

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Ketenbenadering in de Netwerkaanpak

een hulpmiddel bij de uitwerking

19 juni 2007

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

Ketenbenadering in de Netwerkaanpak

een hulpmiddel bij de uitwerking

19 juni 2007

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer
Directie Marktontwikkeling en Decentraal Vervoer

Informatie: R.C. Boot
Telefoon: 070-3516047

Uitgevoerd door: Twijnstra Gudde

Datum: 19 juni 2007

Status: Definitief

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 6 |
| 1.1 | Doel notitie | 6 |
| 1.2 | Leeswijzer | 6 |
| 2 | Achtergrond en context: van netwerkanalyses naar netwerkaanpak | 7 |
| 2.1 | Resultaten netwerkanalyses | 7 |
| 2.2 | Inzet V&W bij Netwerkaanpak | 8 |
| 3 | Gespreksagenda thema Ketenbenadering | 10 |
| 4 | Uitwerking van speerpunten voor het thema Ketenbenadering | 14 |
| 4.1 | Informatievoorziening | 15 |
| 4.2 | Fiets | 17 |
| 4.3 | Overstappunten | 19 |
| 4.4 | Rol van het bedrijfsleven | 21 |
| | Bijlage 1: Relevante literatuur en informatie | 24 |

1. Inleiding

1.1 Doel notitie

In 2006 zijn door elf stedelijke regio's netwerkanalyses (NWA's) uitgevoerd. De NWA's tonen de noodzaak aan om te komen tot meer samenhang tussen economie, ruimte, milieu en verkeer en vervoer op regionaal niveau.

In vervolg op de NWA's zijn in oktober 2006 afspraken gemaakt tussen Rijk en regio's over:

- de realisatie van quick wins om de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden te vergroten,
- nadere bestudering van knelpunten in het vervoersnetwerk die met voorrang vragen om nadere bestudering,
- de versterking van de gebiedsgerichte en multimodale aanpak.

Deze afspraken vormen per regio de basis voor een samenwerkingsagenda.

Met de netwerkaanpak worden de samenwerkingsagenda's nader uitgewerkt. Een relevante mijlpaal zijn de bestuurlijke overleggen per regio in september/oktober 2007.

Een achttal thema's vormt de input voor deze bestuurlijke overleggen. Eén van die thema's is 'Ketenbenadering'. Mobiliteitsmanagement (MM) vervult binnen dit thema een centrale rol. Deze notitie bevat de belangrijkste onderdelen van de gespreksagenda Ketenbenadering voor de bestuurlijke overleggen. Daarnaast geeft de notitie de regio's houvast bij het uitwerken van dit thema.

1.2 Leeswijzer

Voordat de gespreksagenda wordt beschreven, wordt in hoofdstuk 2 kort teruggeblikt op de resultaten van de regionale netwerkanalyses. Daarnaast wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de inzet van Verkeer & Waterstaat (V&W) met betrekking tot het thema Ketenbenadering. Hoofdstuk 3 bevat de algemene gespreksagenda voor de bestuurlijke overleggen, waarna in hoofdstuk 4 dieper wordt ingegaan op een viertal speerpunten met betrekking tot de ketenbenadering.

2. Achtergrond en context: van netwerkanalyses naar netwerkaanpak

In dit hoofdstuk wordt kort de achtergrond en de context van de gespreksagenda geschetst: de netwerkanalyse en de netwerkaanpak.

2.1 Resultaten netwerkanalyses

In alle netwerkanalyses is aandacht besteed aan MM. MM was een belangrijk onderdeel van de Zevensprong van Verdaas (zie onderstaand kader). Deze paragraaf vat de belangrijkste bevinding uit de NWA's kort samen. Voor MM warem de volgende (algemene) conclusies uit de netwerkanalyses relevant:

- Deur-tot-deur bereikbaarheid vraagt om een netwerkaanpak.
- We moeten niet meer denken in afzonderlijk netwerken voor auto, fiets en OV maar in één netwerk. MM is een belangrijke schakel tussen deze netwerken.
- MM gericht op knelpunten is effectief: bij kiemen (oorzaken) van bereikbaarheidsknelpunten zijn er slachtoffers en 'veroorzakers'. Gerichte inzet van MM op de 'veroorzakers' is zeer effectief en leidt tot reistijdverbeteringen voor het hele netwerk.
- MM gericht op locaties, op automobilisten met een specifieke bestemming, is effectief bij grote verkeersstromen van en naar deze locatie. De volgende stappen zijn nodig om te analyseren of deze vorm van MM effectief is:
 - o identificeren van doelgroep(en) die de locatie bezoekt en analyseren van herkomst en bestemming van deze doelgroep,
 - o op basis van deze gegevens bepalen of MM op deze locatie effectief is en leidt tot reistijdverbeteringen voor het hele netwerk.
- Het oplossend vermogen van de fiets is, zeker in verhouding tot de daarvoor benodigde investeringen, groot. De fiets is een serieus alternatief voor verplaatsingen tot 7,5 kilometer. Met name in het stedelijke gebied en op specifieke corridors kan dit een forse bijdrage leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarnaast kan de fiets een alternatief zijn voor verplaatsingen die groter zijn dan 7,5 kilometer. De aanleg van zogenaamde fietssnelwegen tussen grote kernen kan deze fietsverplaatsingen stimuleren.

Kortom: de netwerkanalyses onderschrijven het belang van MM als cruciaal onderdeel van een integrale aanpak van bereikbaarheidsproblemen. Vertaling van de opgave naar concrete maatregelen(pakketten) heeft nog maar beperkt plaatsgevonden, dat is de opgave voor de volgende fase; de netwerkaanpak.

Prioritering van maatregelen (vraag en aanbod): de Zevensprong van Verdaas

In de zoektocht naar een samenhangende aanpak van de regionale bereikbaarheidsopgaven wordt de 'zevensprong van Verdaas' als structurerend principe gebruikt bij het samenstellen van maatregelenpakketten.

1. Een ruimtelijke visie en programma.
2. Anders betalen voor mobiliteit.
3. De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement.
4. Een optimalisatie van het openbaar vervoer.
5. De mogelijkheden van benutting.
6. Aanpassingen van bestaande infrastructuur.
7. Een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur.

De zevensprong gaat uit van een prioritering van vraag en aanbod. Eerst wordt ingezet op het beïnvloeden van de vraag alvorens maatregelen gericht op het vergroten van het aanbod aan de orde komen. Het uitbreiden of aanleggen van infrastructuur is daarbij nadrukkelijk als laatste stap genoemd. Mobiliteitsmanagement heeft een prominente plaats in de zevensprong van Verdaas, het verkennen van mogelijkheden voor MM staat hoog op deze prioriteitenlijst.

2.2 Inzet V&W bij Netwerkaanpak

In de netwerkaanpak worden de resultaten van de NWA verder uitgewerkt. Daarover worden in de bestuurlijke overleggen nadere afspraken gemaakt.

