

ECOMM 2004, Lyon

Kennisalliantie Mobiliteitsmanagement

Samenvatting en conclusies

Van 5 tot 7 mei jongstleden vond in Lyon het achtste ECOMM-congres plaats (European Conference on Mobility Management). Het thema van het congres was 'Overtuigen door te laten zien'.

Lyon

Tijdens de rondleiding in Lyon werd helder dat Greater Lyon met verve werkt aan duurzame bereikbaarheid. De afgelopen jaren is enorm geïnvesteerd in uitbouw van de metro en nieuwe tramlijnen. Lyon heeft nu een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoersysteem aangevuld met P&R faciliteiten. De komende jaren wordt de binnenstad terug gegeven aan de burger: de voetgangers, fietsers en skaters. Parkeren verdwijnt uit het straatbeeld naar parkeergarages, het voetgangers en openbare ruimte areaal wordt uitgebreid. Lyon is daarmee voorbeeld voor Nederlandse steden.

ECOMM

Tijdens de plenaire sessies vielen vooral de bijdragen van Italië, Engeland en Zweden op. In deze landen wordt veel extra geld gestoken in de organisatorische infrastructuur. In Italië gaat dit om 25 miljoen euro, waarbij voor 11 projecten in grote steden 551 mobiliteitsmanagers bij 106 deelplannen zijn ingezet. In Engeland is 90 miljoen euro uitgetrokken voor projecten op het gebied van woon-werkverkeer en scholen. Natuurlijk gaat het niet alleen om geld, andere elementen die steeds naar voren kwamen zijn: een grotere rol voor gemeenten (en andere decentrale overheden), veel aandacht voor marketing, gericht op het mobiliteitsgedrag en het maken integrale plannen, dat zich niet alleen beperkt tot verkeer en vervoer maar ook relatie legt met de economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige kwaliteit (vastgoedwaarde, value capturing). In Zweden heeft de nationale wegbeheerder een stappenplan ontwikkelt waarbij gedrags- en mobiliteitsbeïnvloeding de eerste stap en aanleg van infrastructuur pas de laatste, vierde, stap.

Van mobiliteitsmanagement naar duurzame mobiliteit

Naast de plenaire sessies bood het programma 41 workshops waarvan er 4 door Nederlandse vertegenwoordigers werden verzorgd. Deze bijdragen gingen over het Vervoerscoördinatiecentrum Rijnmond, de psychologie van het parkeren, openbaar vervoer en OV-Fiets en OPTIMUM2. In de Nederlandse bijdragen valt op dat in vrijwel alle gevallen de congestie- of bereikbaarheidsproblemen aanleiding zijn. Dit in tegenstelling tot de buitenlandse situatie waarin duurzaamheid (milieu, maar vooral leefkwaliteit) eerder sturende factor is. Een tweede punt dat opvalt, is het feit dat het geloof in mobiliteitscentra in Nederland tanend lijkt terwijl elders naarstig wordt gewerkt aan nieuwe vormen. Heeft Nederland wellicht last van de wet van de remmende voorsprong? Een reden te meer om goed te kijken naar wat er elders in Europa gebeurt.

Al langer lopende Europese projecten als MOST (evaluatie), TAPISTERY (marketing van mobiliteitsmanagement), Civitas (stedelijke bereikbaarheid) en Eltis (lokale best practises) verdienen zeker belangstelling.

Buitenlandse lessen en conclusies

Nederland kan in toenemende mate leren van het buitenland door ontsluiting van buitenlandse kennis, pilots, praktijkervaringen en succesvoorbeelden. Er valt kennis te halen over beleidsinstrumenten mobiliteitsmanagement (GB, B, I, D), mobiliteitsmanagement en toerisme (CH, B), de relatie mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer (DI F, CH, DK), Mobiliteitsmanagement en ruimtelijk ordening /milieu (I, F, GB, S), Mobiliteitsmanagement en stedelijke bereikbaarheid cq duurzaam stedelijk verkeer en vervoer (GB, I, D, CH, F, DK) en best practises (alle landen)

Geconcludeerd kan worden dat in de diverse Europese landen mobiliteitsmanagement vooral op nationaal niveau aandacht krijgt. Decentraal wordt het minder omarmd. Het is in landen als Engeland, Frankrijk, Italië, Zwitserland, Oostenrijk (met uitzondering van vrijetijd en toerisme en specifieke woon-werkverkeer acties) vooral een concept dat is ingepast in het integrale duurzame verkeers- en vervoerbeleid van steden/regio's. Landelijk overheden faciliteren met kennis en wetgeving, stedelijke een regionale overheden maken plannen

en voeren deze gefaseerd uit waarbij opvalt dat openbaar vervoerinvesteringen de drager zijn om vervolgens langzaam de rol van de auto in het stadscentrum en publiekgevoelige locaties (winkelgebieden, scholen, pretparken) terug te dringen zonder dat het wordt ervaren 'als autootje pesten'. Opmerkelijk, in tegenstelling tot Nederland, is dat lokale en regionale overheden meestal eigen belasting inkomsten hebben en lokaal het prijsinstrument (GB, S) kunnen gebruiken. Ook implementeren ze projecten sneller en zijn ze wel degelijk vaak gericht op het bewerkstelligen van gedragsverandering door toepassing van psychologie en markering pas nadat kwalitatief aan de auto gelijkwaardige alternatieven beschikbaar zijn.

Het volgende Ecomm-congres is in Harrogate, Engeland van 1 tot 3 juni 2005. Het thema: 'Influencing Future Generations'. Wij hopen daar te kunnen melden dat Nederland aan de nodige inhaalslag is begonnen.

Meer informatie is te vinden op :

www.mobilitymanagement.org (alle congrespresentaties downloadbaar)

www.mobiliteitsmanagement.nl

www.epomm.org

www.rws-avv.nl

www.vm2.nl

www.kpvv.nl

Daarnaast verschijnt eind augustus het AVV-rapport '*Mobiliteitsmanagement Internationaal: een desk-research*'. Dit rapport is downloadbaar op de websites van AVV en KPVV

www.rws-avv.nl

www.kpvv.nl

1. INLEIDING

Van 5 t/m 7 mei vond in Lyon de achtste ECOMM (European Conference on Mobility Management) plaats. ECOMM is een jaarlijks congres, dat zijn oorsprong vindt in Amsterdam 1997. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nam toen het initiatief om tijdens het Nederlands EU-voorzitterschap dit congres voor de eerste maal te organiseren. Het succes van dit congres heeft geleid tot het oprichten van EPOMM (European Platform on Mobility Management) en de jaarlijkse terugkeer van ECOMM. Het congres vindt onder de verantwoordelijkheid van EPOMM in telkens een ander Europees land plaats. In 2004 was de eer aan Lyon, waarbij het stadsgewest 'le Grand Lyon' als gastheer en organisator fungeerde. In 2005 zal ECOMM van 1 t/m 3 juni plaatsvinden in Harrogate in het Verenigd Koninkrijk, waarbij de Government Office for Yorkshire and the Humber als gastheer zal fungeren.

