Logistiek Platform Oss), interview 3 september 2013.
Het Logistiek Platform Oss vertegenwoordigt logistieke ondernemingen in Oss. De logistieke sector in Oss is sterk vertegenwoordigd. Dat komt mede door de bereikbaarheid via het water, het spoor en de weg.

Adviseur mobiliteitsmanagement

Van Waveren, E. (Adviseur, Axxel/Regiecentrale), telefoongesprek, 16 oktober 2013
Axxel heeft verschillende bedrijven in Oss geadviseerd over mobiliteitsmanagement. Daarbij maakten bedrijven gebruik van de Mobiliteitsvoucher, waarmee de Rijksoverheid onderzoek naar mobiliteitsmanagement subsidieerde. Tijdens een ongestructureerd telefonisch interview zijn de ervaringen besproken.

Interviewopzet werkgevers

Hieronder is de opzet van de gesprekken met werkgevers weergegeven. De gesprekken met werkgeversorganisaties zijn op een vergelijkbare wijze gehouden, maar dan is gevraagd naar de situatie bij hun leden.

Introductie

- Mobiliteitsmanagement: duurzamer verplaatsingsgedrag. Stimuleren fietsgebruik, ov, carpoolen, thuiswerken.
- Voordelen: milieu, (bereikbaarheid), gezondheid, kosten besparen
- Graag bespreek ik eerst met u de huidige situatie m.b.t. woon-werkverkeer, vervolgens de kansen die mobiliteitsmanagement biedt.

Huidige situatie

- Op welke manier reizen uw werknemers naar hun werk?
- Wonen veel werknemers op korte afstand van hun werk (bedrijf een aantal jaren geleden verhuisd)?
- Welke regelingen zijn er in uw organisatie op het gebied van woon-werkverkeer?
- Zijn dat lokale regelingen of is dit organisatie breed geregeld voor het gehele land?
- Vervult de cao daarin een rol?
- Zijn er problemen m.b.t. het woon-werkverkeer?
- Is er voldoende parkeergelegenheid?
- Flexibele werktijden?

De maatregelen

- Ik zal een aantal mogelijke mobiliteitsmanagementmaatregelen noemen. Graag hoor ik of u hier kansen in ziet.
 - Stimuleren fietsgebruik (fiets van de zaak, reiskostenvergoeding, elektrische fiets).
 - Stimuleren gebruik openbaar vervoer (Fiets, trein)
 - Bedrijfsvervoer (via station), gezamenlijk met anderen
 - Parkeren en reizen (biedt denk ik geen
 - Thuiswerken (werkzaamheden moeten dit toelaten, kantoor).
 - Parkeerbeleid vanuit bedrijven en / of gemeente (hoe werkt dit in het centrum?).

Eventuele implementatie en uitvoering

- Welke redenen heeft u zoal voor het wel of niet toepassen van mobiliteitsmanagement?
 - Financieel
 - Bereikbaarheid
 - Mvo
 - Parkeerruimte
 - Gezondheid

- Per bedrijf, per gebied of per bedrijfsorganisatie?
- In de huidige economische situatie (mogelijkheden en beperkingen)?
- Welke rol heeft de gemeente Oss daarbij?

Overig

- Weet u toevallig of er andere bedrijven hier in de omgeving bepaalde initiatieven op het gebied van mobiliteitsmanagement ondernemen?
- Proef e-bike N329
- Heeft u verder nog ideeën / suggesties m.b.t. mobiliteit(smanagement)?

Bijlage 2 Resultaten BRAMM onderzoek

Samenvatting en doorrekening resultaten mobiliteitsonderzoek BRAMM (2010)

Vijf kerngebieden aangewezen:

Danenhoef / Landweer

Elzenburg

Raadhuislaan

Ruwaard

Industriepark Oost

TOTAAL

In totaal 34 bedrijven op 43 locaties benaderd
12.000 werknemers benaderd, 1554 respondenten

30% van de werknemers woont binnen 5 kilometer van het werk (rechte lijn)

65% binnen 15 kilometer

17% geeft aan binnen 5 kilometer van het werk te wonen

42% geeft aan binnen 15 kilometer van het werk te wonen

Tabel B2.1 Uitkomsten BRAMM onderzoek (Bron informatie: BRAMM, 2010)

Modaliteiten en reistijden

75% reist met auto

11,6% met de fiets

5,1 % carpoolt

68% reist tussen 7:00 en 8:30 naar het werk

65,4 % reist tussen 16:30 en 18:00 van het werk

58% kan werktijd flexibel bepalen, bijna 30% vaste begintijd en 9% in ploegendienst

Een kleine 2% werk op doordeweekse dagen thuis, ca. 10% elders

Tabel B2.2 Modaliteiten en reistijden (Bron informatie: BRAMM, 2010)

Afstand	Aantal	cumulatief	percentage	cumulatief
0-5 km	266	266	33,9%	33,9%
6-10 km	131	397	16,7%	50,6%
11-15 km	112	509	14,3%	64,9%
16-20 km	85	594	10,8%	75,8%
21-30 km	92	686	11,7%	87,5%
31-50 km	80	766	10,2%	97,7%
>51 km	18	784	2,3%	100,0%

Tabel B2.3 Afstandsklassen (Bron informatie: BRAMM, 2010)

Danenhof / Landweer

Aantal respondenten	300	
<1 km afstand van werk	2	1%
1-5 km afstand van werk	80	27%
6-10 km van werk	51	17%
11-15 km van werk	20	7%
15-20 km werk	53	18%
TOTAAL (op max 20 km)	206	69%

Tabel B2.4 Afstandsklassen Danenhoef / Landweer (Bron informatie: BRAMM, 2010).