De vertaling van bereikbaarheidsproblemen naar concrete maatregelen(pakketten) MM is een verantwoordelijkheid van de samenwerkende partijen (o.a. Rijk en regio's). Uitgangspunt van de inzet van V&W daarbij is het beleidskader en de Nota Mobiliteit. In het kader hieronder is kort de verantwoordelijkheid van de regio's samengevat, zoals in het beleidskader opgenomen:

Verantwoordelijkheden van regionale overheden inzake MM (bron: Nota Mobiliteit, PKB deel 4)

- Gemeenten in de stedelijke netwerken maken afspraken met bedrijven over toepassing van mobiliteitsmanagement.
- Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om vervoersstromen van alle betrokken modaliteiten zo maximaal mogelijk af te wikkelen. Daarbij gebruiken zij het beschikbare instrumentarium, zoals het bestemmingsplan, de bouwvergunning en de milieuvergunning.
- Gemeenten maken afspraken met organisatoren van grote evenementen over maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen/verminderen. Afstemmen in provincie/WGR. Het Rijk ondersteunt dit door middel van fiscale instrumenten.
- Parkeerbeleid is een belangrijk MM-instrument. Parkeernormen leveren een bijdrage aan de lokale bereikbaarheid, de economie en de leefomgeving. Gemeenten geven invulling hieraan in hun plannen. Gemeenten voeren een actief onderling afgestemd

parkeerbeleid dat gericht is op een goede parkeerregulering en andere vormen van MM.

- In MIT-verkenningen moet antwoord gegeven worden op de vraag of mobiliteitsmanagement een relevante (onderdeel van een) oplossing is voor het in de verkenning gedefinieerde probleem. Met andere woorden: wat is de effectiviteit van mobiliteitsmanagement als oplossing voor het probleem?
- Langzaam verkeer, voor- en natransport: Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Regionale overheden doen dit door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen; samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.
- Langzaam verkeer, voor- en natransport: Regionale overheden zorgen voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.

3. Gespreksagenda thema Ketenbenadering

Hieronder wordt de algemene gespreksagenda Ketenbenadering voor de bestuurlijke overleggen beschreven. In hoofdstuk 4 wordt deze gespreksagenda aangevuld met een viertal speerpunten ten aanzien van dit thema; informatievoorziening, fiets, overstappunten en de rol van het bedrijfsleven.

| |
|---|
| <p style="text-align: center;">Gespreksagenda thema MM</p> <p>Algemene agenda (hoofdstuk 3)</p> <ol style="list-style-type: none">1) Regionale visie op MM2) Kansen voor MM3) MM-maatregelen4) Effectiviteit maatregelen5) MM-stakeholders <p>Verdieping/uitwerking van essentiële MM-speerpunten (hoofdstuk 4)</p> <ol style="list-style-type: none">6) Informatievoorziening7) De fiets als onderdeel van MM8) Overstappunten9) Rol van het bedrijfsleven |
|---|

Figuur 1 De gespreksagenda mobiliteitsmanagement

Onder ieder agendapunt is steeds een aantal vragen opgenomen. De beantwoording van deze vragen helpt partijen bij het doordenken en uitwerken van een MM maatregelenpakket.

- 1) Regionale visie op MM:
 - Wat is de visie van de regio op MM, wat wil de regio met MM bereiken?
 - Hoe kan dit eindbeeld worden bereikt en welke partijen, middelen en maatregelen zijn daarvoor nodig?
 - Welke acties kunnen/moeten nu worden uitgevoerd om het eindbeeld te kunnen bereiken (o.a. quick wins)?
 - Hoe verhoudt de MM-visie en het maatregelenpakket zich met andere visies en bijbehorende maatregelen? Hoe is de integraliteit met andere onderwerpen geborgd (bijvoorbeeld t.a.v. ruimtelijke ontwikkeling, het openbaar vervoer, de fiets en de auto)?

2) Welke kansen ziet de regio voor MM?

- Deur-tot-deur bereikbaarheid vraagt om een netwerkaanpak. MM is een belangrijke schakel in de deur-tot-deur bereikbaarheid. Welke partijen spelen een belangrijke rol in de deur-tot-deur bereikbaarheid? Welke partijen zijn belangrijk voor succesvol MM? Welke partijen zouden moeten samenwerken om succesvol MM te realiseren en hoe wordt vorm gegeven aan die samenwerking?
- Welke bereikbaarheidsknelpunten, doelgroepen, trajecten, evenementen of locaties zijn kansrijk voor de inzet van mobiliteitsmanagement en vanuit welk perspectief zijn ze kansrijk (bereikbaarheid, economisch, milieu)?
- Is hierbij gekeken naar:
 - o nut en noodzaak van een reis: kansrijkheid om een doelgroep tot (1) niet reizen, (2) een ander moment van reizen, (3) een andere route of (4) een andere locatie te sturen/verleiden
 - o knelpuntenanalyse (mobiliteitsmanagement op knelpunten): welke knelpunten (OV, weg, fiets, etc.) zijn er in de regio en zijn deze kansrijk voor MM? (1) Identificeer belangrijkste knelpunten, (2) pel deze af tot de probleemveroorzakers en probleemhebbers gevonden zijn, (3) ontwerp passende maatregelen om het probleem te verhelpen.
 - o locatieanalyse (mobiliteitsmanagement op locaties): welke locaties zijn gezien hun aantrekkingskracht kansrijk voor MM? (1) Identificeer locaties met grote vervoersvraag, (2) identificeer kansrijke doelgroepen binnen deze locatie, (3) ontwerp passende maatregelen.

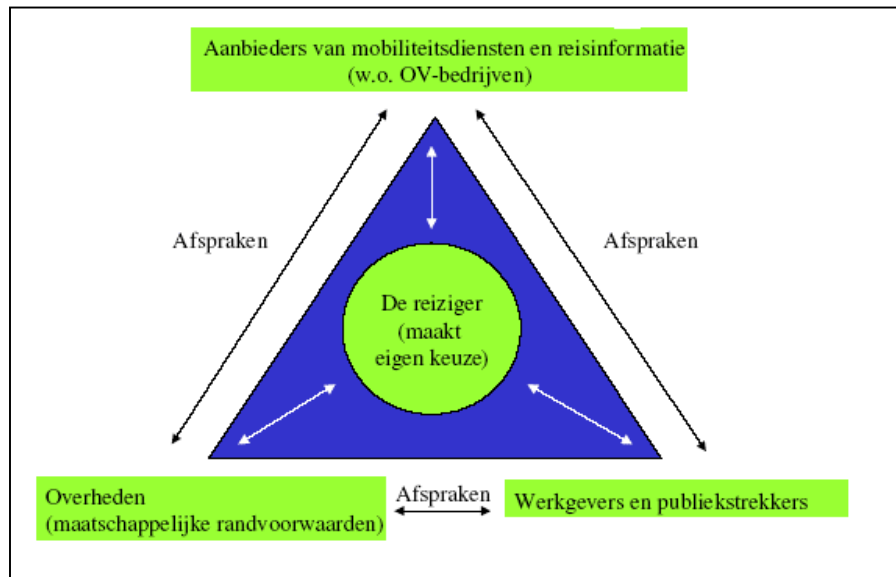
3) Welke MM-maatregelen wil de regio inzetten?