Achtergrond

Op Europees niveau richt Mobility Management (MM) zich op het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit van personen en goederen. Het doel daarbij is het bevorderen van een duurzaam verkeer en vervoersysteem en van een duurzaam verkeer en vervoer gedrag. Hiertoe gaat men nieuwe partnerships aan en gebruikt men nieuwe instrumenten. Deze instrumenten zijn vooral gericht op het verstrekken van informatie, het verbeteren van de communicatie, het aanbieden van mobiliteitsdiensten en –producten, het organiseren en het versterken van de samenwerking.

Mobility Management is in eerste instantie veelal het vakgebied van deskundigen op het gebied van verkeer en vervoer geweest. Toch komen deskundigen vanuit ro, milieu en economie steeds meer in beeld. In Nederland is Mobility Management vooral ingezet voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen en het voorkomen ervan. In andere Europese landen ligt de nadruk meer bij ro en herinrichting van de stedelijke publieke ruimte (UK, Frankrijk), milieu en duurzaamheid (Zweden, Duitsland).

Binnen Europese onderzoekprogramma's en het Europees beleid (White Papers) heeft Mobility Management inmiddels ook haar plaats verworven (zie ook de speech van Marcel Rommerts, DG TREN tijdens de openingssessie). De ECOMM-congressen vormen een goede gelegenheid voor het afstemmen van onderzoek programma's en het aangaan van nieuwe contacten. In en rond het congres organiseren de diverse consortia dan ook parallelle bijeenkomsten ten behoeve van (onderlinge) afstemming. Op zichzelf al een voorbeeld van Mobility Management in de praktijk. Relevante internationale projecten op het gebied van Mobility Management zijn MOMENTUM en MOSAIC (beide 4^e KP), MOST en CIVITAS (5^e en 6^e KP) en OPTIMUM (InterReg).

ECOMM 2004 Impressie

Het congres besloeg twee en een halve dag. Het inhoudelijke gedeelte vond plaats op 6 en 7 mei; de voorafgaande middag konden deelnemers kennis maken met diverse aspecten van Lyon d.m.v. excursies per fiets, OV of te voet.

Tijdens het congres was in het foyergedeelte van het Palais des Congrès een tentoonstelling ingericht, waarbij diverse nationale en internationale organisaties zich presenteerden. Bovendien kreeg in deze ruimte een aantal indieners van niet voor de workshops geselecteerde papers de kans om hun onderwerp d.m.v. een 'postersessie' te presenteren.

Het sociale element werd verzorgd door een welkomstreceptie van Le Grand Lyon en een 'diner-dansant'.

Opzet verslag

Net als vorig jaar is dit verslag samengesteld op basis van bijdragen van een aantal leden van de Kennisalliantie Mobiliteitsmanagement¹ die aan ECOMM 2004 hebben deelgenomen.

Het verslag gaat achtereenvolgens in op de plenaire openingssessie van 6 mei (in hoofdstuk 2), de verschillende workshops (in hoofdstuk 3) en de daarbij gehouden presentaties en gevoerde discussies,

¹ De Kennisalliantie Mobiliteitsmanagement bestaat uit een aantal samenwerkende (kennis-)organisaties (AVV, KPVV, Connekt, Novem, VM2, CROW). Het doel is om de eigen programma's op het gebied van mobiliteitsmanagement beter op elkaar af te stemmen en zo de eigen doelgroepen beter te bedienen.

en tenslotte op de plenaire slotsessie op 7 mei. De bijbehorende papers en presentaties zijn overigens te vinden op: http://www.ontario-conference.com/ecomm/GB/menu_flash.html

2. PLENAIRE SESSIES 6 MEI 2004

Openingsspeeches:

Marcel Rommerts, DG TREN.

Elementen uit zijn speech waren:

- Nadruk op het belang van MM als onderdeel van duurzaam stedelijk vervoerbeleid. Uit onderzoek zou blijken dat met goed ontworpen maatregelenpakketten 25 à 30% reductie van het stedelijk autogebruik te bereiken zou zijn.
- De constatering dat het MM concept nog slechts wordt omarmd door 'early adaptors'. Belangrijk is MM meer zichtbaar te maken. Daartoe moet MM ook meer worden gerelateerd aan de economische performance, duurzaamheid, geïntegreerd beleid, gebruikersoriëntatie, stedelijk verkeer en vervoer. Omdat MM is gericht op gedragsverandering, is er ook nieuwe kennis nodig over gedragsbeïnvloeding, communicatiecampagnes
- In het kader van de 'Thematic Strategy on the Urban Environment' (Mededeling van de EC COM(2004)60 dd 11 februari 2004, zie ook www.europa.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm) wil de EC bereiken dat alle steden en agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners (d.w.z. de grootste 500 steden van de Unie van 25) een stedelijk milieubeleidsplan en een plan voor duurzaam stadsvervoer hebben en implementeren. Het eventueel opnemen hiervan als verplichting in een EU-richtlijn is onderwerp van de lopende consultatieronde over deze Thematic Strategy. Momenteel onderzoekt een onafhankelijke werkgroep van experts wat de essentiële elementen van zo'n plan voor duurzaam stadsvervoer zouden moeten zijn. Steden zouden onder meer zichtbaar moeten maken hoe zij het verplaatsingsgedrag denken te gaan beïnvloeden m.b.v. instrumenten zoals MM. (NB: Nederland fungeert als 'gastheer' voor deze werkgroep; contactpersoon bij DGP is Joop van Riet)
- Binnenkort zal de EC nieuwe Calls for Proposals publiceren die relevant zijn voor MM:
 - in het kader van het Intelligent Energy Europe (EIE) programma: voor STEER Key Action 9: 'Policy measures for an efficient use of energy in transport';
 - in het kader van het Sustainable Surface Transport Work Programme: de Call 3A voor de onderwerpen 'High quality public transport' en 'Advancing knowledge on innovative measures in urban transport'.
- Dat EPOMM een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verbetering van de zichtbaarheid van MM op Europese schaal. EPOMM zou daartoe eigenaar moeten worden van de European MM Day, een MM Award en een MM Quality Certificate. In Call 3A wordt daarom ook een uitdrukkelijke link met de EPOMM gelegd.