Elzenburg / De Geer

Aantal respondenten	222	
<1 km afstand van werk	0	0%
1-5 km afstand van werk	62	28%
6-10 km van werk	39	18%
11-15 km van werk	13	6%
15-20 km werk	33	15%
TOTAAL (op max 20 km)	147	66%

Tabel B2.5 Afstandsklassen Elzenburg / De Geer (Bron informatie: BRAMM, 2010).

Raadhuislaan

Aantal werknemers	100	
<1 km afstand van werk	0	0%
1-5 km afstand van werk	25	25%
6-10 km van werk	17	17%
11-15 km van werk	16	16%
15-20 km werk	12	12%
TOTAAL (op max 20 km)	70	70%

Tabel B2.6 Afstandsklassen Raadhuislaan (Bron informatie: BRAMM, 2010).

Ruwaard

Aantal werknemers	60	
<1 km afstand van werk	0	0%
1-5 km afstand van werk	12	20%
6-10 km van werk	10	17%
11-15 km van werk	8	13%
15-20 km werk	10	17%
TOTAAL (op max 20 km)	40	67%

Tabel B2.7 Afstandsklassen Ruwaard (Bron informatie: BRAMM, 2010).

Industriepark Oost

Aantal respondenten	35	
<1 km afstand van werk	0	0%
1-5 km afstand van werk	8	23%
6-10 km van werk	5	14%
11-15 km van werk	1	3%
15-20 km werk	3	9%
TOTAAL (op max 20 km)	17	49%

Tabel B2.8 Afstandsklassen Industriepark Oost (Bron informatie: BRAMM, 2010).

Bijlage 3: Woonlocaties van werknemers in Oss

Onderstaande tabel geeft de woonlocaties van werknemers in Oss weer.

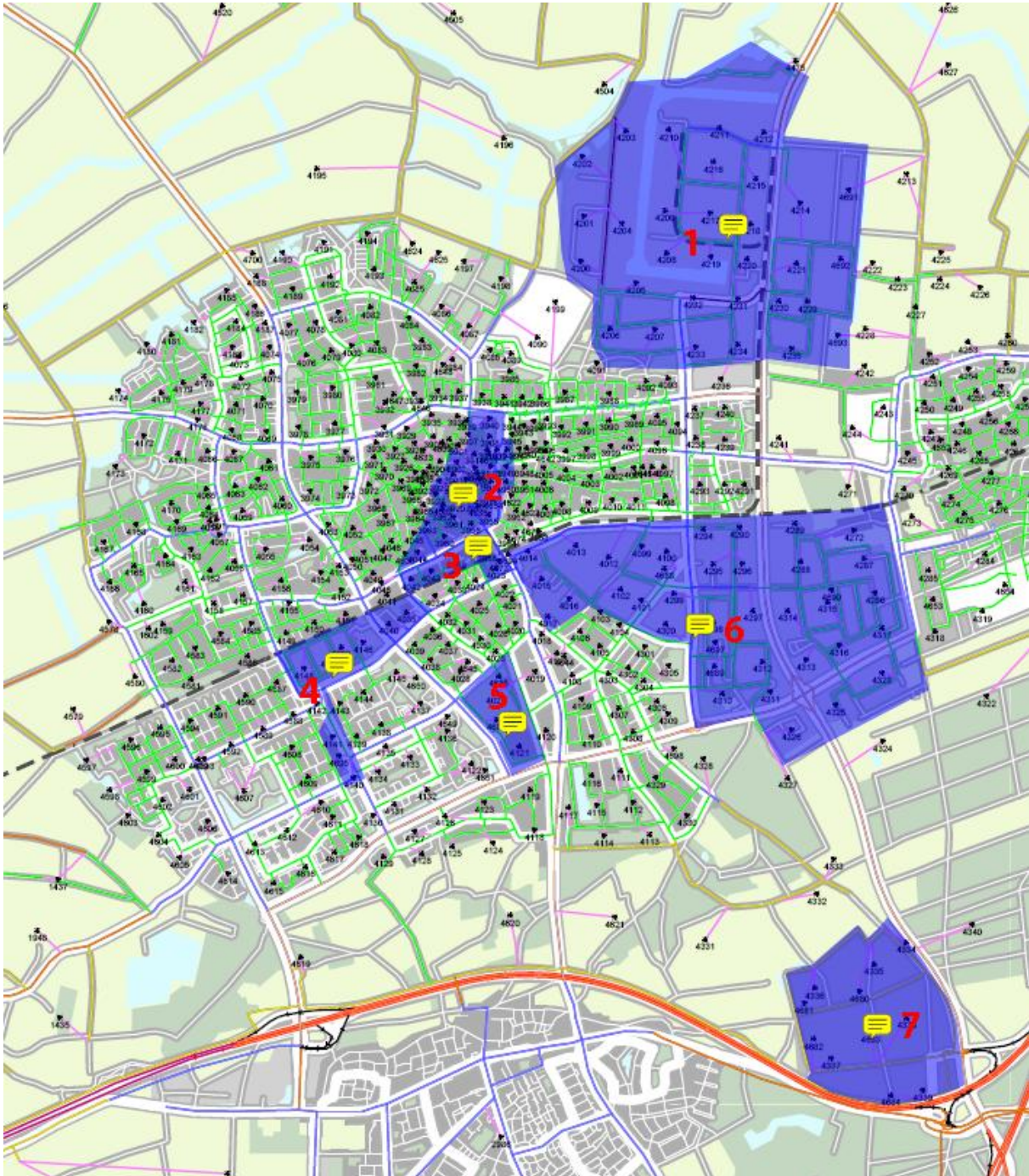
Banen werknemers en afstand woon-werk; woon- en werkregio's

