

# **Mobiliteitsmanagement en andere definities: helderheid helpt**

Drs. Willem Otto Hazelhorst  
Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Drs. Friso Metz  
Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Drs. Madelon Schreuders  
Goudappel Coffeng BV

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk,  
Antwerpen, november 2005

Rotterdam/Deventer, september 2005  
Kenmerk: XMP003/Sdm/3892

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Is helderheid verschaffen nodig? .....	4
1.2	Vraagstelling van het onderzoek.....	5
1.3	Leeswijzer.....	6
2	Mobiliteitsmanagement: het begrip in de praktijk .....	6
2.1	Definities, interpretaties en gebruik.....	7
2.2	Uitwerking in de praktijk .....	8
2.3	Wat omvat het wel en wat niet?.....	9
3	Misverstanden en problemen door gebrek aan helderheid .....	10
2.1	Verwarring over verschillen tussen begrippen .....	10
2.2	Organisatie bepaalt de inhoud .....	10
2.3	Beperkte rol in decentrale verkeer en vervoerplannen.....	11
2.4	Zwakke inbedding door gebrek aan totaalbeeld .....	11
2.5	Teveel een beleidsverhaal richting bedrijven .....	12
2.6	Basis voor helderheid ook in het onderwijs .....	13
4	Welke stappen worden op dit moment gezet? .....	13

## Samenvatting

### *Mobiliteitsmanagement en andere definities: helderheid helpt*

In deze studie wordt een inventarisatie gedaan van hoe het begrip Mobiliteitsmanagement in den lande gebruikt wordt en hoe de relatie is met andere termen en begrippen. De onduidelijkheid rond het begrip heeft de kracht van de term geen goed gedaan, zo constateert men. In dit paper worden de tot nu toe opgetekende observaties belicht. Er wordt een poging gedaan te komen tot één definitie. Deze moet op een zorgvuldige en gedoseerde wijze over gebracht gaan worden aan de betrokken stakeholders. De studie loopt nog, de resultaten zullen op het CVS gepresenteerd worden.

## **Summary**

### *Mobilitymanagement and other definitions: clarity will help*

In this study a survey has been performed on the content of the definition Mobility Management in the Netherlands. The relation with other terms is examined as well. The lack of clarity has inhibited a firm establishment of the signification of the term. In this paper the observations done so far are illustrated. The authors will try to assess one definition. This definition will be to the relevant stakeholders communicated in a cautious and balanced way. The study is still in progress, results will be presented at the CVS.

## 1 Inleiding

Het begrip mobiliteitsmanagement is een aantal jaren geleden geïntroduceerd als een van de instrumenten om naast bouwen en benutten onze almaar groeiende mobiliteit in betere banen te leiden. Dit begrip is ooit gedefinieerd als: *‘een samenhangend geheel van (verleidende) activiteiten gericht op het keuzeproces van de reiziger’*. Deze definitie is afkomstig uit de Nota Mobiliteitsmanagement uit december 2002, die overigens nooit door de Kamer officieel is geaccepteerd mede door de onrust van de toenmalige kabinetswisselingen. Mobiliteitsmanagement wordt in deze nota gezien als een deelterrain van het verkeers- en vervoersbeleid naast domeinen als bijvoorbeeld verkeersmanagement en verkeersveiligheid. Het Rijk wilde met het instrument mobiliteitsmanagement proberen de mobiliteit op dusdanige wijze te faciliteren dat dit net als andere beleidsimpulsen een goede bijdrage zou leveren aan het voorkomen en oplossen van bereikbaarheidsproblemen. In een notendop is dit de essentie van het concept mobiliteitsmanagement zoals deze oorspronkelijk door het Rijk is gedefinieerd in de Nota Mobiliteitsmanagement. Een definiëring die op het eerste gezicht helder lijkt te zijn. De bedenkers beoogden hiermee een begrijpelijke definiëring te bieden voor de decentrale overheden en andere partijen die in de praktijk met mobiliteitsmanagement aan de slag zouden gaan.

