

## SPITS MIJDEN

● Mobiliteitsmanagement - bereikbaarheid bevorderen door reisgedrag te beïnvloeden via stimuleren van bijvoorbeeld 'spits mijden' - heeft een hoge vlucht genomen. Als het aantal voertuigen met 5 tot 10 procent afneemt, verloopt de doorstroming aanzienlijk vlotter.

● Minister Eurlings trekt ruim 150 miljoen euro uit voor maatregelen die „een omslag in het denken van de huidige groep weggebruikers bewerkstelligen.  
● In zes regio's hebben overheden, vervoerders en werkgevers afspraken gemaakt. Maastricht volgt wellicht.



**Paul Veelenturf**

Paul Veelenturf werkt in Maastricht aan 'mobiliteitsmanagement'. Doel: automobilisten verleiden slimmer te reizen. Bijvoorbeeld door het belonen van 'spits mijden', flexibilisering van werktijden en 'automatische reisinfo'. Via kentekenregistratie wordt een database van bezoekers aangelegd voor de marketing. „De schaal waarop dit gebeurt, is in Nederland nog niet vertoond.”

# Automobilist verleiden

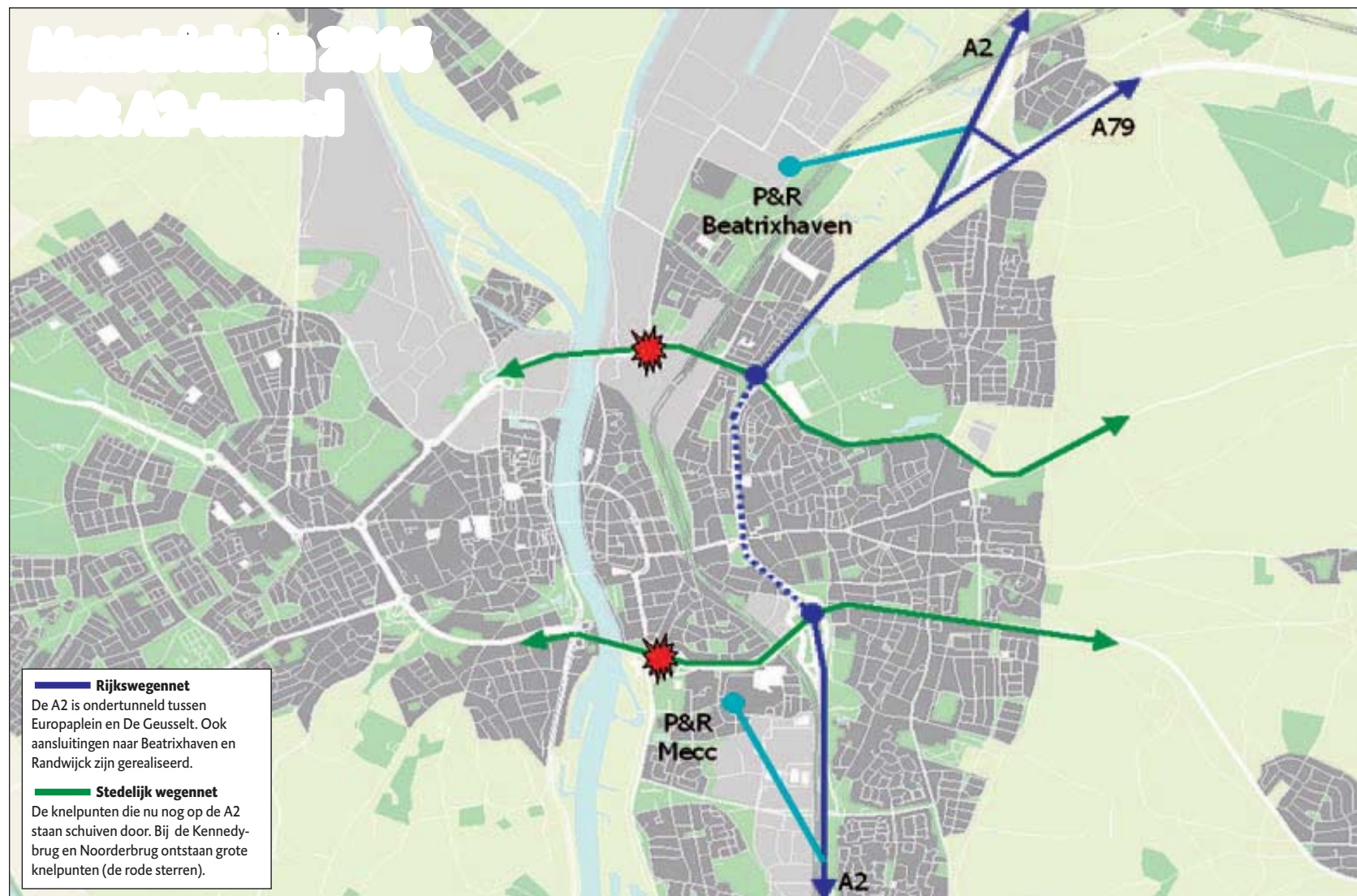
**Met de A2-tunnel zijn de problemen in 2016 niet opgelost. De verkeersdruk neemt daarvoor al toe.** Mobiliteitsmanager Paul Veelenturf wil het reisgedrag beïnvloeden. Mensen verleiden slimmer te reizen. Individueel en via werkgevers.

door Siebrand Vos

**S**tel, u moet nu regelmatig in Maastricht zijn. Bijvoorbeeld omdat u daar werkt. Vijf dagen in de week staat u stil bij de Geusselt of u schuifelt weer eens met horten en stoten over die vervloekte Noorderbrug.