Woonregio's	Onderwerpen	Banen van werknemers	Afstand tussen woon- en		
	Werkregio's	Oss	Oss	werkgemeente	
Perioden		x 1 000	km		
Oss	2011 december	22	0		59,5%
Bernheze	2011 december	3	8		8,1%
's-Hertogenbosch	2011 december	1,4	17		3,8%
Maasdonk	2011 december	1,1	7		3,0%
Landerd	2011 december	1	10		2,7%
Nijmegen	2011 december	1	22		2,7%
Uden	2011 december	0,9	14		2,4%
Wijchen	2011 december	0,9	14		2,4%
Veghel	2011 december	0,5	18		1,4%
Beuningen	2011 december	0,3	19		0,8%
Druten	2011 december	0,3	14		0,8%
Eindhoven	2011 december	0,3	36		0,8%
Grave	2011 december	0,3	15		0,8%
West Maas en Waal	2011 december	0,3	10		0,8%
Arnhem	2011 december	0,2	34		0,5%
Cuijk	2011 december	0,2	24		0,5%
Heusden	2011 december	0,2	27		0,5%
Maasdriel	2011 december	0,2	16		0,5%
Overbetuwe	2011 december	0,2	25		0,5%
Sint-Michielsgestel	2011 december	0,2	17		0,5%
Tilburg	2011 december	0,2	39		0,5%
Amsterdam	2011 december	0,1	79		0,3%
Bergen (L.)	2011 december	0,1	42		0,3%
Boekel	2011 december	0,1	22		0,3%
Boxmeer	2011 december	0,1	33		0,3%
Boxtel	2011 december	0,1	25		0,3%
Breda	2011 december	0,1	56		0,3%
Ede	2011 december	0,1	31		0,3%
Gemert-Bakel	2011 december	0,1	28		0,3%
Gennep	2011 december	0,1	32		0,3%
Groesbeek	2011 december	0,1	28		0,3%
Helmond	2011 december	0,1	34		0,3%
Heumen	2011 december	0,1	21		0,3%
Lingewaard	2011 december	0,1	32		0,3%
Mill en Sint Hubert	2011 december	0,1	19		0,3%
Rotterdam	2011 december	0,1	74		0,3%
Schijndel	2011 december	0,1	18		0,3%
Sint Anthonis	2011 december	0,1	28		0,3%
Sint-Oedenrode	2011 december	0,1	23		0,3%
Tiel	2011 december	0,1	15		0,3%
Utrecht (gemeente)	2011 december	0,1	47		0,3%
Vught	2011 december	0,1	22		0,3%
Waalwijk	2011 december	0,1	35		0,3%
Zaltbommel	2011 december	0,1	23		0,3%
TOTAAL		37			100,0%

Tabel B3.1 Woonlocaties werknemers Oss (Bron informatie: CBS, 2011a)

Bijlage 4: Gegevens verkeersmodel

Kaart met gebieden



Figuur B4.1 De gebieden op kaart weergegeven (Bron kaart: Goudappel Coffeng, 2013b)

Op bovenstaande kaart zijn de verschillende gebieden weergegeven waarvoor met behulp van het verkeersmodel berekeningen zijn uitgevoerd. Ieder gebied bestaat uit een aantal zones. Aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen is in beeld gebracht welke zones bij werkgebieden horen.

Selectie afstandsklassen

Omwille van de overzichtelijkheid is het wenselijk bij de resultaten van het verkeersmodel een beperkt aantal afstandsklassen te gebruiken. Om die klassen te definiëren is allereerst gekeken naar de verdeling over de vervoerwijzen naar afstandsklasse. Hierbij zijn landelijke gegevens van het CBS gebruikt. Ook is gebruik gemaakt van gegevens over de woonlocaties van werknemers in Oss. Daarnaast is gebruik gemaakt van inzichten over acceptabele afstanden voor de fiets.

Bij het stimuleren van het gebruik van andere vervoerwijzen is in te zetten op fiets en openbaar vervoer. Uit diverse gesprekken is gebleken dat het lokaal openbaar vervoer maar beperkt kansen biedt. Vandaar dat de focus voor korte afstanden op de fiets ligt. De trein biedt op langere afstanden mogelijkheden, voor werklocaties die in de nabijheid van het station zijn gelegen, of in combinatie met de fiets of in specifieke situaties de bus.

De gegevens van het CBS, die hieronder zijn weergegeven, geven een duidelijk beeld van de vervoerwijzen per afstandsklasse. In de laagste afstandsklassen is te zien dat de auto erg weinig wordt gebruikt. Vanaf 1 kilometer is dat wel het geval. De fiets scoort relatief en absoluut het hoogst in de klasse van 1 tot 2,5 kilometer. Tot 7,5 kilometer blijft de fiets redelijk goed scoren qua aantal verplaatsingen, maar hoe groter de afstand, hoe kleiner het aandeel. Tot 20 kilometer heeft de fiets nog een aandeel in de modale split, daarboven is het aandeel zeer minimaal.