- Algemene instrumenten toegepast op MM: het gaat hierbij om zaken als: communicatie en voorlichting, fiscale maatregelen, bestemmingsplan, bouwvergunning, milieuvergunning.
- Niet-fysieke MM-maatregelen: Ketendienstverlening, besloten vervoer voor bedrijven, evenementen en attracties, autodate, (multimodale) reis(tijd)informatie, parkeerbeleid, prijsbeleid, stimuleren van het fietsgebruik, vervoermanagement.
- Fysieke MM-maatregelen: P&R, carpoolpleinen en transferia, stallingen, fietsroutes/snelwegen.

4) Welke effectiviteit wordt van de maatregelen verwacht?

Wat is de meest geschikte maatregel (of maatregelenpakket) voor de op te lossen bereikbaarheidsknelpunten? In termen van:

- oplossend vermogen van de maatregel(enpakket)
- de kosteneffectiviteit van de maatregel(enpakket)
- de effecten van de maatregel(enpakket) op leefbaarheid, veiligheid en natuur & landschap?



Figuur 2 Mobiliteitsmanagement, het spelersveld. (Bron: Handreiking Mobiliteitsmanagement, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006)

5) Welke partijen worden betrokken bij de MM-maatregelen, en hoe?

- Overheden:
 - o Gebiedsgerichte uitwerkingen.
 - o Identificeer logisch samenhangende deelgebieden.
 - o Breng relevante overheden met elkaar om de tafel.
 - o Zorg voor bruikbaar analysemateriaal over vervoerstromen en knelpunten (kiemen/bollen).
 - o Maak maatschappelijke kosten en baten van MM op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid transparant.
- Aanbieders mobiliteitsdiensten en reisinformatie: nationaal
 - o Inzet/instrumenten van het Rijk?
- Aanbieders mobiliteitsdiensten en reisinformatie: regionaal
 - o De instrumenten van de regio?
 - o OV-autoriteit (1) welke bijdrage kan het OV leveren aan in de ketenbenadering en (2) in hoeverre wordt de doorstroming van het OV bevorderd door het opheffen van bereikbaarheidsknelpunten met MM.
 - o Innovatiebudgetten
- Werkgevers en publiekstrekkers
 - o Maatschappelijk probleem (files, reistijdverlies, etc.) concreet maken en doorvertalen naar gevolg voor een bedrijf (door de file op de A12 verliest u jaarlijks een X bedrag aan omzet).
 - o Kosten van de (on)bereikbaarheid voor bedrijfsleven transparant maken (o.a. besparingen op parkeervoorzieningen, gemiste afspraken door te laat komen van werknemers en klanten, etc.)
 - o Samen met het bedrijfsleven de MM-mogelijkheden in termen van arbeidsvoorwaarden verkend (o.a. flexibele werktijden, NS-kaart, etc.)?

-
- o Ontwikkelen maatregelenmix voor/samen met publiekstrekkingen (bijvoorbeeld maatregelenmix voor dierenpark Blijdorp, zie kader).
 - o Overige baten: heeft het stimuleren van fietsgebruik bijvoorbeeld een positief effect op de reductie van ziekteverzuim en dus de reductie van kosten?

Vrije tijd? Mijd de file!: Een succesvolle samenwerking voor het aanpakken van bereikbaarheidsknelpunten rondom Blijdorp.

Blijdorp heeft al jaren een bereikbaarheidsprobleem. Blijdorp vindt dat bereikbaarheid een onderdeel van de kwaliteit van de diergaarde is en wil de bereikbaarheid actief verbeteren. De klanttevredenheid heeft een relatie met bedrijfsvoering en daarmee een gezonde business. Om de bereikbaarheidsknelpunten weg te nemen, heeft Blijdorp samen met NEXUS, het samenwerkingsverband tussen Stadsregio Rotterdam, Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Zuid-Holland, een maatregelenmix (o.a. de aanpak van verkeer- en parkeeroverlast rond Blijdorp) ontwikkeld. Met de maatregelenmix is Blijdorp zelfstandig in staat ervaringen met verkeersmaatregelen en marketingacties te monitoren en vast te leggen.

Meer informatie: <http://www.nexusregiorotterdam.nl>

4. Uitwerking van speerpunten voor het thema Ketenbenadering

MM is een breed begrip. In het vorige hoofdstuk zijn de algemene agendapunten voor de bestuurlijke overleggen beschreven. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op een aantal MM-speerpunten. Op basis van ervaringen uit de netwerkanalyses, de quick wins en de verschillende bijeenkomsten is gebleken dat er vooral kansen liggen ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- Informatievoorziening,
- Fiets,
- Overstappunten,
- Rol van het bedrijfsleven.

V&W wil graag met de regio's aan de slag om de kansen op deze speerpunten te benutten.

De genoemde speerpunten zijn uitgewerkt vanwege hun cruciale rol bij een succesvol MM.

- Informatievoorziening vanwege de rol die het speelt bij het maken van reis- en routekeuzes door de gebruiker (informatievoorziening). Daarnaast vervult het een belangrijke rol bij de verdeling van verkeer en vervoer over het beschikbare netwerk (sturing).
- De fiets vanwege de belangrijke rol die het speelt in het voor- en natransport (ketenvervoer) en de korte afstandverplaatsingen. Ook de kansen voor de fiets in de langere afstandverplaatsingen (>7,5 km) wordt in een aantal regio's verkend (o.a. fietssnelwegen Regio Twente).
- Overstappunten vanwege hun cruciale rol als scharnier tussen verschillende V&V netwerken en systemen.
- Het bedrijfsleven is een onmisbare partij bij de totstandkoming van MM-maatregelen. Zij zijn de motor van de economie, een ieder is gebaat bij goed bereikbare bedrijven en voorzieningen.

Er liggen dus kansen voor samenwerkende partijen om ten aanzien van deze speerpunten resultaten te boeken. Regio's hebben hierbij een belangrijke rol vanwege hun gebiedskennis en hun contacten met lokale partners. Tijdens de bestuurlijke overleggen wordt dieper ingegaan op de gezamenlijke uitwerking van de genoemde MM-speerpunten.

Dit wil niet zeggen dat andere MM-onderdelen of aanpakken minder belangrijk of interessant zijn. Er is echter voor gekozen deze vier speerpunten nader uit te werken.

In de volgende paragrafen wordt steeds eerst de opgave ten aanzien van het speerpunt beschreven. Vervolgens worden de speerpunten verder uitgewerkt met als doel samenwerkende partijen houvast te bieden bij het uitwerken van de opgave en om creatieve ideeën aan te dragen.