Dan is het allesbehalve ondenkbaar dat u over twee jaar op een ander moment komt aanrijden. Bijvoorbeeld omdat uw werkgever zich heeft geëngelikt aan afspraken over 'spits mijden', zoals die elders in Nederland al eerder zijn gemaakt.

Mogelijk zijn in uw cao inmiddels verkeersontlastende arbeidsvoorwaarden opgenomen, zoals flexibele werktijden. Het zou ook kunnen dat u met een OV-pas wordt verleid de auto te laten staan. Of dat u na een reisinfo-berichtje op uw mobieltje een andere route neemt of gebruik maakt van een op maat gemaakt busarrangement. U moet ook niet gek opkijken als u binnen twee jaar per post wordt benaderd, met het aanbod een gratis abonnement op reisinfo-diensten te nemen. Of gebruik te maken van een OV-pas, terwijl uw burens niets weten. U bent dan via kentekenregistratie op de A2 geregistreerd als regelmatig weggebruiker of bezoeker van Maastricht. In zes regio's is men al ver gevorderd met het beïnvloeden van reisgedrag. In jargon: mobiliteitsmana-



gement. In enkele steden is het aantal auto's in de ochtendspits met 5 à 10 procent teruggebracht. Dat lijkt bescheiden, maar onderzoek heeft uitgewezen dat dergelijke percentages de doorstroming substantieel bevorderen. Zo gek is het dan ook niet dat Maastricht sinds kort ook een mobiliteitsmanager heeft. De 'Man die Maastricht bereikbaar gaat houden', moeten we hem maar liever niet noemen, zegt hij. Toch zal mobiliteitsmanager Paul Veelenturf de komende anderhalf

jaar alles op alles zetten om Maastricht en omgeving als zevende regio met mobiliteitsmanagement op de kaart te zetten. De ondertunneling van de A2 garandeert weliswaar een vlottere doorstroming van auto's en lost een aantal problemen op, maar in de compacte stad blijven knelpunten bestaan. Het bestemmingsverkeer - toch 60 à 70 procent dat de Geusselt passeert - blijft op z'n minst even groot. Sterker: dat zal zelfs verder groeien. Zolang er geen bruggen worden bijgebouwd of andere ingrijpende fysieke maatregelen worden genomen, rest Maastricht niks anders dan het reisgedrag te beïnvloeden. Tijdens de bouwperiode blijft doorstroming kwetsbaar, hoewel vier rijbanen worden gegarandeerd. Los daarvan zal de 'autonome' verkeersdruk toenemen als er niks aan wordt gedaan. Veelenturf: „Tijdens en na de aanleg moet je een deel van de mensen uit de ochtendspits halen. Niet de auto uitpesten, maar mensen slimmer laten reizen.”

Reisgedrag kan worden beïnvloed via negatieve en positieve financiële prikkels. Zo is het denkbaar spits mijden te belonen met 6 euro per gemedende spits, bij een 'minimum-afname' van drie ochtenden. Minstens zo belangrijk is verleiding en bewustwording. Ook verkeersminister Camiel Eurlings is tot dat inzicht gekomen. Eurlings stelde 150 miljoen euro beschikbaar voor zes regio's en presenteerde een pakket fiscale maatregelen. Een taskforce onder leiding van Lode-wijk de Waal presenteerde dit na-jaar afspraken tussen overheden, sociale partners en andere partijen zoals vervoerders.

Mobiliteitsmanagement is in zekere zin pure marketing, weet Paul Veelenturf. „Selecteer je doelgroep en zorg voor een pakket op maat. Het is dus zaak het verkeer dat Maastricht bezoekt zo gedetailleerd mogelijk in een database op te nemen. Alleen dan kunnen we een pakket maatregelen en arrangementen op maat aanbieden. Deze men-

sen zullen worden benaderd, maar kunnen aangeven dat ze verder contact niet op prijs stellen.” Veelenturf, die in dienst is van procesmanagementbureau P2 managers, heeft de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met verkeersprojecten. Maastricht biedt een grote uitdaging. „De schaal waarop wij proberen een abonneebestand op te bouwen en daar een marketingstrategie op loslaten, is in Nederland nog niet eerder vertoond.”

Maastricht springt eruit vanwege de duur van de werkzaamheden: minstens zes jaar. De mobiliteitsmanager denkt echter dat dat een voordeel is. „Werkgevers, vervoersbedrijven en ICT-dienstverleners investeren alleen als het op lange termijn rendoert. NS en Veolia kunnen natuurlijk ook zelf plezier hebben van nieuwe reizigers. Er zijn al met al steeds meer partijen die hier grote kansen zien liggen. De Rabobank is zeer voortvarend.” Volgende week praat de mobiliteitsmanager met de veertig grootste

werkgevers in Maastricht. Uitgangspunt: wat zouden jullie zelf kunnen doen? „Een deel van de reizigers komt als werknemer. Het is belangrijk dat zo'n aanpak breed wordt gedragen. Te vaak sneuvelen initiatieven snel, omdat ze te kleinschalig zijn. Ook moeten de behoeften en wensen duidelijk zijn. Bij een Brabants project zijn uitvoerige busarrangementen opgezet, waar geen behoefte aan was. Die bussen staan daar maar. Het is daar sowieso moeilijk om mensen in bussen te krijgen.” In het algemeen geldt dat het de reiziger zo gemakkelijk mogelijk moet worden gemaakt. Reisinformatie moet met een klik beschikbaar zijn. En bijvoorbeeld automatisch worden aangeleverd.”

Deze mobiliteitsmanager is tevreden als hij eind 2009 een pakket maatregelen voor de regio Maastricht kan aanbieden, dat deels meteen kan worden uitgevoerd. Want ja, in 2010 gaat die schop toch echt de grond in.