

Ontwikkeling procesaanpak mobiliteitsmanagement

Madelon Schreuders, Goudappel Coffeng, mschreuders@goudappel.nl

Marco Martens, ECORYS AVM, mmartens@ecorys.com

Willem Otto Hazelhorst, Adviesdienst Verkeer en Vervoer,¹

w.o.hazelhorst@avv.rws.minvenw.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Wat willen we bereiken?	4
2 Organisatie van het ontwikkelproject	5
3 Algehele fasering van het project	6
4 Vervolg: de start van fase 3 en verder	7
5 Aanpak mobiliteitsmanagement: Het 7-stappenplan.....	8
Referenties.....	11

Samenvatting

Ontwikkeling procesaanpak mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een oplossingsrichting voor de mobiliteitsproblemen, die meer en meer de aandacht krijgt die het verdient. De vele positieve effecten ervan worden steeds beter bekend. Ook het besef dat aanleg, verbetering en betere benutting van de weginfrastructuur de mobiliteitsproblemen in Nederland maar ten dele kunnen oplossen, helpt de aandacht voor Mobiliteitsmanagement vergroten. Maar er blijven (te) veel kansen voor inzet van het vakgebied liggen. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) hebben gezien, dat een deel van dit probleem is gelegen in het ontbreken van een duidelijke en effectieve procesbenadering. Ze hebben daarom het initiatief genomen om voor mobiliteitsmanagement zo'n procesaanpak te ontwikkelen. Deze aanpak moet brede steun gaan krijgen van het gehele werkveld: (lokale) overheden, organisaties, adviesbureaus, enzovoort. In deze paper wordt weergegeven wat er tot nu toe is gebeurd in het ontwikkeltraject, hoe de procesaanpak in concept er nu uitziet en welke stappen in de komende maanden worden ondernomen om de procesaanpak te toetsen in de praktijk en verder te verbeteren. Tijdens het CVS in november zal met name worden ingegaan op de resultaten van de praktijktoets van de procesaanpak bij vier regionale pilots.

1 Wat willen we bereiken?

Een breed toepasbare aanpak is gewenst

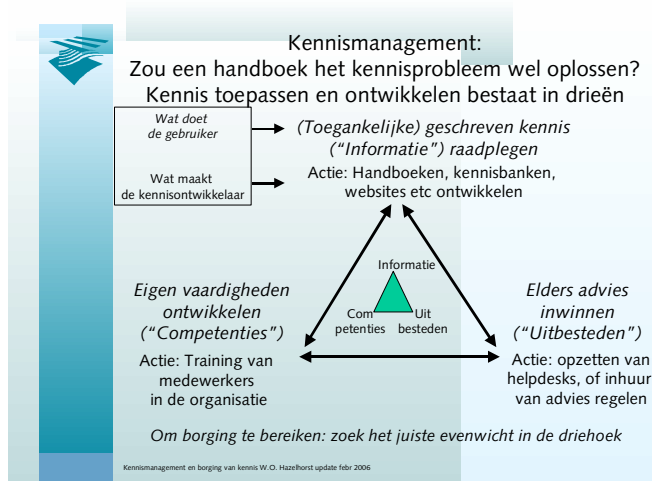
In verschillende omgevingen wordt er aan mobiliteitsmanagement oplossingen gedacht: het maatregelpakket is breed genoeg (zie ook de brochure “Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen”). De aanpak moet in allerlei situaties toepasbaar zijn. Aspecten die aan de orde zijn, zijn onder meer:

1. Verschillende tijdhorizons voor inzet van mobiliteitsmanagement: zowel de korte termijn (het Groot Onderhoud van het hoofdwegennet, opvang mobiliteitstijging bij evenementen etc) als de lange termijn (bijvoorbeeld bij de netwerkanalyses en MIT studies) – en alles wat daartussenin zit)
2. Verschillende doelgroepen (reismotieven zoals woon-werk verkeer, of recreatief verkeer, of evenementen)
3. Verschillende ruimtelijke situaties (stedelijk gebied, landelijk gebied, industriële omgevingen)
4. Gebruikers bij de overheid – maar ook bij het bedrijfsleven. En gezamenlijke toepassing van de aanpak.

Er wordt bekeken of er verschillende versies van de aanpak moeten worden gemaakt, om bepaalde doelgroepen beter te kunnen bedienen. Voor Rijkswaterstaat is dat al het geval.