4.1 Informatievoorziening

Opgave

Reisinformatie is cruciaal om de gebruiker in staat te stellen juiste keuzes te maken tussen modaliteiten. Daarnaast is (met name real-time) reisinformatie onontbeerlijk bij het optimaal benutten van de netwerken. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op de verschillende aspecten van reisinformatie en de keuzes die een reiziger met deze informatie voor vertrek en tijdens de reis kan maken. Rijk en regio staan voor de opgave om:

- de mogelijkheden van de verschillende soorten van reisinformatie te verkennen en in kaart te brengen,
- de kansrijkheid, effectiviteit en integraliteit van reisinformatie bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten te verkennen,
- te verkennen welke quick-wins er te behalen zijn.

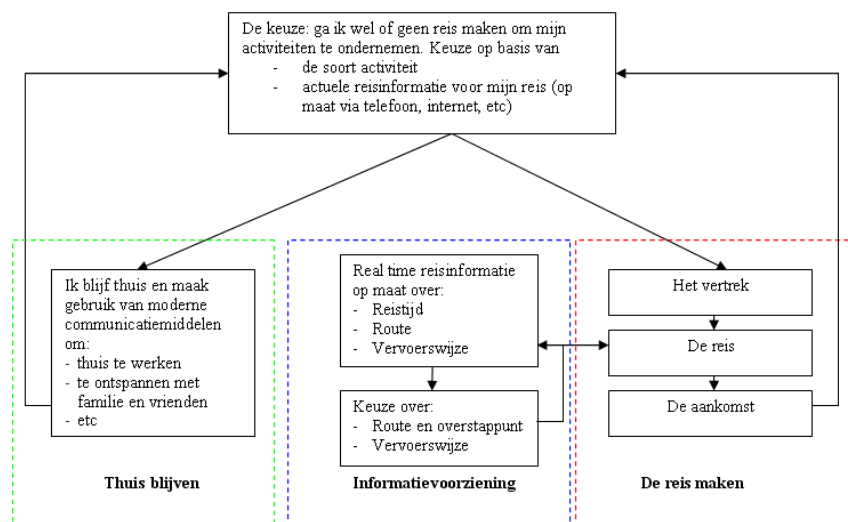
Componenten van reisinformatievoorziening

Reisinformatie kan twee doelen hebben, te weten:

1. het geven van service en comfort aan de gebruiker (perspectief gebruiker): deze wordt in staat gesteld gerichte keuzes te maken over zijn/haar reis (optimalisering individuele reistijd). Het is een dienst richting de gebruiker;
2. het geven van informatie met als doel het wegennet optimaal te benutting (perspectief netwerkbeheerder): op basis van de real-time informatie kan de gebruikers min of meer tot een bepaalde keuze verleid worden (mate van sturing) die de optimale benutting van de verschillende V&V netwerken ten goede komen (optimalisering collectieve reistijd).

Beide componenten kunnen effectief zijn bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten in een regio.

Bij het identificeren van kansrijke mogelijkheden voor reisinformatie bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten, helpt het vanuit het perspectief van de reiziger te denken. Waar hebben zij behoefte aan, waar laten zij zich door leiden? Onderstaande figuur illustreert de plek van informatievoorziening in een reis. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar vertrek, reis en aankomst.



Figuur 3. Plek van informatievoorziening in een reis

Vertrek

- Op basis van de voor vertrek geraadpleegde reisinformatie (op mobiel, via internet, etc.) en de te ondernemen activiteit maakt de gebruiker een keuze: maak je een reis of niet, zo ja, keuze uit vertrektijd, route vervoermiddel, etc.
- Reisinformatie bestaat o.a. uit vervoermiddel-informatie, route-informatie, overstappunten en -momenten, wachttijden, reistijd, 'meest gunstige vertrektijd', prijs, alternatieven.
- In het onderstaande kader is een voorbeeld opgenomen van een initiatief waarmee reizigers al voor vertrek geïnformeerd worden over de (auto)reis en op basis van deze informatie keuzes kunnen maken (route, vervoermiddel, etc.).

Voorbeeld van Real-time informatievoorziening:

De provincie Noord-Brabant heeft een Real-time verkeersinformatiesysteem ontwikkeld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het door Logica CMG ontwikkelde Mobile Traffic Services (<http://www.mts-live.com/>).

Op de website <http://actueleverkeersinformatie.brabant.nl/> kunt u de actuele verkeerssituatie op een groot deel van wegennet in de Provincie Noord-Brabant bekijken. Dit verkeersbeeld wordt iedere minuut ververs (real-time). Een lage snelheid is een indicatie van een slechte doorstroming van het verkeer. Op basis van deze informatie wordt de reiziger in staat gesteld gerichte keuzes over de reis te maken (wel/ niet reizen, vervoermiddel, route, etc.).

Reis

- Eenmaal gekozen voor een route en/of vervoermiddel blijft real-time informatie beschikbaar via mobiel, langs de weg of op stations/overstappunten. Op basis daarvan maakt de gebruiker tijdens de reis keuzes (of wordt in meer of mindere mate

beïnvloed tot een keuze, bijv. door prijsbeleid). Deze keuzes kunnen consequenties hebben voor de route, de vervoerwijze (overstap is nodig!), de prijs en de reistijd.

De website www.9292ov.nl, waarop tot voor kort alleen OV-reisinformatie te vinden was, geeft nu een gecombineerd reisadvies voor de auto en het OV. De combi-planner bevat naast een P+R module ook een filevoorspeller. Op basis van auto-en OV-informatie wordt een integraal reisadvies aangeboden. Tijdens de reis kan gebruik gemaakt worden van een speciaal telefoonnummer om in contact te treden met een reisadviseur die op basis van Real-time informatie een reisadvies verschaft. Reisadviseurs kunnen dan automobilisten die dreigen in een file terecht te komen, loodsen naar een slimme P+R plek om de reis met het openbaar vervoer te vervolgen.

<http://routeplanner.9292ov.nl>

Aankomst

- Op dit moment zijn er geen keuzes meer te maken op basis van verstrekte informatie.

In de bestuurlijke overleggen worden de initiatieven op het gebied van informatievoorziening in relatie tot de bijdrage ervan aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen besproken.

4.2 Fiets

Opgave

Uit de netwerkanalyses blijkt dat de slechte bereikbaarheid van grootstedelijke regio's voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door relatief korte verplaatsingen. De fiets kan voor dit soort verplaatsingen een serieus alternatief zijn. Rijk en regio staan voor de opgave om:

- Kansrijke fietsrelaties in beeld te brengen en te confronteren met knelpunten in het wegennet. Dat kan voor verplaatsingen die korter en langer zijn dan 7,5 kilometer.
- Op basis hiervan een samenhangend maatregelenpakket voor de fiets samen te stellen.
- Te verkennen welke quick-wins er te behalen zijn.

Verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer

Voor deur-tot-deur-verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer is de fiets een serieus alternatief. Daarnaast versterkt de fiets de concurrentiepositie van het OV. De fiets is met name kansrijk op de verplaatsingen waar de auto grote vertragingen ondervindt, bijvoorbeeld een twee keer zo lange reistijd.

Van regio's kan worden gevraagd om (als eerste stap) de kansrijke fietsrelaties in beeld te brengen. Dat kan in veel gevallen op basis van het reeds beschikbare analyse materiaal uit de netwerkanalyse.

Onderstaand figuur, uit de NWA van de Stadsregio Arnhem-Nijmegen, toont de verbindingen die korter zijn dan 7,5 kilometer en waarvan de reistijd twee keer zo lang is als in een situatie zonder vertraging.



Figuur 4 Kansrijke fietsrelaties in de regio Arnhem Nijmegen. (Bron: Netwerkanalyse Stadsregio Arnhem-Nijmegen, juli 2006)

Het kaartbeeld toont de kansrijke fietsrelaties. Als tweede stap kan vervolgens de kwaliteit van de huidige verbindingen daarnaast worden gezet (knelpunten). Door kansen en knelpunten met elkaar te confronteren ontstaat zicht op de investeringsbehoefte voor de fiets (stap 3). Dit kan vervolgens worden uitgewerkt in concrete maatregelen als onderdeel van een samenhangend maatregelenpakket.

Verplaatsingen langer dan 7,5 kilometer

Automobilisten op het stedelijke netwerken incasseren relatief veel verliezen. Het gaat daarbij niet alleen om relatief korte verplaatsingen (<7,5 km). Het verdient de aanbeveling ook de kansrijkheid van de fiets voor grotere verplaatsingen (met name tussen stedelijke centra) te onderzoeken (7,5 – 15 km). Door de aanleg van hoogwaardige, non-stop- en conflictvrije fietsroutes tussen deze centra, kan het fietsgebruik op deze afstandsklasse wellicht vergroot worden. De volgende stappen kunnen daarbij worden doorlopen:

Stap 1: Identificeer stedelijke centra (onderlinge afstand tot \pm 15 km) met grote onderlinge vervoersstromen.

Stap 2: Analyseer de kwaliteit (knelpunten, kortste route, etc.) van de huidige verbindingen en het gebruik van deze verbinding.

Stap 3: Analyseer/bestudeer of dit een kansrijke relatie is voor fietsverkeer in de afstandsklasse groter dan 7,5 kilometer in relatie tot de bereikbaarheidsknelpunten in het V&V-netwerk.

Fietssnelweg Twente

Regio Twente wil een alternatief bieden voor autoritten tot circa 10-15 kilometer. Dit kan door snelle doorgaande fietsroutes te realiseren

tussen de kernen van de Netwerkstad (Almelo - Borne - Hengelo – Enschede). Daarom zet Twente in op realisatie van een ‘fiets snelweg’. Dit is een non-stop- en conflict-vrije fietsroute tussen alle stads- en dorpscentra op de route Nijverdal - Wierden - Almelo - Borne - Hengelo - Enschede – Glanerbrug - Duitsland.

Het eerste deel van de fietssnelweg, tussen Hengelo en de Twentse universiteit (Enschede), moet in 2010 gereed zijn. Met de fietssnelweg willen de Twentse gemeenten het fietsgebruik voor langere afstanden stimuleren en daarmee de druk op de wegen en het milieu ontlasten.
<http://www.regiotwente.nl/wwm/mobiliteit/fietsenintwente>

Sociale veiligheid

Belangrijke randvoorwaarde bij de totstandkoming van een samenhangend maatregelenpakket voor de fiets is; aandacht voor sociale veiligheid (in tunnels, routes, parkeervoorzieningen). Daarnaast kan het verbeteren van sociale veiligheid op bestaande routes een goede impuls betekenen voor het fietsgebruik. Onderzoek heeft uitgewezen dat het verbeteren van sociale veiligheid in tunnels, langs routes en bij stallingen een positief effect heeft op het fietsgebruik. Voldoende verlichting (in tunnels, maar ook langs de routes) en de inrichting van fietspaden als onderdeel van de openbare ruimte zijn hierbij sleutelwoorden.

4.3 Overstappunten

Opgave

Om in de ketenbenadering te komen tot een integraal V&V-netwerk zijn overstappunten cruciaal. Het gaat daarbij om verschillende type overstappunten:

- auto-auto (carpoolterreinen);
- auto-OV (transferia);
- bus-trein (aansluitingen);
- fiets-OV (fietsenstallingen bij stations);
- OV-fiets (OV-fiets).

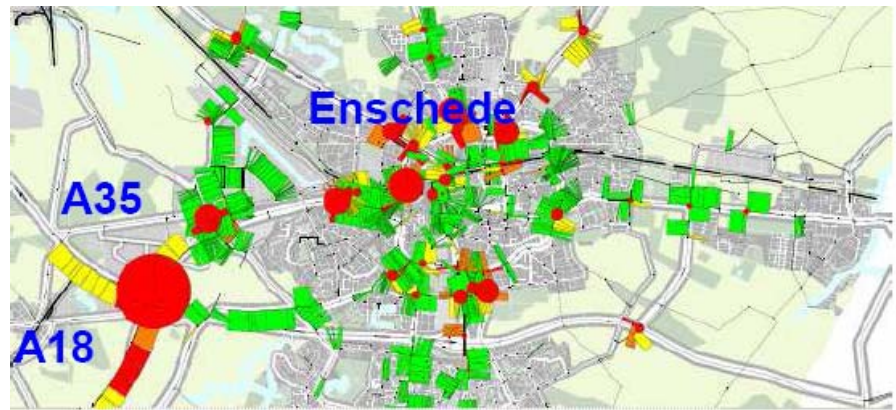
In deze paragraaf wordt ingegaan op de overstap auto-OV/fiets, omdat deze overstappunten een essentiële bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen. Rijk en regio staan voor de opgave om:

- Voor bestaande overstappunten te onderzoeken of ze (meer) kunnen bijdragen aan het oplossen van een knelpunt.
- Kansrijke locaties voor nieuwe overstappunten in kaart te brengen.
- Te verkennen welke quick wins er te behalen zijn.

Mobiliteitsmanagement op knelpunten

Voor deze opgaven kan gebruik worden gemaakt van knelpuntanalyses. Onderstaande figuur is een voorbeeld van een knelpuntenkaart voor het wegennet. De ‘rode bollen’ geven de plekken aan in het netwerk die de vertragingen veroorzaken. Vermindering van

de (verkeers)druk op deze knelpunten levert een grote bijdrage aan de verbetering van de reistijden in de gehele regio.