Jean-Louis Touraine, le Grand Lyon/Greater Lyon:

Officiële welkomstspeech met als belangrijkste elementen:

- Lyon gaat de openbare ruimte terug geven aan de burger, m.n. de voetganger en fietser., OV. De parkerende dominante auto verdwijnt uit het straatbeeld. Parkeren op geconcentreerde locaties, mn. in gebouwen. Niet langer langs de Saone en Rhone, dat worden wandel- en speelboulevards.
- Duurzaam Verkeer en Vervoer kan worden bereikt door het aan de burgers de effecten te laten zien. Dan raken ze overtuigd en enthousiast.

Plenaire algemene sessie

Barbara Swart, EPOMM President

Elementen uit haar speech:

- Het European Platform on Mobility Management heeft sinds kort de juridische status van international association. Vier Europese landen zijn partner in dit kennisnetwerk: Frankrijk, Zweden, Zwitserland en Nederland. Ieder land heeft zijn eigen National Focal Point, dat zorgt voor de kennisverzameling en –verspreiding op nationaal, regionaal en lokaal niveau. (N.B: In Nederland is Kennisplatform Verkeer en Vervoer NFP, terwijl AVV als Board member optreedt.)
- EPOMM heeft de ambitie om zich te ontwikkelen tot een sterk, evenwichtig en op samenwerking gericht netwerk van bij mobiliteitsmanagement betrokken personen. Doelen zijn de leden inzicht geven in internationale best practices, succes- en faalfactoren van mobiliteitsmanagement in Europa en het stroomlijnen van de implementatie van mobiliteitsmanagement in de verschillende EU lidstaten en andere Europese landen. EPOMM bewandelt daartoe drie wegen:

1. Faciliteren van de uitwisseling van kennis, ervaringen en best practices op het gebied van mobiliteitsmanagement, onder meer dmv een website, newsletters en de jaarlijkse European Conference on Mobility Management (ECOMM).
 2. Onderhouden van relaties met de Europese instellingen, andere kennisplatforms en netwerken, nieuwe EU lidstaten en landen buiten Europa.
 3. Aangaan van partnerships, bijvoorbeeld samenwerking tussen kennis- en onderzoeksinstituten uit diverse Europese landen (mede met het oog op een gezamenlijke rol in Europese onderzoeksprojecten) en de ontwikkeling van een European Expert Network, bestaande uit vertegenwoordigers van nationale, regionale en lokale overheden, onderzoekers en marktpartijen.
- EPOMM is verheugd over de nieuwe initiatieven van de Europese Commissie op het gebied van mobiliteitsmanagement en zal onderzoeken welke rol zij daarbij kan spelen.
- Zwitserland is met ingang van 2004 EPOMM partner en andere Europese landen zijn van harte uitgenodigd om zich ook aan te sluiten.

Ulrich Seewer, Ministerie Verkeer en Waterstaat Zwitserland

Elementen uit deze presentatie:

- Zwitserland is lid geworden van EPOMM omdat Zwitserland MM belangrijk vindt uit oogpunt van duurzaamheid
- Zwitserland is op drie niveaus echt bezig: stedelijk verkeer en vervoer, recreatieverkeer en niet-gemotoriseerde vervoerwijzen (wandelen, fietsen)
- Oplossingrichtingen die in Zwitserland aandacht krijgen zijn: energieprogramma's, autodelen (1 Nationaal netwerk aanbieder met 1'5-00 ? auto's en 60.000 deelnemers), Mobiliteitscentra, MM consultancy en kennisverspreiding, in kaart brengen in- en externe kosten
- De federale overheid stimuleert krachtig MM in regionale (Kantonale) en lokale plannen
- Belangrijk zijn: Netwerken, informatie-uitwisseling, kennisverspreiding, innovaties en pilots.
- Internet-adressen: www.uvek.admin.ch; www.are.ch; www.leisure-traffic.ch

Giovanna Rossi, Ministerie van Milieu Italië

Deze presentatie behelst vooral een overzicht van de het Italiaanse MM-beleid voor zover dat onderdeel is van het Italiaanse milieubeleid.

- In het kader van het milieubeleid (dat is gericht op het behalen van de doelen uit het Kyoto-protocol ter voorkoming van klimaatverandering) worden met regio's (bv. Lombardia) actieprogramma's afgesproken, waarvan MM-maatregelen deel uitmaken.
- Sinds 1998 zijn bedrijven met meer dan 500 werknemers wettelijk verplicht om een Mobiliteitsmanager aan te stellen; tot nu toe zijn dat er 551. Bovendien worden gemeenten gestimuleerd om Mobiliteitsmanagementorganisaties voor stedelijke gebieden met concentraties van bedrijven op te richten; tot nu toe zijn dat er 36.
- Daarnaast ondersteunt en financiert het ministerie diverse MM-maatregelen (inclusief verbetering en promotie OV, fietsen, telewerken) maar bijvoorbeeld ook de aanschaf van schone en zuinige voertuigen door overheidsdiensten. In 2 programma's heeft de Italiaanse regering in totaal € 24 mln. beschikbaar gesteld voor cofinanciering van in totaal 19 van dergelijke lokale en provinciale initiatieven, met name van grote steden.
- De geschetste MM maatregelen zijn vergelijkbaar met de Nederlandse. Nog wel te veel gescheiden ingezet, nog onvoldoende als samenhangende pakket.
- Het Italiaanse ministerie zet zich ook actief in voor de European Car free City Day op 22 september a.s.
- Internet-adres: www.minambiente.it (helaas alleen italiaanstalig)

Land use, housing and mobility : state of the art in France

Jean-Pierre Orfeuil, Universiteit van Parijs XII

Dit betoog was in feite vooral gericht op 'in/exclusion' als 'verbindend thema' Wellicht niet zo verwonderlijk gezien een recent verschenen publicatie onder redactie van de spreker ('Transports, pauvretés, exclusions pouvoir bouger pour s'en sortir; Jean-Pierre Orfeuil ed., Editions de l'Aube, april 2004).....

Vanuit het idee 'Mobility is a requirement of society' zijn er twee doelgroepen te onderscheiden:

- degenen die zijn te beschouwen als 'geïntegreerd' en daarom normaal kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer;
- de 'niet geïntegreerden' - en dat zijn niet alleen maar immigranten - die meer of minder zijn 'gehandicapt' in hun deelname aan het maatschappelijke verkeer, omdat ze weinig kansrijk zijn op de arbeidsmarkt en/of informatie niet makkelijk kunnen bevatten.

De kloof tussen beide groepen is groot; bovendien nemen de vervoerkosten steeds toe, mede als gevolg van 'urban sprawl' en daardoor grotere verplaatsingsafstanden; waardoor voor de tweede groep de deelname aan het maatschappelijk verkeer steeds moeilijker wordt.