De trein biedt met name kansen in de hoogste afstandsklasse. Het aantal reizigers met een woonlocatie zo ver van Oss is beperkt, maar wanneer een automobilist in deze klasse een verandering van vervoerwijze maakt, dan heeft dat wel een relatief grote afname van het aantal autokilometers als gevolg.

Een vaak gehoord getal van een acceptabele fietsafstand is 7,5 kilometer, zo staat in diverse beleids- en onderzoeksdocumenten (zie bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, 2006). Soms worden ook iets lagere of hogere afstanden genoemd. Iers onderzoek naar fietsgebruik laat een mediaan van 3-4 kilometer zien naar de fietsafstand (Oja, Vuori & Paronen, 1998, p. 88).

Uit onderzoek van Muconsolt (2001, p. III) blijkt het volgende:

Uitgesplitst naar afstandsklasse houdt de fiets op korte afstanden (tot 2,5 kilometer) haar aandeel vast, al verliest de fiets wel terrein aan de auto. Op middellange afstanden (2,5-5 kilometer) verliest de fiets enig terrein, vooral aan de auto. Op langere afstanden (5-7,5 kilometer) behoudt de fiets haar aandeel ten opzichte van de auto.

Ook geeft Muconsult (2001, p. 16) een beeld van de modale split. Dat is in de tabel hieronder weergegeven.

Aandeel	Jaar	(0 - < 2,5)	(2,5 - < 5)	(5 - < 7,5)
Fiets	1996	34,7%	36,0%	20,9%
	1997	35,8%	37,2%	22,2%
	1998	34,8%	35,1%	21,5%
	1999	35,6%	33,6%	21,9%
	Autobestuurder	1996	13,8%	31,7%
1997		13,5%	31,1%	41,2%
1998		14,3%	32,7%	42,4%
1999		14,8%	35,1%	44,3%
Autopassagier		1996	8,3%	17,9%
	1997	8,0%	17,7%	21,8%
	1998	8,7%	18,8%	22,7%
	1999	8,6%	19,7%	23,4%

Tabel B4.2 Ontwikkeling in het aandeel van de fiets en auto naar afstandsklasse voor periode 1996-1999 in aandelen verplaatsingen Bron: Muconsult (2001, p. 16).

Feit is wel dat een toename van de afstand in verhouding staat met een afname van het fietsgebruik, zie de CBS gegevens. Voor de elektrische fiets worden eveneens verschillende afstanden genoemd.

Bevindingen afstandsklassen

Uit de verschillende gegevens is te concluderen dat niet één acceptabele fietsafstand te noemen is. Wel is duidelijk dat een toename van de afstand leidt tot een afname van het aandeel fiets. Een uitzondering vormen zeer korte afstanden, waarin ook lopen een hoog aandeel heeft. Zodoende is voorgesteld om de volgende categorieën in beeld te brengen. 0 tot 2,5 (in deze klasse is winst te behalen, maar het aandeel fiets (en voetganger) is al vrij hoog)

2,5 tot 5 (deze klasse biedt veel fietspotentie)

5 tot 7,5 (veel kansen, maar niet iedereen vindt fietsafstand acceptabel)

7,5 tot 15 (kansen voor elektrische fiets, evt. carpoolen)

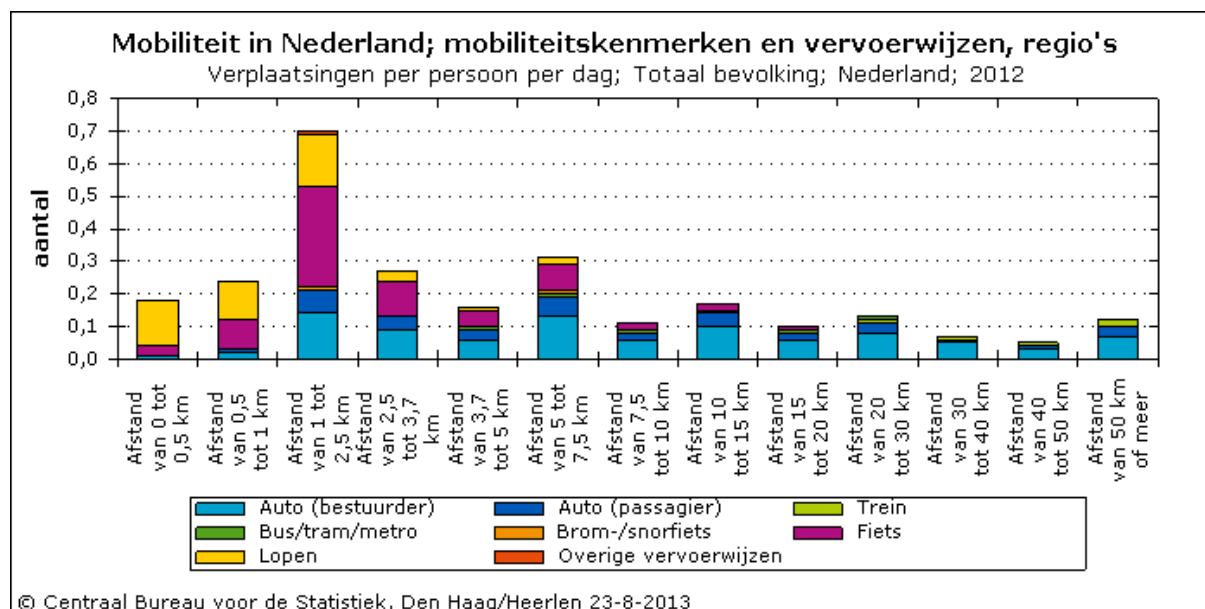
15 tot 30 (tussencategorie, evt. trein en carpoolen)

30+ (trein/carpoolen biedt eventueel mogelijkheden).