Figuur 6 Problematiek rond Enschede in 2020
(Bron: Netwerkanalyse Regio Twente, juli 2006)

Bij het analyseren van de knelpunten is een onderscheid te maken tussen probleemhebbers (last van onbereikbaarheid, onveiligheid en onleefbaarheid) en probleemveroorzakers (kleine of grote groep die er voor zorgt dat vertragingen optreden).

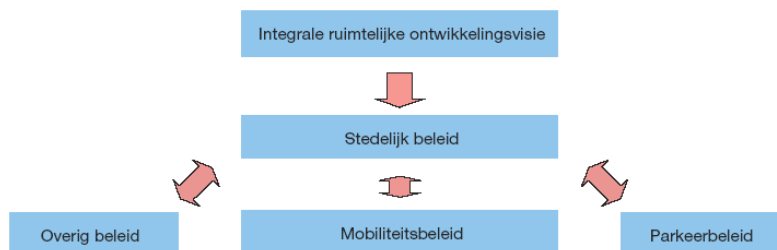
Door mobiliteitsmanagement gericht in te zetten op de 'veroorzakers' kan soms door het verminderen van een relatief kleine verkeersstroom de druk op het knelpunt fors worden verminderd, waardoor de deur-tot-deur-reistijden verbeteren. Hiervoor moeten de knelpunten worden 'ontrafeld':

- Welke herkenbare (doel)groepen/verkeersstromen belasten de kiem?
- Wie zijn de veroorzakers?
- Welke kenmerken horen bij de veroorzakers (o.a. bestemmingen, afstandklasse, zakelijk, recreatief, woon-werk)?
- Is er een mogelijkheid tot het 'afvangen' van de probleemveroorzakers (bijv. door overstap naar fiets, OV, etc.)?
- Hoe verleiden we deze groep tot een overstap (prijs, faciliteiten, informatievoorziening, etc.)?
- Welke functie heeft het overstappunt in de keten (welke doelgroep, welke locatie, welke overstap => auto – OV, auto – fiets, OV – fiets, en vice versa)?
- Wat zijn de benodigdheden om het overstappunt te realiseren en te laten functioneren?

Overstappunten hebben een nauwe relatie met informatievoorziening. Op basis van Real-time informatie wordt de gebruiker in staat gesteld onderweg een andere keuze te maken en over te stappen naar een andere modaliteit. Dit komt de optimale benutting van netwerken ten goede.

Relatie met parkeerbeleid

De overstappunten dienen in samenhang met parkeerbeleid bekeken te worden. Het aanbieden van transferia op stadsgrenzen (bijvoorbeeld voor overstap auto – OV of auto – fiets) heeft bijvoorbeeld relatief weinig zin als er voldoende parkeeraanbod tegen laag parkeertarief in de binnensteden is. Dit mede afhankelijk van het ruimtelijk beleid dat in een stad of gemeente gevoerd wordt (hoeveel, en op welke plek, biedt een stad ruimte aan mobiliteit en parkeergelegenheid). Het CROW biedt in de folder “Van parkeerbeheer naar Mobiliteitsmanagement” handvatten voor integraal parkeerbeleid (samenhang met ruimtelijk-, mobiliteits- en overig beleid, zie onderstaande figuur).



Figuur 7 Integraal parkeerbeleid (Bron: CROW)

Op basis van de bovenstaande informatie kunnen kansrijke overstappunten in kaart gebracht worden. Een vervolgstap is om dit nader uit te werken in concrete projectplannen.

4.4 Rol van het bedrijfsleven

Opgave

Het bedrijfsleven (maar ook andere werkgevers) kan een belangrijke rol spelen in het verminderen van de bereikbaarheidsproblematiek in een regio. Rijk en regio staan voor de opgave om:

- De mogelijkheden tot samenwerking met het bedrijfsleven te verkennen. Bijvoorbeeld samen werken aan het oplossen van regio/locatie specifieke bereikbaarheidsproblemen, zoals de bereikbaarheid van een bedrijventerrein.
- Potentiële win-wins te identificeren waarbij de overheid kijkt vanuit een maatschappelijk-economisch perspectief en het bedrijfsleven vanuit een bedrijfseconomisch perspectief.
- Bedrijven te informeren over de mogelijkheden/voordelen van MM vanuit bedrijfseconomisch perspectief ('what's in it for me').

Rol van het bedrijfsleven

Vooralsnog wordt het bedrijfsleven inzake MM aangesproken op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. Dit leidt tot een wisselend urgentiegevoel en deelname van het bedrijfsleven aan MM-initiatieven. En dat terwijl bedrijven zelf erg veel baat kunnen hebben bij MM-maatregelen (bijvoorbeeld kostenbesparing op dure

parkeervoorzieningen). Vanuit deze invalshoek is deze paragraaf geschreven.

Voorbeeld van een succesvol samenwerkingsverband

SWINGH staat voor SamenWerken in Groot Haaglanden en is als projectorganisatie in juni 2003 opgericht. Het stadsgewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland, Rijkswaterstaat, 10 gemeenten, het bedrijfsleven en drie consumentenorganisaties werken hierin actief samen om de bereikbaarheid in de hele regio merkbaar te verbeteren. Het gaat om personen- en goederenvervoer en om auto, trein, tram, bus, taxi, fiets en schip. De ambitie is niet om een nieuwe bestuurslaag te vormen; men probeert veeleer te komen tot een nieuwe vorm van (samen)werken en kijkt dan over beheersgrenzen en bevoegdheden heen. Resultaten zijn onder meer de aanpassing van kruisingen, een andere instelling van verkeerslichten en afspraken over vervoersmanagement. Op stapel staat de oprichting van de Stichting Mobiliteitsmakelaar Haaglanden, die zal moeten zorgen voor de juiste match tussen de wensen van de werkgevers (onder meer Siemens, ANWB, Rabobank) en het aanbod van mobiliteitsdiensten.

Bron: www.swingh.nl en Nieuwsbrief SWINGH

Het bedrijfsleven heeft in de regel belang bij een goede bereikbaarheid voor hun klanten, hun personeel en goederen. Als beeldspraak worden hiervoor de begrippen voordeur (de klant), de zijdeur (de werknemer) en achterdeur (de goederen) gebruikt. Ook kostenaspecten, arbeidsvoorwaarden, zorg voor personeel en maatschappelijke verantwoordelijkheid maken dat bedrijven mobiliteit vaker op de agenda zetten.

Wanneer bedrijven een specifiek mobiliteitsknelpunt ervaren, zal er een belang/urgentie ontstaan om dit aan te pakken. Sommige werkgevers vinden bijvoorbeeld de kosten van parkeerplaatsen te hoog of worden geconfronteerd met hoge leasekosten (files betekenen bijvoorbeeld hogere brandstofkosten) of daling van productiviteit van werknemers (werknemers minder productief door vertragingstijd). Het adviesbureau Montefeltro heeft een rekenmodel ontwikkeld dat de kosten van voorzieningen en onbereikbaarheid van bedrijven inzichtelijk maakt.