Vervoersystemen moeten daarom worden beoordeeld op enerzijds hun bijdrage aan 'urban sprawl' en anderzijds op hun bijdrage aan 'sociale mobiliteit'.

Mobility Management, mission prospective in RATP

Veronique Berthoult, RATP

Stedelijke en regionale planning wordt vaak gezien als een aangelegenheid voor de overheid. Doordat dit als vanzelfsprekend wordt aangenomen, wordt vaak voorbij gegaan aan de vraag wie feitelijk de probleemeigenaar is van dit onderwerp. Deels is dit zeker de overheid, maar wanneer je spreekt over activiteitenpatronen en relaties (= mobiliteit/bereikbaarheid) ligt hier zeker ook een (belangrijke) rol voor anderen, onder meer het bedrijfsleven. Zowel vanuit hun kennis (marketing: behoeften van klant/reiziger) als vanuit hun eigen belang.

In haar presentatie haalde Berthoult Parijs aan als voorbeeld. Bereikbaarheid is hier schaars en heeft feitelijk daardoor een hoge marktwaarde. Het bedrijfsleven weet veelal heel goed wat nodig is om deze marktwaarde te benutten en zou heel goed een structurerende rol kunnen vervullen in stedelijke en regionale planning. De RATP (het OV-bedrijf van Parijs) probeert deze rol ook te vervullen. Zij zijn onder meer op dit moment nauw betrokken bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan voor Parijs. Het model: samenwerking, waarbij overheid enerzijds duidelijke kaders en ambities neerlegt, maar anderzijds ook voldoende ruimte laat voor private initiatieven.

Bij de vraag hoe dit concreet gestalte zou kunnen worden gegeven noemde Berthoult een aantal aspecten:

- Afspraken maken over gezamenlijke ambities (de gedeelde noemer).
- Helder benoemen van de rollen en belangen: wie heeft welk belang en is waar goed in? En nog het meest belangrijk: deze rollen durven te laten vervullen en dus vertrouwen hebben (of opbouwen) in publieke en private partners.
- Afspraken maken over wederzijdse prestaties (regio- of gebiedsgericht). Voor het OV-bedrijf kunnen dit zijn: gemak, toegankelijkheid, comfort, reistijd. Voor de overheid is een minimumbereikbaarheid per modaliteit een mogelijkheid. Ook werkgevers en ondernemers in de steden moeten hierbij betrokken worden. Belangrijk is om gezamenlijk duidelijke criteria te benoemen om deze prestaties te beoordelen.
- Als OV-bedrijf: pro-actief werken. De RATP stelt zich op als 'Mobility management service provider'. Dus niet alleen vervoerder, maar ook adviseur, m.n. op het gebied van vervoermanagement en locatiebereikbaarheid. Ze werken met een soort accountmanagers per deelgebied, die op de hoogte zijn van ruimtelijk-economische ontwikkelingen, lopende beleidstrajecten en overige relevante informatie. Deze accountmanagers staan ook in nauw contact met de plaatselijke ondernemers en werkgevers. De RATP probeert op deze manier ook bedrijven via hun 'Human Resource managers' te interesseren voor het belang van 'vervoer' (of beter 'bereikbaarheid per OV?') voor hun wervingskracht op de arbeidsmarkt. Wellicht een ook voor Nederland interessante invalshoek?

To share infrastructures: the main thrust of the Urban Mobility Masterplan of the Lyon area

Jacques Le Gaynane, (SYTRAL)

Deze presentatie was voornamelijk gewijd aan de rol die 'interactief beleid' heeft gespeeld bij de totstandkoming van het PDU (Plan des Déplacements Urbains, stedelijk verkeer en vervoerplan) voor de regio Lyon. SYSTRAL (de vervoersautoriteit van Le Grand Lyon) was verantwoordelijk voor het opstellen van het PDU.

Omdat het succes van het PDU valt af te meten aan gewijzigd verplaatsingsgedrag van burgers, spelen communicatie en bewustwording een belangrijke rol. Het interactieve element ('concerter') werd o.a. gevormd door ateliers voor visievorming op 9 thema's met in totaal ruime 400 deelnemers.

Opvallend was dat uit een opiniepeiling bleek dat het draagvlak onder burgers voor autobeperkende maatregelen ter verbetering van de verkeerscirculatie veel groter was (nl. 69% vóór) dan in de perceptie van de bestuurders (nl. 43%).

Element in de bewustwording vormde ook het thema 'gebruik van de publieke ruimte'. Hoe die te verdelen? Maar ook: hoe dient men zich daarbij te gedragen?

- <http://www.sytral.fr/>

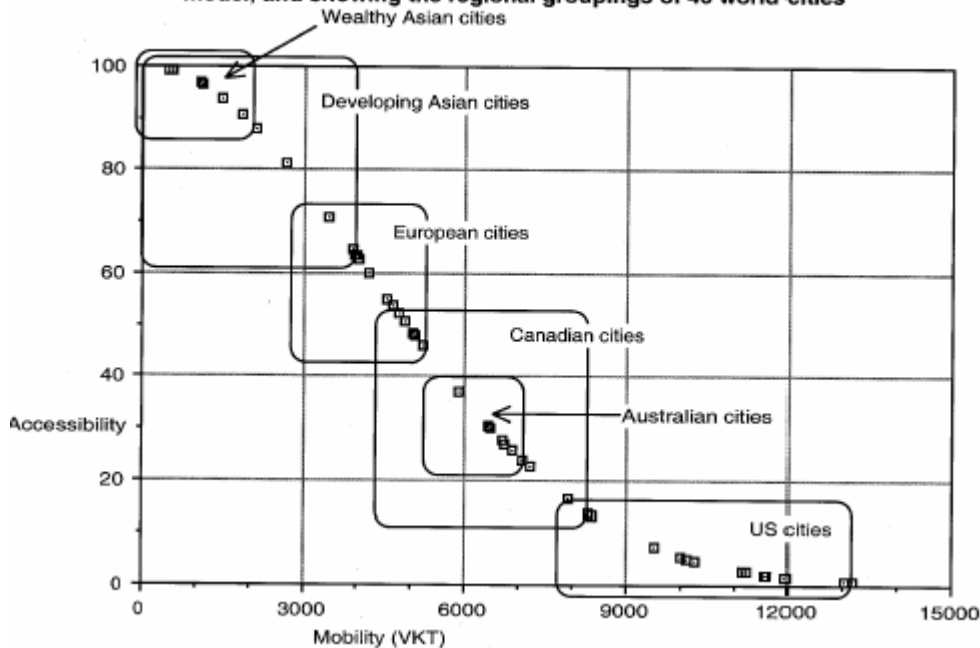
Mobility management in Swedish transport policy