In de praktijk bleek (en blijkt) deze helderheid echter minder groot. Er bestaat een theoretische definitie van het begrip mobiliteitsmanagement maar in den lande zien we veel ‘erosie’ van dat begrip. Ook is er overlap met andere termen, en worden begrippen door elkaar gebruikt.

### 1.1 Is helderheid verschaffen nodig?

Ja. In de eerste plaats omdat, als we niet weten wat het beleidsveld voorstelt, dan bestaat het niet. In de tweede plaats, als iedereen er iets anders onder verstaat, komen we niet tot concrete acties en heldere afspraken. Taken en verantwoordelijkheden van overheden, bedrijven, vervoerders, intermediairs kunnen alleen maar goed worden overgebracht als helder is wat ermee wordt bedoeld. Dit wordt steeds belangrijker naarmate ook private partijen mee moeten gaan doen. Ten derde, als je wilt weten wat de effecten zijn van mobiliteitsmanagement en resultaten tussen gebieden zou willen vergelijken, dan zul je eerst moeten vaststellen wat er onder het beleidsveld valt, en kun je in principe geen interpretatieverschillen tussen regio’s

toelaten. Ten vierde wordt bij de decentrale overheden de behoefte gevoeld voor een professionelere aanpak van mobiliteitsmanagement. Een heldere definitie van mobiliteitsmanagement kan daarbij helpen. Een vijfde reden voor helderheid is dat er verwarring heerst over de termen vervoersmanagement en mobiliteitsmanagement en dat niet voor iedereen duidelijk is dat de term mobiliteitsmanagement helemaal niet de term vervoermanagement heeft vervangen! En een laatste reden voor helderheid is het feit dat de relatie tussen en het verschil met het begrip locatiebereikbaarheid niet helder is.

## **1.2 Vraagstelling van het onderzoek**

In het licht hiervan hebben AVV en het KpVV in het voorjaar van 2005 de handen ineengeslagen om een studie op te zetten naar de definiëring van mobiliteitsmanagement en de wijze waarop dit concept met meer helderheid in de praktijk kan worden ingezet. Zij willen hiermee de abstractie en ‘erosie’ van het begrip mobiliteitsmanagement terug dringen en een eenduidige interpretatie en gebruik ervan te stimuleren. Zij wensen een helder beeld te schetsen van de definitie van mobiliteitsmanagement (en ook wat het niet is), wat de grenzen van het werkveld zijn en wat mobiliteitsmanagement kan betekenen voor bereikbaarheid maar ook voor andere beleidsterreinen als milieu en geluidhinder.

Samengevat willen zij het volgende met deze studie bereiken:

1. Het bieden van een compact overzicht van de wijze waarop momenteel in Nederland het begrip mobiliteitsmanagement in de praktijk door decentrale overheden en andere partijen wordt gedefinieerd en gehanteerd.
2. Het formuleren van een concrete, praktische en helder afgebakende definitie van het begrip mobiliteitsmanagement en de daaronder vallende maatregelen. Ook de relatie tussen mobiliteitsmanagement en andere beleidsterreinen dient inzichtelijk te worden verbeeld.
3. Een doeltreffende en op maat gesneden communicatie starten. Een definitie vaststellen is één: het communiceren van die definitie is nog iets anders immers. Er wordt goed nagedacht wat er naar de verschillende belanghebbende partijen moet worden gecommuniceerd. Omdat KpVV de lokale en regionale overheden als klantenkring heeft (en dit bovendien een hele belangrijke groep actoren is in het veld van mobiliteitsmanagement)

wordt met prioriteit gewerkt aan bijvoorbeeld een brochure die het voor hen helder en tastbaar maakt. Andere communicatiestappen zullen niet zonder inschakeling van die partijen zelf kunnen worden uitgevoerd.