Achtergrondgegevens afstandsklassen

Verplaatsingen per modaliteit en afstandsklasse (nederland)

Onderzoek van CBS geeft een beeld van het aantal verplaatsingen per vervoerwijze per afstandsklasse. Zie de grafiek en tabel hieronder.



Figuur B4.2 Aantal verplaatsingen per afstandsklasse en vervoerwijze (CBS, 2012a).

Mobiliteit in Nederland; mobiliteitskenmerken en vervoerwijzen, regio's				
Populatie	Mobiliteitskenmerken	Vervoerwijzen	aantal verplaatsingen per persoon per dag	percentage
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Totaal vervoerwijzen	0,18	100%
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Auto (bestuurder)	0,01	6%
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Auto (passagier)	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Fiets	0,03	17%
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Lopen	0,14	78%
Totaal bevolking	Afstand van 0 tot 0,5 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Totaal vervoerwijzen	0,25	100%
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Auto (bestuurder)	0,02	8%
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Auto (passagier)	0,01	4%
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Fiets	0,09	36%
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Lopen	0,12	48%
Totaal bevolking	Afstand van 0,5 tot 1 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Totaal vervoerwijzen	0,7	100%
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Auto (bestuurder)	0,14	20%
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Auto (passagier)	0,07	10%
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Brom-/snorfiets	0,01	1%
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Fiets	0,31	44%
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Lopen	0,16	23%
Totaal bevolking	Afstand van 1 tot 2,5 km	Overige vervoerwijzen	0,01	1%
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Totaal vervoerwijzen	0,29	100%
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Auto (bestuurder)	0,09	31%
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Auto (passagier)	0,04	14%
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Fiets	0,11	38%
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Lopen	0,03	10%
Totaal bevolking	Afstand van 2,5 tot 3,7 km	Overige vervoerwijzen	.	

Tabel B4.3 (blad 1 van 3) Aantal verplaatsingen per afstandsklasse en vervoerwijze (CBS, 2012a).

Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Totaal vervoerwijzen	0,16	100%
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Auto (bestuurder)	0,06	38%
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Auto (passagier)	0,03	19%
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Bus/tram/metro	0,01	6%
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Fiets	0,05	31%
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Lopen	0,01	6%
Totaal bevolking	Afstand van 3,7 tot 5 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Totaal vervoerwijzen	0,31	100%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Auto (bestuurder)	0,13	42%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Auto (passagier)	0,06	19%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Bus/tram/metro	0,01	3%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Brom-/snorfiets	0,01	3%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Fiets	0,08	26%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Lopen	0,02	6%
Totaal bevolking	Afstand van 5 tot 7,5 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Totaal vervoerwijzen	0,12	100%
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Auto (bestuurder)	0,06	50%
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Auto (passagier)	0,02	17%
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Bus/tram/metro	0,01	8%
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Fiets	0,02	17%
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 7,5 tot 10 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Totaal vervoerwijzen	0,18	100%
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Auto (bestuurder)	0,1	56%
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Auto (passagier)	0,04	22%
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Bus/tram/metro	0,01	6%
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Fiets	0,02	11%
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 10 tot 15 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Totaal vervoerwijzen	0,11	100%
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Auto (bestuurder)	0,06	55%
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Auto (passagier)	0,02	18%
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Trein	.	
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Bus/tram/metro	0,01	9%

Tabel B4.3 (blad 2 van 3) Aantal verplaatsingen per afstandsklasse en vervoerwijze (CBS, 2012a).

Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Fiets	0,01	9%
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 15 tot 20 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Totaal vervoerwijzen	0,14	100%
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Auto (bestuurder)	0,08	57%
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Auto (passagier)	0,03	21%
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Trein	0,01	7%
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Bus/tram/metro	0,01	7%
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Fiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 20 tot 30 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Totaal vervoerwijzen	0,07	100%
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Auto (bestuurder)	0,05	71%
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Auto (passagier)	0,01	14%
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Trein	0,01	14%
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Fiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 30 tot 40 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Totaal vervoerwijzen	0,04	100%
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Auto (bestuurder)	0,03	75%
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Auto (passagier)	0,01	25%
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Trein	0,01	25%
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Fiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 40 tot 50 km	Overige vervoerwijzen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Totaal vervoerwijzen	0,13	100%
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Auto (bestuurder)	0,07	54%
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Auto (passagier)	0,03	23%
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Trein	0,02	15%
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Bus/tram/metro	.	
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Brom-/snorfiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Fiets	.	
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Lopen	.	
Totaal bevolking	Afstand van 50 km of meer	Overige vervoerwijzen	.	

Tabel B 4.3 (blad 3 van 3) Aantal verplaatsingen per afstandsklasse en vervoerwijze (CBS, 2012a).