Christer Ljungberg, Trivector

Elementen uit deze inspirerende presentatie:

- Mobility and accessibility – the Yin and Yang of planning

Figure 1: Relationship between accessibility and mobility graphed using a gravity model, and showing the regional groupings of 46 world cities



- Trends in Zweden: sneller en sneller, minder milieubesef, netwerkmaatschappij, grotere regio's, groter auto's, meer infrastructuur, megacentra buiten de stad, stedelijke spreiding
- Belangrijkste argument om MM onderdeel van het vervoerbeleid te maken is 'milieu'; toch combineert Zweden wel degelijk bereikbaarheid en leefbaarheid in zijn streven naar duurzaam verkeer en vervoer.
- Korte maar krachtige definitie van MM: 'Soft measures to influence travel before it starts'.
- De Zweedse "Road Administration" hanteert sinds de invoering van de Infrastructuurwet van 2001 de zogenaamde vier-stappenbenadering bij de planning van weginfrastructuur, te weten:
 - I. Het beïnvloeden van de noodzaak tot of de manier van verplaatsten (= mobiliteitsmanagement);
 - II. Het efficiënter gebruik van de weg en het netwerk (= verkeersmanagement/benutting);
 - III. Het verbeteren van de infrastructuur door kleinschalige reconstructie of aanleg;
 - IV. Nieuwe investeringen in infrastructuur.
 Deze benadering impliceert een groot belang voor mobiliteitsmanagement in beleid, alhoewel niet duidelijk is hoe snel men overstapt naar de volgende stap.
- Een alternatieve slogan voor Meten+Weten: What gets measured, matters! IN Zweden wordt daarvoor de SUMO-methodiek gehanteerd; een bewerkte versie van de MOST-MET-methodiek. Ljungberg beval ook de M3-Mobility Management Meter aan om de eigen resultaten te benchmarken tegen andere.
- In de presentatie werd een pleidooi gemaakt voor de uitwisseling van kennis, zowel in Zweden zelf als ook internationaal. Wat levert welke effecten op? Hoe kan je dit realiseren? Welke best practices zijn interessant als voorbeeldcase?

- Inspirerende uitsmijter:
Think ACCESSIBILITY as a part of the work with a SUSTAINABLE TRANSPORT SYSTEM and for implementation use MOBILITY MANAGEMENT.
www.mobilitymanagement.se

3. WORKSHOPS 6 en 7 mei

Sessie 1: Land use, housing and mobility

Influencing travel behaviour in Australian cities
Jan Scheurer, RMIT university, Australi

New scopes in urban development through company mobility management
Regina Stehr and Lothar Neumann, SSP consult, Germany

Emerging "Smart Growth" Community designed with a Transportation Infrastructure
Rhonda Abell, North Natomas TMA, USA

Building an efficient public transport system : case study of Ljubljana
David Bole, Academy of Sciences and Arts, Slovenia

Niet bezocht door Kennisalliantieleden

Sessie 2: Mobility and governance

Mobility management and participatory planning: helping each other

Angel Aparicio and Alfonso Sanz, TRANSYT, Politechnische Universiteit van Madrid, Spanje
Omdat auteur Angel Aparicio onverwacht verhinderd bleek, werd deze paper gepresenteerd door *Maria-Eugenia Lopez-Diaz*. De paper doet verslag van een exercitie waarbij het beleid van vijf grotere Spaanse steden van de afgelopen 5 jaar werd doorgelicht. Daarbij is speciaal gekeken naar de mate waarin sprake was van "interactieve beleidsvorming" en de rol die MM-maatregelen in het beleid spelen. Drie van de steden (Barcelona, Donostia/San Sebastian en Granada) hebben een "Mobility Agreement" of "Charter of Principles" afgesproken met belangengroepen. In het geval van Madrid was er wel sprake van een sterke lobby van (sociale) belangengroepen; in Valencia was de betrokkenheid van burgers gering. Naarmate er meer sprake was van publieke betrokkenheid en interactieve beleidsvorming blijkt het beleid minder gefocust op infra-oplossingen en meer gericht op "softe" MM-maatregelen; tegelijkertijd is er wel meer draagvlak voor radicalere maatregelen t.b.v. "sustainable transport".

Mobility management legal, regulatory and fiscal framework in France

Maxime Jean, CERTU, Lyon, Frankrijk

Deze presentatie liet zien dat in Frankrijk de fiscale regelgeving m.n. rondom loon- en inkomsten weinig ruimte biedt voor de bevordering van milieu-vriendelijke vervoerwijzen en deels zelfs het gebruik van zwaardere auto's bevordert. Ook in de ISO 14001 standaard m.b.t. milieukwaliteitsbewustzijn van een bedrijf speelt de manier de werkgever omgaat met "vervoermanagement" voor zijn werknemers geen rol. Gepleit wordt voor het introduceren van meer op duurzaam vervoer gerichte prikkels, bijvoorbeeld het mogelijk maken dat de werkgever onbelaste "Mobility vouchers" kan verstrekken aan de werknemers (te vergelijken met onbelaste faciliteiten in Nederlandse werknemersvervoerplannen).

Never walk alone! Processes, results and further targets of an innovation and successful mobility partnership in Munich

Martin Schreiner, Gemeente München, Duitsland

Onderwerp van deze presentatie is de succesvolle verankering van MM-beleid in München op hoog bestuurlijk niveau. Dat succes is o.a. te danken aan een pragmatische benadering waarbij ook BMW als een van de belangrijkste regionale stakeholders werd betrokken. Daarmee is het onderwerp ook met succes uit de "ecologische hoek" getrokken. MM-beleid in München wordt nu geregisseerd door een

Stuurgroep MM onder voorzitterschap van een van de loco-burgemeesters. De paper beschrijft succesfactoren. Interessant is ook dat "nieuwe en intern Munchen verhuizende burgers" een belangrijke doelgroep vormen voor MM-communicatie en promotie.. Deze (nieuwe) bewoners worden individueel benaderd volgens de Indimark-methode (een door het Duitse Socialdata ontwikkelde techniek). Het blijkt dat 40% van de bewoners niet openstaat voor reisalternatieven (ze zijn of autofreak of milieufreak). Ca 60% staat open voor reisalternatieven en wil hierover worden geïnformeerd. Een interessant aangrijpingspunt voor marketing dus!