4. AVV en KpVV willen dat dit geen vrijblijvende zaak wordt; anders zijn we in feite terug bij af en blijven verschillen bestaan. Men realiseert zich terdege dat dit een ambitieuze doelstelling is.

Momenteel is het project getiteld ‘Mobiliteitsmanagement en andere definities: helderheid helpt’ in volle gang. In deze paper gaan we in op de stand van zaken van de studie als een soort van ‘opwarmertje’ voor de definitieve resultaten. Eind november, tijdens het CVS 2005 in Antwerpen, presenteren we dan de definitieve resultaten in relatie tot de genoemde doelen.

### **1.3 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 laten we zien hoe het begrip Mobiliteitsmanagement in de praktijk wordt gedefinieerd, geïnterpreteerd en gebruikt. In hoofdstuk 3 geven we aan op welke wijze de begripsverwarring doorwerkt in de praktijk. Ter afsluiting geven we in hoofdstuk 4 nog een aantal ontwikkelingen aan die momenteel aan de gang zijn en geven we een doorkijk naar wat er in dit project en in het beleid nog op stapel staat.

## **2 Mobiliteitsmanagement: het begrip in de praktijk**

Tot nu toe laten de bevindingen van onze studie zien dat het begrip niet voor iedereen even duidelijk is. Vanuit het idee dat onduidelijkheid van definiëringen, met name waar het om beleid gaat, belemmerend kunnen werken voor de uitvoering van dat beleid is in de eerste stap van deze studie eerst maar eens op een rij gezet tot welke verwarring mobiliteitsmanagement in de praktijk eigenlijk leidt. Welke definities worden nu eigenlijk overal gebruikt? Door welke partijen? En hoe werken deze definiëringen door in het alledaagse beleid en in de uitvoerende organisaties? Om deze, en andere vragen, te beantwoorden, zijn door ons in de afgelopen maanden vier bronnen geraadpleegd:

1. de resultaten van een zogenoemde vraagarticulatie ronde van het KpVV

2. documenten en internet
3. een werksessie met ‘partijen uit het werkveld’
4. interviews met mensen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van mobiliteitsmanagement dan wel de uitvoering ervan

Hoofdstuk 2 en 3 geven een overzicht van onze bevindingen uit deze bronnen. Hieronder gaan we eerst in op de (voorlopige) analyse van de wijze waarop het begrip mobiliteitsmanagement in de praktijk wordt gedefinieerd, geïnterpreteerd en gebruikt.

## 2.1 Definities, interpretaties en gebruik

Er worden veel begrippen gebruikt voor de definiëring van mobiliteitsmanagement. Onderstaand is in afnemende frequentie een bloemlezing opgenomen van wat we tegenkomen:

- **Samenspel van maatregelen.** Vaak wordt beargumenteerd dat maatregelen solo niet zoveel soelaas bieden maar dat het gaat om een samenspel van diverse maatregelen waarbij de som meer effect heeft dan de afzonderlijke delen.
- **Vraaggerichte benadering.** Vaak gaat men uit van datgene van de mobilist zou willen.
- **Verleiden.** Hieraan gekoppeld gaat het om het verleiden van de reiziger.
- **Samenwerking tussen partijen.** Veel auteurs wijzen er op dat mobiliteitsmanagement inhoudt dat meerdere partijen met elkaar samenwerken.
- **Verplaatsingsgedrag.** Ook noemen velen dat het keuzeproces van de reiziger moet worden beïnvloed opdat hij of zij andere manieren van verplaatsen zal overwegen (aanpassen verplaatsingsbehoefte, ander vervoermiddel, ander tijdstip; efficiëntere wijze van vervoer etcetera).
- **Decentraal.** Velen gaan er van uit dat mobiliteitsmanagement vooral in de regio/decentraal tot werking zal komen.