Resultaten onderzoek verkeersmodel

Absolute aantallen

In onderstaande tabellen zijn voor het motief werk het aantal vertrekken en aankomsten per gebied weergegeven. Daarbij is een onderverdeling naar afstandsklassen gemaakt

Auto, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	212	1943	1576	1059	1322	1271	7383
2. Centrum	383	563	113	179	325	341	1904
3. Raadhuislaan	326	300	60	127	136	128	1077
4. Bedrijven Ruwaard	328	500	200	163	254	231	1676
5. Talentencampus	64	167	59	54	109	95	548
6. Danenhoef / Landweer	1085	2308	1099	1185	2204	2027	9908
7. Vorstengrafdonk	0	37	72	183	148	110	550
Totaal	2398	5818	3179	2950	4498	4203	23046

Tabel B4.4 Autoverplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

OV, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	2	18	16	19	61	223	339
2. Centrum	17	23	8	12	62	154	276
3. Raadhuislaan	7	15	2	8	32	76	140
4. Bedrijven Ruwaard	4	13	5	7	30	75	134
5. Talentencampus	2	5	1	2	9	23	42
6. Danenhoef / Landweer	22	76	34	55	189	485	861
7. Vorstengrafdonk	0	0	2	2	5	13	22
Totaal	54	150	68	105	388	1049	1814

Tabel B4.5 OV verplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

Fiets, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	400	1192	435	169	0	0	2196
2. Centrum	1447	504	67	52	0	0	2070
3. Raadhuislaan	679	287	25	30	0	0	1021
4. Bedrijven Ruwaard	674	341	42	30	0	0	1087
5. Talentencampus	149	134	10	9	0	0	302
6. Danenhoef / Landweer	2313	2346	503	227	0	0	5389
7. Vorstengrafdonk	2	35	35	10	0	0	82
Totaal	5664	4839	1117	527	0	0	12147

Tabel B4.6 Fietsverplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

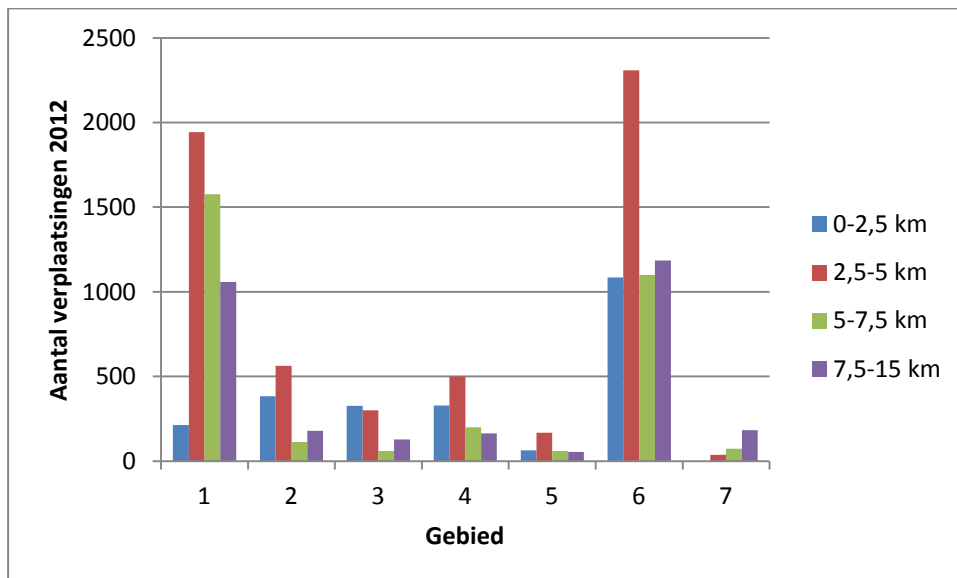
TOTAAL, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	614	3153	2027	1247	1383	1494	9918
2. Centrum	1847	1090	188	243	387	495	4250
3. Raadhuislaan	1012	602	87	165	168	204	2238
4. Bedrijven Ruwaard	1006	854	247	200	284	306	2897
5. Talentencampus	215	306	70	65	118	118	892
6. Danenhoef / Landweer	3420	4730	1636	1467	2393	2512	16158
7. Vorstengrafdonk	2	72	109	195	153	123	654
Totaal	8116	10807	4364	3582	4886	5252	37007

Tabel B4.7 Woon werkverplaatsingen totaal. (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

Autoverplaatsingen

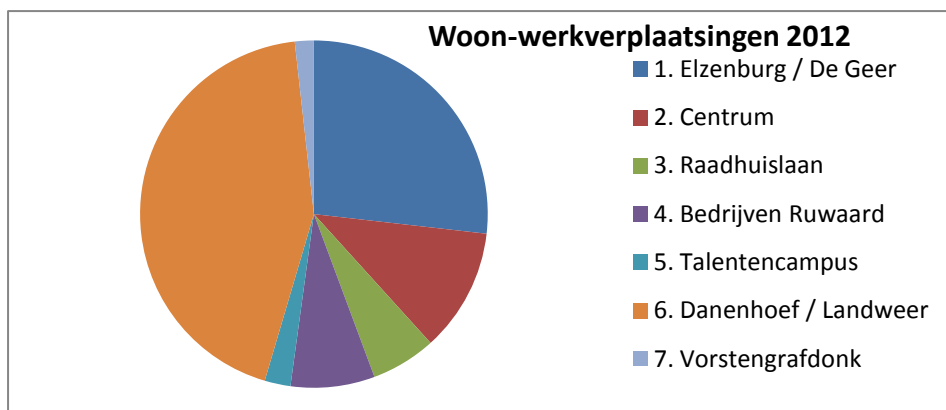
Aangezien het vervangen van autoverplaatsingen door de fiets op kortere afstanden kansrijk is, is in figuur B3.3 weergegeven



Figuur B4.3 Autoverplaatsingen per gebied in de laagste afstandsklassen. (Bron gegevens: Goudappel Coffeng, 2013b).