Contactpersoon: Henk Pauwels

Sessie 3: Evolution of travel

The role of mandatory employer traffic mitigation programs

A. Peggy Schwartz, Transportation Action Partnership, USA

In de County Montgomery (Maryland, USA) dienen de bedrijven met meer dan 25 werknemers een vervoerplan op te stellen en uit te voeren. In de paper is beschreven hoe het bedrijfsleven reageert (meestal positief) en welke ondersteunings acties het team van Peggy biedt. Lessen zijn: betrekken avn het bedrijfsleven bij de opstelling en uitvoering van de wetgeving en de vervoerplannen, gefaseerde uitvoering met langere planningsperiode (dan de voorgeschreven 2 jaar) en de gratis ondersteuning van het team van Peggy, de penalty's zijn erg laag: 50 à 75 dollar per dag per bedrijf. Nog weinig is bekend over de effecten op de modalsplit

How to develop target groups oriented mobility services: psychological dimensions and planning aspects

Sonja Haustein, Ruhr university Bochum and Susanne Böhler, Wuppertal Institute for Climate, Environment, Energy Ltd, Germany

Interessante paper en presentatie omdat gepoogd is te komen gebruikersgroepen segmentatie, mobiliteitsgroepen

Aanbevelingen die worden gedaan zijn: belang van communicatie, mobiliteitsdiensten niet te ingewikkeld maken, taxidiensten meer integreren in het transportsysteem (oa. goedkoper), versterk fietsproducten en diensten

sonja.haustein@rub.de en susanne.boehler@wupperinst.org

<http://frog.eco.psy.ruhr-uni-bochum.de/mobilanz/>

Green commuter plans and mobility management

Dick van Loon, Vervoer Coördinatie centrum Rijnmond, the Netherlands

Dick schetst de bereikbaarheidsproblematiek in Rijnmond en VCC Rijnmond aanpak. Cruciaal voor de slaagkans van Vervoermanagement is congestie en parkeerproblemen

Dick vindt het belangrijk dat er meer kennis komt over doelgroepen, marketing en de wijze waarop werknemers kunnen worden bereikt op hun huisadres.

Sessie 4: Home-activities travel

Travel plan for the public employers in the city centre of Chambéry

Christophe Bérard, City of Chambéry, France

Schets van de aanpak in Chambéry. Niets geen nieuws onder de zon!

Methods for mobility management in new housing areas

Stina Nilsson, City of Malmö, Sweden

Een presentatie over de pogingen om in een klein nieuw woningbouwproject aan de haven in Malmo de bewoners bij vestiging voor te lichten over alternatieve vervoerwijze, waaronder fiets, OV etc.

Belangrijk is een goede marketingcampagne doelgroepgericht en verzonden door de gemeenten (Gemeentelijke info op naam toegezonden worden gelezen, krijgt aandacht en er is kans op navolging)

The commuter management centres in Montréal

Bernadette Brun, Voyagez-Futé and Vanessa Normand, Management centre of Saint-Laurent, Canada

Schets van de Aanpak in Montreal. Vooral gericht op overheidswerkgevers en enig zorgvuldig geselecteerde werkgevers in het centrum van Montreal om vervoermanagement in te voeren ondersteunt door marketing, fiets en OV plannen. De aanpak was redelijk succesvol, maar het startpunt was ook nul.

Email: info@voyagezfute.ca

Mobidesk: the first mobility management centre in Belgium

Rik Schreurs and Katrien Backx, Province Limburg, Belgium

Een schets van hoe in Belgisch Limburgs een VCC is opgezet en haar activiteiten. Voor Nederland niet zo veel nieuws onder de zon qua aanpak.. Wel leerzaam de wijze waarop ze gebruik maken van website, individu gerichte leaflets, communicatiestrategieën bedrijfsgericht etc. Kortom: een geslaagde VCC aanpak!

Sessie 5: Pricing mechanisms for parking

Domicile Presqu'île (Lyon city peninsula residents): Subscription for residents –complementarities of transport modes in Lyon.

Christine Giraudon Charrier, Lyon Parc Auto

Het stadsdeel Presqu'île (het "schiereiland" tussen de Rhône en Saône) vormt het eigenlijke centrum van Lyon. Voor inwoners van dit stadsdeel is 6 jaar geleden een speciaal abonnement voor een zestal parkeergarages gelanceerd: ze krijgen reductie als ze de auto niet voor woon-werk-verkeer gebruiken. De reductie bedraagt evenveel als de prijs van een OV-abonnement. Het abonnement werd een succes; het aantal gebruikers groeit nog steeds. Inmiddels is wel geconstateerd dat er toch nog wel vaak sprake is van kortere ritten overdag. Daarom wordt overwogen om de voorwaarden aan te scherpen; want het is uitdrukkelijk de bedoeling om te bewerkstelligen dat die auto's zo lang mogelijk in de garages blijven staan...

Towards new service professions linked to public highways

Eric Gantelet, Sareco; Jacques Vausanvin, City of Dijon

Presentatie van een succesvol experiment met "agents-encaisseurs" (parkeergeld-inners) in Dijon. De gemeente heeft voor een aantal lokaties de "handhavende" functie van de parkeerwachter omgezet in een dienstverlenende: de parkeerwachter wijst zoekende automobilisten op vrije plaatsen, int het parkeergeld en verstrekt het bewijs van betaling. Als extra service geeft hij geld teug als de "betaalde parkeertijd" nog niet is verstreken. De betalingsbereidheid blijkt groot; ook in perioden dat de parkeerdruk lager is. Daardoor waren de extra opbrengsten tot voor kort voldoende om de extra kosten te dekken. Overigens werkt dat alleen op lokaties waar de parkeerdruk groot genoeg is; bovendien moeten de parkeerplaatsen zodanig zijn gesitueerd dat ze voor de parkeerwachter zijn te overzien. Momenteel wordt het concept toegepast op 9 lokaties. Met dit concept konden in eerste instantie 4 arbeidsplaatsen (vermoedelijk "Melkert-achtige") banen per 100 parkeerplaatsen worden gecreëerd. Sinds de invoering van de 35-urige werkweek met navenante stijging van de loonkosten is het systeem niet meer kostendekkend.

The psychology of parking

Heidi Janssen, TNO IZF (Menskunde)

TNO onderzoekt factoren die het keuzegedrag van parkeerders beïnvloeden. Doel is om beleidsmakers handvatten te bieden voor het beleid t.a.v. parkeerlokaties en –tarieven. Uit ervaringen in Nederland blijkt dat het parkeertarief slechts één van de factoren is. In het gebruikte conceptuele model is feitelijk gedrag de resultante van "gewoonte" en "intentie", waarbij de laatste wordt bepaald door "attitude" en door "situatie" (kenmerken m.b.t. zowel de rit als de parkeerlokatie). In bekende situaties speelt "gewoonte" een veel belangrijker rol bij de keuze van de parkeerder dan bij nieuwe situaties. Het model wordt getoetst m.b.v. enquêtes. Resultaten zijn nog niet bekend.