Minder vaak worden de volgende elementen genoemd:

- Mobiliteitsmanagement staat naast bouwen en benutten;
- Mobiliteitsmanagement is een visie op mobiliteit;
- Mobiliteitsmanagement moet zich vooral richten op management;
- locatiebereikbaarheid is onderdeel van mobiliteitsmanagement;
- Mobiliteitsmanagement gaat over marketing;

- Mobiliteitsmanagement richt zich op de samenhang tussen vraag en aanbod.

Naast deze algemene lijn is er ook een aantal dimensies die de bestaande definities van Mobiliteitsmanagement differentieert of waarop zij gesplaatst zouden kunnen worden, namelijk:

- vraag-aanbod;
- beleid-maatregelen;
- één maatregel versus pakket van maatregelen;
- lokaal versus regionaal;
- korte lange termijn;
- type gedragsreacties van eenvoudig te beïnvloeden naar lastig te beïnvloeden;
- dezelfde vervoerwijze versus alternatief;
- efficiënt gebruiken (benutten?) van infra versus niet-efficiënt;
- verleiden versus voorschrijven (“honing en azijn”);
- één partij versus samenwerking

## 2.2 Uitwerking in de praktijk

Als we kijken naar de praktische invulling die decentrale overheden en andere partijen aan het begrip geven (inhoudelijk maar ook in organisatorische zin) dan zien we het volgende.

Er is een enorm verschil in de mate van concreetheid. Het minst concreet is de Kennisalliantie: *“Mobiliteitsmanagement is een visie op mobiliteit in het algemeen”*. We zien ook dat de mate van concreetheid duidelijk toeneemt naarmate de afstand tot de eindgebruiker kleiner wordt (VCC’s en regionaal samenwerkingsverbanden tussen bedrijven zijn bijvoorbeeld het meest concreet).

Inhoudelijk wordt mobiliteitsmanagement ingevuld door het benoemen van maatregelen zoals telewerken, marketing, informatiediensten etcetera. Overheden denken dan aan veranderingen in verplaatsingsgedrag (vervoersbehoefte) of in effecten (bereikbaarheid of efficiënter benutten van capaciteit) en eindgebruikers vaak aan de maatregelen sec. In organisatorische zin noemen vele definities dat er “iets” decentraal gedaan zou moeten worden en dat partijen in de regio dat samen gaan doen. Daarbij worden publiek-privaat genoemd en publiek-publiek. Overigens ook bij de invulling blijkt dat aard en aantal betrokken partijen van geval tot geval verschilt.

Ter illustratie van de wijze waarop de verschillende definities van mobiliteitsmanagement al dan niet doorwerken in de praktijk geven we nog een aantal voorbeelden. De eerste: een VCC werkt ook op gebied van mobiliteitsmanagement. Maar maakt niet duidelijk wanneer men het heeft over alleen activiteiten voor het bedrijf. Een tweede voorbeeld: er worden door - vooral de overheden - telkens nieuwe termen geïntroduceerd. Vervoermanagement, modern vervoermanagement, mobiliteitsmanagement, modern mobiliteitsmanagement ... Dit is verwarrend voor de partijen die ermee aan de slag moeten in de praktijk. De begripsinflatie verzwakt de kracht die in het beleid zou moeten zitten. Een laatste voorbeeld: de term 'vervoer' is volgens vervoerders 'goederen'. Maar dat is dus door de overheid niet zo bedoeld. Als je met elkaar wilt samenwerken, is het dus cruciaal dat je weet waarover beider partijen eigenlijk praten en welk beeld zij daarbij hebben.

### **2.3 Wat omvat het wel en wat niet?**

Een vraag waar we aan werken in deze studie is: wat omvat het begrip Mobiliteitsmanagement wel of niet, als we ons oor te luisteren leggen in de dagelijkse praktijk? Gaat het meer om maatregelen, om effecten of om een aanpak, of eigenlijk om alledrie? Gaat het meer over infrastructuur, over vervoersdiensten of over 'zachte' maatregelen zoals in de zin van organisatie of marketing? Gaat het om strategische, tactische of operationele maatregelen?