De diagram laat het absolute aantal autoverplaatsingen in de laagste vier afstandsklassen zien. Per gebied is dit weergegeven. De gebieden komen overeen met de gebiedsnummering van de tabellen in deze bijlage. Dat geeft een beeld van het aantal autoverplaatsingen dat eventueel door de fiets of elektrische fiets te vervangen is. Uiteraard zijn er diverse motieven om met de auto van en naar het werk te reizen. Deze kunnen per gebied verschillen, waardoor de verhouding tussen het aantal autoverplaatsingen in een lagere afstandsklasse en het effect van mobiliteitsmanagement gericht op fietsgebruik niet direct hetzelfde is. Wel biedt dit aanknopingspunten voor de absolute kansen die er liggen.

Naast de absolute verhoudingen zijn eveneens de relatieve verhoudingen van belang, de relatieve aandelen van vervoerwijzen in gebieden. Deze zijn in het vervolg van deze bijlage toegelicht.



In de schijfdiagram hiernaast is de verdeling van het totaal aantal verplaatsingen over de verschillende gebieden weergegeven.

Figuur B4.4 Verdeling van het aantal verplaatsingen over de gebieden. (Bron gegevens: Goudappel Coffeng, 2013b)

Aantal verplaatsingen per gebied verdeeld over afstandsklassen

In onderstaande tabellen is per modaliteit weergegeven hoe het aantal verplaatsingen per gebied over de verschillende afstandsklassen is verdeeld. Middels kleuren zijn hoge waarden geaccentueerd, dit is met een automatische functie in Excel uitgevoerd.

Auto, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	3%	26%	21%	14%	18%	17%	100%
2. Centrum	20%	30%	6%	9%	17%	18%	100%
3. Raadhuislaan	30%	28%	6%	12%	13%	12%	100%
4. Bedrijven Ruwaard	20%	30%	12%	10%	15%	14%	100%
5. Talentencampus	12%	30%	11%	10%	20%	17%	100%
6. Danenhoef / Landweer	11%	23%	11%	12%	22%	20%	100%
7. Vorstengrafdonk	0%	7%	13%	33%	27%	20%	100%
Totaal	10%	25%	14%	13%	20%	18%	100%

Tabel B4.8 Autoverplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

OV, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	1%	5%	5%	6%	18%	66%	100%
2. Centrum	6%	8%	3%	4%	22%	56%	100%
3. Raadhuislaan	5%	11%	1%	6%	23%	54%	100%
4. Bedrijven Ruwaard	3%	10%	4%	5%	22%	56%	100%
5. Talentencampus	5%	12%	2%	5%	21%	55%	100%
6. Danenhoef / Landweer	3%	9%	4%	6%	22%	56%	100%
7. Vorstengrafdonk	0%	0%	9%	9%	23%	59%	100%
Totaal	3%	8%	4%	6%	21%	58%	100%

Tabel B4.4 OV verplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

Fiets, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	18%	54%	20%	8%	0%	0%	100%
2. Centrum	70%	24%	3%	3%	0%	0%	100%
3. Raadhuislaan	67%	28%	2%	3%	0%	0%	100%
4. Bedrijven Ruwaard	62%	31%	4%	3%	0%	0%	100%
5. Talentencampus	49%	44%	3%	3%	0%	0%	100%
6. Danenhoef / Landweer	43%	44%	9%	4%	0%	0%	100%
7. Vorstengrafdonk	2%	43%	43%	12%	0%	0%	100%
Totaal	47%	40%	9%	4%	0%	0%	100%

Tabel B4.10 fietsverplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

TOTAAL, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	6%	32%	20%	13%	14%	15%	100%
2. Centrum	43%	26%	4%	6%	9%	12%	100%
3. Raadhuislaan	45%	27%	4%	7%	8%	9%	100%
4. Bedrijven Ruwaard	35%	29%	9%	7%	10%	11%	100%
5. Talentencampus	24%	34%	8%	7%	13%	13%	100%
6. Danenhoef / Landweer	21%	29%	10%	9%	15%	16%	100%
7. Vorstengrafdonk	0%	11%	17%	30%	23%	19%	100%
Totaal	22%	29%	12%	10%	13%	14%	100%

Tabel B4.11 Aandeel van modaliteiten in afstandsklassen (Bron gegevens: Goudappel Coffeng, 2013b).

Aandeel van modaliteiten per afstandsklasse

In onderstaande tabellen is per gebied, modaliteit en afstandsklasse weergegeven welk deel van het verplaatsingen in een categorie met welke modaliteit plaatsvindt. In de bovenste tabel is bijvoorbeeld te zien dat 35% van het aantal woon-werk verplaatsingen korter dan 2,5 kilometer van en naar Elzenburg/De Geer met de auto wordt afgelegd. Net als in de voorgaande tabellen zijn de waarden geaccentueerd.