Marketing park pricing incentives for low emission vehicles

Jörg Kastelic en Karl-Heinz Posch, FGM-Amor

Graz heeft in april 2004 bij gelegenheid van de eerste ingrijpende verhoging van parkeertarieven een kortingssysteem voor "schone" auto's ingevoerd. Het idee is uitgezocht in het kader van het EU-project TRENDSETTER. De paper beschrijft hoe praktische problemen zijn opgelost. Bezitters van een schone auto kunnen een zgn. "Umweltjeton" krijgen; stoppen ze die in de parkeerautomaat dan

brenkt deze een gereduceerd tarief in rekening. Uiteraard gaat de invoering gepaard met de nodige promotionele activiteiten; ook de parkeer-“sheriffs” hebben een extra training gekregen. In hoeverre deze “marketing”-actie nu eigenlijk zal leiden tot de aanschaf van schonere auto's kon de spreker niet aangeven. Het leek erop of het “marktonderzoek”, voor zover het is gebeurd, zich niet had beziggehouden met de vraag hoe zwaar deze korting bij het aankoopgedrag weegt in vergelijking met andere factoren.....

(Contactpersoon: Henk Pauwels)

Sessie 6: Children to school

Using local powers to achieve behaviour change on the school run
Alison Dunatov, London Borough of Camden, United Kingdom

Are today's children key targets for softer measures? and
School agreement: a new partnership!
Patrick Auwerx & Elke Bossaert, Langzaam Verkeer, Belgium

Bicycle training for children in a real traffic environment
Gudrun Uranitsch, FGM-Amor, Austria

Niet bezocht door kennisalliantieleden

Sessie 7: Home - activities travel

Involving housing companies in mobility management actions

Doris Bäumer, ILS NRW, Germany Come together -

Een interessant pleidooi om de aanpak van vervoermanagement te richten op het vertrekpunt van de dagelijkse reis, de individuele reiziger op zijn thuisadres. Daarbij zouden verhuurders, woningbouwcorporaties, makelaars, lokale overheden en mobiliteitsdienstenaanbieders samen kunnen werken . Een pilot wordt uitgevoerd in Bochum.

www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de

Benchmarking on green transport plans in Spain: the way ahead

Maria Eugenia Lopez-Lambas and Pilar Vega, TRANSYT, Madrid university, Spain

Bekeken in hoeverre culturele, institutionele en 'performance' factoren het mobiliteitsgedrag beïnvloeden bij vier bedrijventerreinen cq bedrijven in Spanje. Conclusie managers en werknemers zijn zich nauwelijks bewust van het vraagstuk en hun verantwoordelijkheid. Zet in op bewustwording, weerstand reductie tegen auto alternatieven (wees bewust van de culturele weerstand : in Spanje auto is macho). Belangrijk is de aanstellen mobiliteitsmanagers en medewerking lokale autoriteiten. Het gaat uiteindelijk om een samenspel op lokaal en regionaal niveau van werknemers, werkgevers en lokale autoriteiten.

Employees transport plans: what do working populations expect?

Jérôme Petit, Altermodal, France

Zeer interessant omdat het vraagstuk is benaderd vanuit het perspectief van de gebruiker / mobilist / reiziger. Zonder dat rekening wordt gehouden met zijn gedachtegoed, leefwereld, product en dienstenbeelden en –eisen is elke aanpak gedoemd te mislukken.

Sessie 8: Goods delivery services

A state of the art on urban freight distribution at European scale
Francesco Russo and Antonio Comi, Reggio Calabria university, Italy

Nearby delivery space in the town centre

Christian Boyer, Bordeaux Chamber of Commerce, France

Delivery service for urban shopping: experiences & perspectives
Susanne Böhler and Oscar Reutter, Wuppertal Institute, Germany

(Grand témoin: Jacques Malaval, Vice-président du Grand Lyon, chargé de la coordination avec les transports ferrés)

Niet bezocht door kennisalliantieleden

Sessie 9: Assessment

Urban transportation master plan of Lausanne: assessment 5 years after its approval

Pascal Christe, Transitec SA, Lausanne (co-auteur: José-Angel Gonzalez, gemeente Lausanne)

Betrekkelijk 'klassieke' evaluatiestudie, waarbij is nagegaan in hoeverre de doelen van het UTMP voor de agglomeratie Lausanne (250.000 inwoners waarvan ca. 130.000 in de stad, ca. 80.000 arbeidsplaatsen) zijn bereikt. Opvallend dat alleen indicatoren m.b.t. verkeer en vervoer werden gebruikt; indicatoren als aantallen winkelbezoekers en/of tevredenheid van winkeliers leken geen rol te spelen. Na enig doorvragen blijkt het aantal binnenstadsbezoekers te stagneren – waarbij het natuurlijk de vraag is in hoeverre dit is toe te schrijven aan de uitvoering van het UTMP.

Measuring the effectiveness of campaigns: lessons for mobility management from EU TAPESTRY project

Sophie Tyler, University of Westminster, UK

TAPESTRY was een 5eKP-project, afgesloten in 2003, waarin de werking van communicatiecampagnes is onderzocht en ondermeer een methodiek is ontwikkeld om de effectiviteit van dergelijke campagnes te monitoren en te evalueren. Daarbij wordt een 7-stappenmodel voor vast te stellen gedragsverandering gebruikt: van 'bewustwording van het probleem' tot 'veranderd gewoontegedrag'. E.e.a. werd geïllustreerd a.d.h.v. 3 cases: een campagne rondom scholen in Geel en Mol (Vlaanderen) ter vermindering van autogebruik bij het halen en brengen van leerlingen; een vergelijkbare campagne in Gäddede (Zweden) en een promotiecampagne voor een buslijn in Nantes (Frankrijk). Aardige spin-off van de Zweedse campagne: deze leidde ook tot meer naar het werk fietsende vaders!
Zie ook de website: www.eu-tapestry.org

Optimum2: Assessment of good practices on mobility management valid throughout Europe

Hans Voerknecht, Provincie of Noord-Holland

Presentatie, vooral erop gericht om het nog in de opstartfase verkerende EU 6^eKP OPTIMUM2-project, waarvan de provincie Noord-Holland de consortiumleider is, onder de aandacht te brengen.

(Contactpersoon: Henk Pauwels)

Sessie 10: Land use, public transport and traffic management

Public housing and public transport- A perfect match ?