De studie levert tot nu toe de volgende bevindingen – die nog in onderzoek zijn!:

- Mobiliteitsmanagement wordt gezet naast bouwen en benutten (en begrijpen). Sommige instanties (provincie) spreken van besturen als essentieel voor mobiliteitsmanagement.
- Zoals hiervoor beschreven is de mate van concreetheid afhankelijk van de positie van een partij. Mobiliteitsmanagement varieert van een visie op mobiliteit tot een instrumentenmix. Het is dan gemakkelijker te bepalen wat er niet onder valt dan wat er wel onder valt. Vermoedelijke overeenstemming over wat er niet onder valt betreft:
  - Aanleg van infrastructuur;
  - Onderhoud van infrastructuur;

- Maatregelen goederenvervoer betreffende logistiek (typisch niet worden genoemd beladingsgraad, verpakkingsgraad, interne logistieke efficiëntie, FM-CG's, VAL, JIT, etcetera). Wel weer het verkeersdeel van wegtransport irt tot bereikbaarheid.
- Regelgeving zoals in de Wegenverkeerswet, RVV, WP2000 etcetera;
- Beprijzing zoals km-heffing, rekening rijden, betaald parkeren en dergelijke;
- Andere generieke vormen van beprijzen zoals BPM, MRB, accijnzen, en NVB. Wel (vermoedelijk) (slim) lokaal beprijzen zoals guldenstrip, gratis OV, gebiedsheffing en parkeertarieven.

### **3 Misverstanden en problemen door gebrek aan helderheid**

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de belangrijkste problemen of misverstanden die ontstaan door gebrek aan heldere definiëring van het begrip mobiliteitsmanagement en de noodzaak deze problemen op te lossen.

#### **2.1 Verwarring over verschillen tussen begrippen**

Er zijn decentrale overheden die concrete projecten hebben ontwikkeld en geïmplementeerd onder de noemer van mobiliteitsmanagement terwijl de projecten eigenlijk betrekking hebben op het begrip *vervoermanagement*. Zij wekken hiermee verwarring door de betekenis en de 'boodschap' van termen als mobiliteitsmanagement en vervoermanagement 'door elkaar te gooien'. Dit is niet bevorderlijk voor het bereiken van de doelen die door beide beleidsthema's worden beoogd. Dergelijke bevindingen komen naar voren uit een recente vraagarticulatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) maar zijn ook te zien door eenvoudigweg sites en brochures te raadplegen van overheids- en andere organisaties die aan de slag zijn met wat zij mobiliteitsmanagement noemen.

#### **2.2 Organisatie bepaalt de inhoud**

De historisch gegroeide indeling van de organisatie bij een regionale overheid bepaalt gelijk wat ze wel en niet verstaan onder mobiliteitsmanagement. Wij hebben gesignaleerd dat een decentrale overheid een afdeling mobiliteitsmanagement heeft gevormd, naast de al bestaande afdeling Openbaar Vervoer. En dus valt OV in hun ogen niet onder moma. Het is evident dat

juist innovaties in het openbaar vervoer een belangrijke rol kunnen spelen in het verbeteren van de bereikbaarheid op een andere manier dan louter door het aanleggen van meer asfalt en dat OV-maatregelen er een onderdeel van zijn.

### **2.3 Beperkte rol in decentrale verkeer en vervoerplannen**

Een derde voorbeeld van de wijze waarop het begrip mobiliteitsmanagement wordt begrepen in de praktijk heeft betrekking op de wijze waarop mobiliteitsmanagement in decentrale verkeer en vervoerplannen wordt gehanteerd. Zo blijkt dat sommige provincies bij het opstellen van een PVVP geen aandacht schenken aan mobiliteitsmanagement omdat het begrip naar hun mening te vaag is.<sup>1</sup>