Rekenmodel kosten woon-werkverkeer

Voor veel organisaties is het moeilijk om alle kosten te berekenen die gemoeid zijn bij het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. In een door Montefeltro ontwikkeld rekenmodel worden niet alleen de reiskosten berekend, maar alle kosten worden opgenomen in het model, zoals de kosten van het gebruik van een parkeerplaats en een vaste werkplek. De werkgever krijgt een door toepassing van het rekenmodel kostenplaatje voor ogen, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt welk financieel voordeel er wordt behaald als werknemers gebruik zouden maken van een ander vervoermiddel dan de auto.

Voorbeeld besparing BRONOVO ziekenhuis:
www.vm2.nl/producten/images/Verslag_themabijeenkomst_08_juni_2006.pdf
Voorbeeld bedrijfskosten schatting en besparingspotentieel
<http://www.montefeltro.nl/modules/bedrijfskosten/index.asp>

Bereikbaarheid van bedrijven/werkgevers is daarnaast een factor in de aantrekkelijkheid van bedrijven en de keuze van werknemers voor de werkgever. Dit wordt met het onderstaande voorbeeld geïllustreerd.

56% fileforensen overweegt andere baan.

Uit onderzoek van vacaturesite MegaJobs (www.megajobs.nl) blijkt een groeiende ergernis over het toenemend fileleed waarvan nu al de helft der werkenden dagelijks last ondervindt. Inmiddels is zelfs een op de drie werknemers tenminste een uur of vaak nog langer onderweg naar het werk. Voor meer dan de helft van de ondervraagden is de lange reistijd een reden om serieus te overwegen om werk dichterbij huis te zoeken. Bijna de helft der respondenten denkt dat het vrachtverkeer verantwoordelijk is voor het fileleed.

Bron: megajobs.nl

Overheden kunnen het bedrijfsleven activeren door de baten van MM voor iedere partij te specificeren en transparant te maken. Van daaruit kunnen de samenwerkingsmogelijkheden verder worden uitgewerkt.

Bijlage 1: Relevante literatuur en informatie

A) Algemene literatuur en websites

Literatuur

- Het handboek Mobiliteitsmanagement bij wegwekzaamheden (deelmodules OV, E-werken, Vanpooling, Reisinformatie, Overstappunten, Carpooling, Scooters en Fietsen, Gebieds- en corridoranalyse), Ministerie van Verkeer en Waterstaat,
- Bewust en slim op weg, Samenwerkingsagenda Mobiliteitsmanagement Haaglanden, januari 2007
- Samenwerkingsagenda mobiliteitsmanagement Haaglanden: Opzet voor de Kwaliteitstoets+, maart 2007
- Een Gouden Markt. Waarom marketing openbaar vervoer moet en loont, Min. V&W, juni 2006
- Handreiking Mobiliteitsmanagement (MM in het MIT, bij Groot Onderhoud en in de NWA), Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006
- Rapport SER advies Mobiliteitsmanagement, SER, 2006
- Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen, Marc Maartens, KPVV 2006
- Rapport 'Instrumenten voor mobiliteitsmanagement: voorbeelden en tips', Marco Martens, Ecorys, 2005
- Brochure 'Instrumenten voor mobiliteitsmanagement: voorbeelden en tips', Marco Martens, Ecorys, 2005
- KpVV-bericht 3: 'Mobiliteitsmanagement: wat is het en wat kun je er mee?', Friso Metz, KpVV, 2005
- Rapport 'Waar een wil is, is een effect: Effectiviteit van mobiliteitsmanagement onderzocht en toegankelijk gemaakt', Marco Martens, Ecorys AVM, 2005.
- Voorbeeldenboek 'Waar een wil is, is een effect: Effectiviteit van mobiliteitsmanagement onderzocht en toegankelijk gemaakt', Marco Martens, Ecorys AVM, 2005
- Brochure 'Samenwerken bij mobiliteitsproblemen – Bekijk het!', Rudie de Bruin, 2005
- Mobiliteitsmanagement: Op weg naar anders reizen: Institute for Diversification and Saving of Energy (IDAE) en SenterNovem, TREATISE-project, januari 2006
- Brochurereeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement', CROW, 23 brochures van 2002 t/m 2006
- Handleiding communicatie bij wegwekzaamheden (RWS, versie 2, 2005 en versie 3, 2006)
- Indeling verkeershinderklassen, deelnotities VCNL/AVV/anderen (2006)
- Mobiliteitsmanagement integreren in het Regionaal Beheer(plan), (DZH maart 2004)

-
- Evaluatierapport Verkeersbeheersing en mobiliteitsmanagement Gaasperdammerweg; (DWV WVN jan. 2006)
 - Effectiviteit van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement; feiten en cijfers; AVV sept. 2005)

Websites nationaal

<http://www.slimreizen.nl/>
<http://www.kpvv.nl/>
<http://www.rws-avv.nl/>
<http://www.vm2.nl/>
<http://www.crow.nl/>
<http://www.senternovem.nl/>
<http://www.connekt.nl/>
<http://www.fietsersbond.nl>
<http://www.montefeltro.nl>
<http://www.ov-fiets.nl>
<http://www.swingh.nl> (Swingh /Haaglanden)
<http://www.nexusregiorotterdam.nl> (Nexus / Rotterdam)

Websites internationaal

<http://www.mobiliteitsmanagement.be> (toolbox voor MM)
<http://www.treatise.eu.com/>
<http://www.senternovem.nl/mobiliteitsmanagement/Europa/>
<http://www.civitas-initiative.org>
<http://www.epommweb.org>
<http://www.eltis.org>
<http://www.wmin.ac.uk/transport/inphormm/inphormm.htm>
<http://www.eu-tapestry.org>
<http://mo.st>
<http://www.cordis.lu/transport/src/adonisrep.htm>

B) Themagerichte over MM maatregelen

Mobiliteit algemeen

- PVVP's en RVVP's van de 19 regionale overheden met eigen essentiële onderdelen
- NWA's van de 11 WGR-plusregio's (te vinden op www.verkeerenwaterstaat.nl => mobiliteit en bereikbaarheid => bereikbaarheid van deur tot deur => netwerkaanpak)
- BDU
- MIT verkenningen nieuwe stijl
- Aanbestedingsbevoegdheid voor OV.