Guido Müller, ILS NRW, Germany

A tramway line extension in Sweden-Integrated town and traffic planning in local practice

Tomas Svensson, VTI, Sweden

The contribution of conjoint analysis to MM: application in Grenoble

Robert Revat, EM Lyon, France

Niet bezocht door kennisalliantieleden

Sessie 11: Bicycle services

The success story of the public transport-bike services in the Netherlands

Marlies Emmen and Hans Kramer, AVV, the Netherlands

In deze presentatie stond de OV-Fiets pilot in Nederland centraal. De pilot met haar resultaten en potenties zijn toegelicht. www.ov-fiets.nl

Example of good practices for cycling

Geneviève Laferrère, Certu and Véronique Michaud, Club des Villes Cyclables, France

Implementing cycling policies for employees and students of the Politecnico di Milano

Enrico Prevedello, Politecnico di Milano, Italy

De presentatie van beide andere papers is niet bijgewoond

Sessie 12: Communication tools

Enigszins onbevredigende sessie vanwege het overvolle programma en de vertaalproblemen t.g.v. het feit dat alle sprekers Engels als voertaal hanteerden terwijl de sessievoorzitter Frans bleef spreken.

Inventory and criteria for further development of Car-Sharing in Germany and Europe

Willi Loose, Öko-Institut, Freiburg/Darmstadt/Berlijn

Car sharing lijkt nog steeds een groeiende business, maar de cijfers blijven bescheiden. In Duitsland is het aantal gebruikers in 7 jaar ver-3,5-voudigd, maar stond op 1 januari 2004 op nog slechts 68.500. Volgens de auteur bedraagt het totaal gebruikers aantal in de wereld 185.000 (hoe gedefinieerd en in welke landen bekeken?). Dat de gerealiseerde aantallen gebruikers blijven ver achter bij de – achteraf gezien zwaar overtrokken - voorspellingen, is geen reden tot wanhoop. Car-sharing lijkt vooral levensvatbaar in een 'way of life' die past bij het wonen in wat grotere steden. De paper doet enkele aanbevelingen om het marktaandeel te verhogen. Succesvoorbeelden zijn bijvoorbeeld de strategische alliantie met OV-bedrijven; zo kunnen abonnementhouders in Zürich tegen een kleine extra betaling lid worden van een car sharing organisatie en op die manier verzekerd zijn van het beschikbaar hebben van een auto indien nodig. Dat er wel degelijk commerciële muziek zit in car sharing moge blijken uit het feit dat SHELL een van de Duitse bedrijven heeft opgekocht.

Tools for effective communications; balancing social, cultural and personal needs with encouragement of Sustainable Mobility Guidelines; tools and examples from the TAPESTRY project

Torbjorn Eriksson, Ipsos-Eureka AB, Zweden

Deze presentatie was vooral bedoeld om een overzicht te geven van de resultaten en producten van TAPESTRY.

Zie hiervoor ook de website: www.eu-tapestry.org

Traffic management schemes: the London Congestion Charge and the São Paulo "Rodizio" programme

Paulo Câmara, London Borough of Merton, UK

Presentatie van uitkomsten van een studie waarin de effecten van de London Congestion Charge zijn vergeleken met de maatregelen in Sao Paolo, waarbij de toegang tot de stad wordt beperkt afhankelijk van het kenteken ('even cijfers toegestaan op even dagen, oneven cijfers op oneven dagen'). Deze vergelijking van nogal ongelijksoortige maatregelen leverde weinig verrassende inzichten op.

Incorporating the principles of psychological persuasion in communication components of travel behaviour change programs

Rita Seethaler and Geoff Rose, Monash University, Australia

Bij afwezigheid van Rita Seethaler werd de presentatie van dit promotie-onderzoek verzorgd door co-auteur (en promotor?) prof. Geoff Rose.

In Australië leeft MM niet als begrip, maar worden wel gedragsbeïnvloedingscampagnes uitgevoerd onder de vlag van 'Travelsmart' door het Australian Greenhouse Office. In de gepresenteerde studie wordt onderzocht hoe bewustwordingscampagnes effectiever kunnen worden gemaakt d.m.v. toepassing van de principes van 'psychological persuasion':

- Reciprocation

- Commitment and consistency
- Social proof
- Liking
- Authority
- Scarcity

Voor een nadere omschrijving van deze principes: zie de paper.

De studie lijkt juist vanwege deze benadering vooral interessant in vergelijking met de TAPESTRY-resultaten. Er zijn nog geen eindresultaten; ten tijde van ECOMM 2004 vond juist de nameting plaats; vandaar ook de afwezigheid van de hoofdauteur.

(Contactpersoon: Henk Pauwels)

4. PLENAIRE SESSIE 7 MEI 2003

Conclusions from the workshops (Marco Viviani, Philippe Gamon)

- Duurzame gedragsverandering is te bereiken, maar is niet eenvoudig
- Pas innovaties toe, wees niet bang dat vele mislukken, hoort erbij!
- Probeer de reizigers psychologie te doorgronden (o.a. bewustwording, communicatie, actoranalyses)
- Meer evalueren en monitoren en laat de resultaten zien (Tapestry, Most, Civitas, Eltis, Bypass, Optimum etc)
- Verbreed het mobiliteitsmanagement concept naar duurzaamheid en verwante verkeers- en vervoersdisciplines
- Werk samen (formuleer heldere doelen, sluit overeenkomsten, maak SMART implementatiestrategieën en voer deze uit)
- Aan een MODAL SHIFT gaat een MENTAL SHIFT Vooraf!!

Afsluitende ronde tafel discussie-

Michèle Vullien, vice-presidente of Greater Lyon, in charge of Urban Transportation Plan

Jacky Wilkinson, Minister house of Transportation of UK

Hubert Peigné, Conseil Général des Ponts et Chaussées,

Jean Sivardière, President of FNAUT

Moderator : Jean-Marie Guidez, Certu

Discussie waarin de mobiliteitsproblemen van Greater Lyon m.n. centraal stonden. Voor buitenlanders niet zo interessant. De speech van Jacqui Wilkinson daartegen over hoe mobiliteitsmanagement in Groot-Brittannië onderdeel is van actiegerichte decentrale duurzaamheids aanpak was boeiend omdat aan de hand van voorbeelden werd geïllustreerd dat het Rijk door een uitgekende aanpak decentrale overheden kan stimuleren en belonen.

Opgesteld door:

Henk Pauwels en Hans Kramer, AVV

Friso Metz, KPVV

Paul Denisse en Henk vd Hoef, VM2

Kennisalliantie leden zijn:

Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rijkswaterstaat, Ministerie Verkeer en Waterstaat

CROW

Senter-Novem

Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV)

Vereniging voor Mobiliteitsmanagement (VM2)

Connekt