### **2.4 Zwakke inbedding door gebrek aan totaalbeeld**

In het algemeen is mobiliteitsmanagement vrij zwak ingebed bij decentrale overheden. Er zijn geen koplopers te benoemen. Niet bij gemeenten en ook niet bij provincies. Dat over sommige provincies wordt gezegd dat zij wat Mobiliteitsmanagement betreft voorop lopen, heeft te maken met het feit dat zij op gemotiveerde wijze met projecten aan de slag zijn en er iets van willen maken. Maar wat ontbreekt, is een totaal beeld van wat ze nou precies aan het doen zijn en waarom. Een belangrijke oorzaak daarvan is dat het brede kader van mobiliteitsmanagement ontbreekt en dat provincies en kaderwetgebieden daarop onvoldoende sturing geven. Daarnaast is er binnen sommige decentrale overheden nauwelijks belangstelling voor dit onderwerp. En door het gebrek aan ‘druk’ of ‘sturing’ op de invulling ervan is de uitvoering van Mobiliteitsmanagement vaak een te vrijblijvend onderwerp. Natuurlijk vinden er hele goede projecten op het gebied van mobiliteitsmanagement plaats. Maar er worden in het kader van deze projecten onvoldoende dwarsverbanden gelegd tussen aanpalende beleidsthema’s, of met andere afdelingen etc. Het bieden van een goede, heldere definitie met duidelijke doelen kan juist daaraan een impuls geven.

---

<sup>1</sup> Om ervoor te zorgen dat decentrale overheden meer grip krijgen op de ‘juiste’ (lees: zoals oorspronkelijk beoogde) definiëring van het thema mobiliteitsmanagement heeft het KpVV in 2004 een aantal projecten geformuleerd, zoals (zonder uitputtend te willen zijn) bijvoorbeeld het project ‘De reiziger centraal’, het project ‘Effectiviteit van mobiliteitsmanagement’, of het project ‘Bestuurlijke en organisatorische aspecten van Gebiedsgericht Benutten’. Met de resultaten van deze projecten wil het KpVV beter inspelen op specifieke kennisbehoeftes van decentrale overheden die te maken hebben met de definiëring en implementatie van mobiliteitsmanagement.

## 2.5 Teveel een beleidsverhaal richting bedrijven

Binnen mobiliteitsmanagement wordt ook een belangrijke rol toegekend aan samenwerking tussen private en publieke partijen. Die samenwerking is nodig om de mobiliteit als het ware beter te ‘managen’ met alle partijen die een belang hebben bij goede mobiliteit. Tot nu zijn de bedrijven veel te veel met een beleidsverhaal over mobiliteitsmanagement benaderd om hen daarvoor te interesseren. Dat bleek onvoldoende prikkelend voor hen. Zij blijken veel ontvankelijker te zijn voor deelname aan concrete projecten en het kunnen benutten van goede, succesvolle voorbeelden waarin reeds ervaring is opgedaan. Daarbij is het wel belangrijk dat in die communicatie aandacht is voor eenvoudige rekenvoorbeelden waaruit bedrijven kunnen zien wat mobiliteitsmanagement hen oplevert. Ook is het belangrijk dat als overdoelen van mobiliteitsmanagement met bedrijven wordt gecommuniceerd er een vertaalslag wordt gemaakt naar wat het de bedrijven oplevert op lokaal of regionaal niveau. Landelijke doelstellingen zijn te ‘grof’ en zeggen de bedrijven niks.

Op een aantal plaatsen in Nederland wordt gewerkt aan het stimuleren en betrekken van bedrijven bij concrete projecten. Maar afgezien van het project Swingh<sup>2</sup> en Nexus<sup>3</sup> staat dit op de meeste plaatsen nog in de kinderschoenen. Om initiatieven op het vlak van mobiliteitsmanagement richting bedrijven goed te kunnen uitvoeren, is het cruciaal dat er een heldere definitie van mobiliteitsmanagement is, zodat alle partijen in onderhandelingen allemaal over