Aandeel auto in categorie, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	35%	62%	78%	85%	96%	85%	74%
2. Centrum	21%	52%	60%	74%	84%	69%	45%
3. Raadhuislaan	32%	50%	69%	77%	81%	63%	48%
4. Bedrijven Ruwaard	33%	59%	81%	82%	89%	75%	58%
5. Talentencampus	30%	55%	84%	83%	92%	81%	61%
6. Danenhoef / Landweer	32%	49%	67%	81%	92%	81%	61%
7. Vorstengrafdonk	0%	51%	66%	94%	97%	89%	84%
Totaal	30%	54%	73%	82%	92%	80%	62%

Tabel B4.12 Autoverplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

Aandeel ov in categorie, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	0%	1%	1%	2%	4%	15%	3%
2. Centrum	1%	2%	4%	5%	16%	31%	6%
3. Raadhuislaan	1%	2%	2%	5%	19%	37%	6%
4. Bedrijven Ruwaard	0%	2%	2%	4%	11%	25%	5%
5. Talentencampus	1%	2%	1%	3%	8%	19%	5%
6. Danenhoef / Landweer	1%	2%	2%	4%	8%	19%	5%
7. Vorstengrafdonk	0%	0%	2%	1%	3%	11%	3%
Totaal	1%	1%	2%	3%	8%	20%	5%

Tabel B4.13 OV verplaatsingen (Bron informatie: Goudappel Coffeng, 2013b).

Aandeel fiets in categorie, vertrekken + aankomsten, motief werk (2012)

	0 - 2.5	2.5 - 5	5 - 7.5	7.5 - 15	15 - 30	30 - >	totaal
1. Elzenburg / De Geer	65%	38%	21%	14%	0%	0%	22%
2. Centrum	78%	46%	36%	21%	0%	0%	49%
3. Raadhuislaan	67%	48%	29%	18%	0%	0%	46%
4. Bedrijven Ruwaard	67%	40%	17%	15%	0%	0%	38%
5. Talentencampus	69%	44%	14%	14%	0%	0%	34%
6. Danenhoef / Landweer	68%	50%	31%	15%	0%	0%	33%
7. Vorstengrafdonk	100%	49%	32%	5%	0%	0%	13%
Totaal	70%	45%	26%	15%	0%	0%	33%

Tabel 4.14 Aandeel van modaliteiten in afstandsklassen (Bron gegevens: Goudappel Coffeng, 2013b).

Bijlage 5: Scoretabel

In deze bijlage is een toelichting gegeven bij de scoretabel zoals die in paragraaf 7.1, tabel 7.1 is weergegeven. Hier zijn de meest opvallende items in de tabel nader toegelicht.

Fiets

De huidige fietsinfrastructuur in Oss is redelijk goed, maar verbeteringen zijn mogelijk zie paragraaf 5.1. Realisatie van extra infrastructuur bovenop de geplande ontwikkelingen is echter een kostbare zaak, terwijl er geen extra middelen voor mobiliteitsmanagement zijn (zie paragraaf 5.7).

De aanleg van stallingen en voorzieningen voor fietsers biedt kansen, zowel in het centrum als bij bedrijven zijn die niet optimaal (zie paragraaf 5.1).

Gedragbeïnvloeding biedt verschillende kansen, gezien de relatief beperkte kosten en de bestaande modaliteiten (zie paragraaf 5.1 en 6.1),.

Openbaar vervoer

Het aanbieden van extra vervoerdiensten is kostbaar en is ook geen taak van de gemeente. De provincie besteedt openbaar vervoer aan en in de toekomst wordt dat aanbod in Oss waarschijnlijk verminderd (zie paragraaf 5.6).

Carpoolen

Carpoolen biedt kansen bij vaste werktijden en vergelijkbare verplaatsingen. De sluit niet aan bij de wisselende werktijden die veel bedrijven in Oss hanteren (zie paragraaf 7.1). Carpoolen vergt echter weinig investeringen en heeft ook geen aparte infrastructuur of aanbod van vervoerdiensten nodig (zie paragraaf 4.3).

Multimodaal vervoer

Wegens het beperkt aanbod van openbaar vervoer biedt multimodaal vervoer enkel in specifieke situaties kansen, bijvoorbeeld voor mensen die nabij het station werken. De combinatie tussen auto en fiets is onaantrekkelijk wegens de beperkte mate van filevorming in Oss, waardoor er geen tijdswinst is (zie paragraaf 4.3 en 5.1).

Bedrijfsvervoer

Om de zelfde redenen als carpoolen biedt bedrijfsvervoer weinig kansen.

Parkeerbeleid

Als pushmaatregel biedt parkeerbeleid veel potentie (zie paragraaf 4.2). Zoals bij veel pushmaatregelen is het draagvlak voor parkeerbeleid beperkt wanneer het gaat om uitbreiding van betaald parkeren of verhoging van parkeertarieven (zie paragraaf 5.7 en 7.5). Het versoepelen van parkeernormen bij een bedrijfsvervoerplan biedt wellicht kansen, maar stuit op praktische bezwaren. In dat geval zou een bedrijf met een concreet bedrijfsvervoerplan minder kostbare parkeerplaatsen op eigen terrein moeten realiseren.

Regelingen vanuit werkgevers

Het valt op dat veel bestaande regelingen al gunstig kunnen zijn voor mobiliteitsmanagement, zie paragraaf 7.7. Echter wordt duurzaam verplaatsingsgedrag vaak niet actief gestimuleerd. Werkgevers hechten wel waarde aan gelijkheid voor hun werknemers (zie paragraaf 7.7). Het veranderen van reiskostenvergoeding kan dergelijke gevoelens van ongelijkheid opleveren en brengt dus risico's met zich mee. De meeste geïnterviewde werkgevers hanteren al een fiscaal fietsenplan waarbij werkgevers een fiets kunnen kopen en deze voor woon-werkverkeer gebruiken. Dit kan wel actiever gestimuleerd worden. Ook voor thuiswerken en flexibele werktijden zijn bij veel van de gesproken werkgevers mogelijkheden.