Mobiliteitsmanagement algemeen

- Toolkit Mobiliteitsmanagement: De Toolkit is een hulpmiddel voor bedrijven en instellingen die zelf mobiliteitsmanagement willen ontwikkelen, of hun bestaande mobiliteitsmanagement willen aanpassen. <http://www.verkeeradvis.nl>
- Inventarisatie juridische instrumenten: AVV + brochure KPVV (milieuver-gunning, bouwvergunning, APV voor vervoer bij evenementen, convenant)
- Gebiedsgerichte aanpak: AVV

-
- best practices mobiliteitsmanagement: www.kpvv.nl
 - mobiliteitsmanagement subsidieregeling: Senter NOVEM/Move

Afstemming verkeer en vervoer en Ruimtelijke Ordening

- het programma Ruimte en Mobiliteit, opgezet om decentrale overheden te ondersteunen bij het effectief vormgeven van een samenhangend beleid op het gebied van ruimte en mobiliteit (www.ruimte-mobiliteit.nl). Hierin zijn ook de producten van de Mobiliteitstoets (gereedschapskist met instrumenten waarmee beoordeeld kan worden of de mobiliteit en de gevolgen daarvan voldoende zijn meegenomen in de planprocessen) opgenomen
- informatie over de Mobiliteitstoets is te vinden op de site van AVV: www.rws-avv.nl. Hier zijn rapporten en kengetallen te vinden voor bedrijventerreinen, woonlocaties en voorzieningen. De kengetallen geven inzicht in de omvang en aard van personenvervoer en goederenvervoer van en naar bepaalde typen locaties
- voor de relatie verkeer en de planning/ inrichting van locaties zijn er ook de instrumenten Verkeersprestatie op Locatie (VPL) en Vervoersprestatie Regionaal (Senter NOVEM): www.ebit.novem.nl
- Senter NOVEM heeft een subsidieregeling Ruimtelijke Ordening en Vervoer. De subsidieregeling stimuleert de toepassing en gebruik van integrale ontwerpmethoden voor de afwikkeling van mobiliteit bij de (her)inrichting van woon- en werklocaties. De regeling is gericht op CO₂-reductie door het verkorten van verplaatsingsafstanden en het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen. Informatie op www.senternovem.nl

Werkgerelateerde Verplaatsingen/locatiebereikbaarheid

- Meerjaren Afspraken Energie (MJA2) per branche
- Klimaatplannen gemeenten
- Plannen van Aanpak gemeenten in het kader van Besluit luchtkwaliteit in relatie tot reductie vervoer (bij overschrijding milieugrenzen)
- basispakket vervoermanagement: VNO-NCW, MKB Nederland (handreiking basisservice van werknemers aan werknemers; interessant voor alle bedrijven met en zonder ((bereikbaarheids)problemen)
- keuzeboek Zakelijke Mobiliteit: Forum Zakelijke Mobiliteit (handreiking waarmee werkgevers keuzemobiliteit voor werknemers mogelijk kunnen maken; voor bedrijven die een stapje verder willen gaan, omdat urgentie wordt gevoeld)
- advies locatiebereikbaarheid: Raad voor Verkeer en Waterstaat (concept gaat nog een stapje verder: link met ruimtelijke ordening en prijs-/financieel beleid)
- websites VM2, Telewerkforum, Stichting Gedeeld Autogebruik
- websites Vervoercoördinatiecentra en Adviespunten (bijvoorbeeld: www.verkeeradvies.nl)

Informatie over speerpunt 'Reisinformatie en Ewerken'

- Gedragseffecten multimodale reisinformatie; RWS-AVV (eindrapport, 2005)
- Evaluatie Zuidoostpas groot onderhoud A9 Gaasperdammerweg; Rijkswaterstaat Noord-Holland (december 2005)

-
- Mobiliteitsplan A4/A10-Zuid Knooppunt Badhoevedorp-Nieuwe Meer-Amstel Groot Onderhoud; Rijkswaterstaat Noord-Holland (juni 2006)
 - Actuele, multimodale reis- en verkeersinformatie: De meest recente beleidsinformatie is te vinden in het Tweede Kamerstuk, vergaderjaar 2003-2004, 29200 XII, nr. 134. Zie: www.parlando.sdu.nl
 - Effecten van telewerken op de bereikbaarheid van de regio Amsterdam; TNO Inro; Delft (2004); rapport 2004-43
 - Veel obstakels voor gespreide werktijden; TNS NIPO in samenwerking met RTL nieuws (onderzoek van 9 februari 2007)
 - Up(2)date E-werken, scenario's, praktijkcases en rekenmodel Telewerken; Lectoraal E-business Hogeschool INHOLLAND in opdracht van stichting Nederlands Telewerkforum; Diemen, Woerden (2005)
 - Succesvolle voorbeelden flex- en telewerken, communicatiestrategie; Rijkswaterstaat (maart 2006)

Informatie over speerpunt 'Overstappunten'

- Effecten van overstappunten, stedelijke bereikbaarheid en overstappunten; TNO
- Parkeerbeleid: CROW-reeks "Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement", interessante brochures zijn bijv. Geïntegreerd parkeren (hoofdpuntennotitie), Parkeerbeleid is meer dan parkeren.
- P&R-voorzieningen: Zie Beleidsdocument overstappunten, CROW/KPVV: voorlopige titel "Succesvol overstappen: van strategie tot exploitatie" Overzicht van het type problemen waarbij overstappunten een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing, inbedding in beleid en advies over keuze van locaties en wijze van exploiteren.

Informatie over speerpunt 'Korte Ritten / Fiets'

- Stallingsmogelijkheden, fiets & trein, fietsrouteplanner, overstappunten, fiscale mogelijkheden <http://www.fietsersbond.nl>
- kennisbank Fietsberaad: www.fietsberaad.nl
- kennisbank Fietsersbond: www.fietsberaad.nl
- effecten op bereikbaarheid: Fiets en files, Verkenning van het oplossend vermogen van de fiets, Goudappel Coffeng, juli 2003
- best practice Brabant: effecten van de fiets op bereikbaarheid en goede inpassing van de fiets in de totale bereikbaarheidsaanpak (contactpersoon provincie:Linda de Klein)
- benchmark fietsbeleid: Fietsbalans, informatie: www.fietsbalans.nl
- aanpak Fietsdiefstal: Informatiepunt Lokale Veiligheid: www.ilv.nl onder 'voertuigcriminaliteit'
- fietsparkeren: brochures/rapporten CROW www.crow.nl
- fietssnelweg Twente: <http://www.regiotwente.nl/wwm/mobiliteit/fietsenintwente/>

Informatie over speerpunt 'Bedrijfsleven'

- Stimuleren van vervoermanagement Basispakket vervoermanagement, VNO-NCW en MKBNederland, 2003 + brochure Vervoermanagement voor bedrijven, Vervoermanagement Nederland, 2000: www.vm2.nl).

-
- Stimuleren van telewerken en flexibele werktijden Kennisbank van het Telewerkforum: www.telewerkforum.nl
 - Rekenmodel kosten woon-werkverkeer: <http://www.montefeltro.nl/modules/bedrijfskosten/index.asp>
 - Belgische variant kostenmonitor: <http://www.mobiliteitsmanagement.be> (toolbox voor MM)
 - Fiscale maatregelen Brochure Verkeer en fiscus 2005. Te bestellen bij VM2. www.VM2.nl (klikken op 'producten' en vervolgens op 'publicaties') Of: www.verkeersadvies.nl (klikken op 'fiscale maatregelen')