<sup>2</sup> Het SWINGH-project (Samenwerken in Groot Haaglanden) is in het leven geroepen op 23 juni 2003 om een helpende hand te bieden als het gaat om: de gebiedsgerichte aanpak van de mobiliteit en de samenwerking tussen de participerende organisaties te stimuleren. Aanleiding voor het bestaan van SWINGH is de commissie Luteijn geweest. De Commissie Luteijn heeft in 2003 de bereikbaarheidsproblemen in de regio onderzocht. De conclusie van de commissie is dat de mobiliteit verbetert als de verantwoordelijke organisaties meer regionaal denken en bij het onderling samenwerken de ‘eigen grenzen’ vergeten. De commissie adviseerde bovendien consumenten, werkgevers en private partijen directer bij het proces te betrekken. Door kennis, kracht en beschikbare middelen te bundelen krijgen maatregelen meer samenhang en effect. SWINGH is een schakel in dit geheel, om ideeën uit te werken en op weg te helpen.

<sup>3</sup> Qua samenwerking kenmerkt dit project zich net als SWINGH door een combinatie van markt, overheid en maatschappelijke partijen. Alleen bij Nexus wordt een aanpak gehanteerd die uitgaat van de locatie terwijl bij SWINGH wordt geredeneerd vanuit de verkeersstromen. De stadsregio Rotterdam werkt al meer dan 10 jaar samen met Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland (DZH) aan de verbetering van de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Deze samenwerking is bekend als Fileplan Rotterdam. Na tien jaar Fileplan was de samenwerking toe aan een vernieuwing. Er is gezocht naar een andere manier van samenwerking waarin het niet alleen gaat om de bereikbaarheid van de regio maar ook om de tevredenheid van de mobilist. Sinds eind februari 2005 is het nieuwe samenwerkingsverband van start gegaan en functioneert nu onder de naam Nexus Regio Rotterdam.

hetzelfde praten. Dan kom je sneller tot goede, heldere afspraken, in de vorm van bijvoorbeeld convenants.

## **2.6 Basis voor helderheid ook in het onderwijs**

Het onderwijs speelt een belangrijke rol in het leggen van een basis voor een goed begrip. Dat geldt ook voor een term als mobiliteitsmanagement. Er zijn scholen in Nederland die overwegen de opleiding Verkeerskunde om te dopen in ‘mobiliteitsmanagement’. Op die manier willen zij een sterkere relatie leggen met het overheidsbeleid op het terrein van verkeer en vervoer van vandaag de dag en de interpretatie daarvan door de studenten (de mensen die later in dit werkveld betrokken zijn bij de uitvoering van onder andere het Mobiliteitsmanagementsbeleid). Voornamelijk vanuit het idee om een interessante, moderne opleiding te kunnen blijven bieden voor nieuwe studenten. Om te voorkomen niet als ouderwets te boek komen te staan. Uit gesprekken met scholen die hiermee bezig zijn, blijkt dat dit niet zonder slag of stoot gaat. Medewerkers van de scholen moeten wennen aan de mogelijk nieuwe naam. Zij denken toch nog behoorlijk traditioneel. Een heldere definitie van Mobiliteitsmanagement kan helpen deze mensen ‘over de streep te trekken’. Daarnaast is het verkeers- en vervoeronderwijs de plek waar de inhoud van een definitie wordt vormgegeven. De generatie na ons gaat dan met een heldere set begrippen op pad.

## **4 Welke stappen worden op dit moment gezet?**

Momenteel worden de observaties die hierboven geschetst zijn geordend, om te komen tot een concept blauwdruk van het begrip mobiliteitsmanagement en de samenhang met andere termen. Tegelijkertijd wordt goed in kaart gebracht welke stakeholders rond dit beleidsveld actief zijn en hoe die benaderd moeten worden en met welke boodschap. Daarbij wordt gekeken naar hun rol in en belang bij het beleidsveld, waarbij tevens gedacht wordt aan een prioritering als het gaat om de concrete communicatieacties. Bereiken van draagvlak is van belang. Meer informatie wordt op het Colloquium gebracht.