Geen theoretisch verhandeling, maar een praktisch bruikbaar instrument

Een handig en bruikbaar instrument is meer dan een werkboek met wat voorbeelden. Er wordt goed gekeken waar de markt behoefte aan heeft om een effectieve aanpak te ontwikkelen. Processen en projecten worden nu eenmaal niet uit een boekje geleerd en een goede balans tussen werkboek, werkmateriaal en praktisch hulp en adviezen bij de opstart en uitvoering van een project is noodzakelijk. Een paar kleine voorbeelden: sommige zaken die in een mobiliteitsmanagement-project aan de orde komen kunnen beter via een cursus overgebracht worden omdat duurzame kennisborging door competentie vergroting in de organisatie zal lonen. Andere kennis moet je helemaal niet *willen* weten – die is effectiever te verkrijgen door inhuren van expertise van buiten. De goeie balans in deze driehoek in kennismanagement vinden is essentieel.



Leren van de ervaring van anderen, en aansluiting zoeken bij andere methodieken

Voor de ontwikkeling wordt gekeken naar het grote succes dat enkele jaren geleden is behaald met de methodiek Gebiedsgericht Benutten (GGB). Ook is het nuttig om te leren van de ervaringen hoe een procesaanpak samen met het werkveld ontwikkeld kan worden, en hoe er draagvlak voor toepassing kan ontstaan. Ten slotte: beide vakgebieden hebben met elkaar te maken en een goede link leggen ligt voor de hand. Die zal ook goed gedocumenteerd moeten worden. Door de relaties met bestaande methoden goed te schetsen (en de bijbehorende maatregelcatalogi) moet het zijn plaats krijgen. Een goede interface opstellen moet ook omgekeerd zijn vruchten gaan afwerpen: partijen die bijvoorbeeld met een GGB project bezig zijn, moeten zo bijtijds in de richting van het (ingrijpende) mobiliteitsmanagement gaan denken.

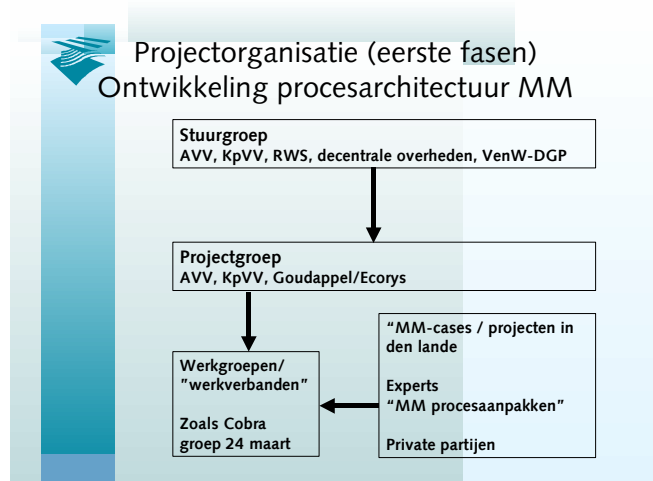
Het uitproberen in pilots is een essentieel onderdeel van het ontwikkeltraject – het werkboek moet simpelweg uitgetoetst worden. We komen daar later op terug.

2 Organisatie van het ontwikkelproject

Het projectteam van KpVV en AVV vormt de kern. Voor de praktische ondersteuning van de ontwikkeling is voor de eerste fasen de ondersteuning gezocht van de adviesbureaus Goudappel Coffeng BV en ECORYS-AVM. In de volgende fasen worden ook andere adviesbureaus erbij betrokken. Verder wordt er een expertgroep gevormd van bepaalde consultants en overheden.

Het zijn nu vooral nog overheden (en adviesbureaus) die aan tafel zitten bij de ontwikkeling: in de nabije toekomst zullen ook private partijen betrokken worden (zowel uit de hoek van werkgevers en publiekstrekkers als uit de omgeving van aanbieders van mobiliteitsdiensten).

Tot slot wordt er naar gestreefd om borging op hoog niveau te bereiken - de stuurgroep moet daar een belangrijke rol in spelen. Het onderstaand plaatje geeft de structuur weer.



3 Algehele fasering van het project

In onderstaand schema is de algehele fasering van het ontwikkelproces van de aanpak weergegeven. We staan nu (september 2006) aan het begin van fase 3.



In fase 0 (februari-maart 2006) is geanalyseerd wat nuttig is voor de procesaanpak mobiliteitsmanagement, welke lessen zijn te trekken uit andere aanpakken en beleidsvelden en hoe GGB in de praktijk wordt gebruikt. We wilden niet alleen de successen horen, maar ook de beperkingen en minder geslaagde aspecten van een aanpak.

Deze analyse is uitgevoerd op basis van literatuur en eigen expertise.

In fase 1 is met mensen uit het werkveld van GGB en mobiliteitsmanagement gesproken (februari – maart 2006). Zoals: initiatiefnemers van GGB-projecten, trekkers van mobiliteitsmanagement en personen die voor hun organisatie mobiliteitsmanagement in ‘moeten’ voeren. Aan hen zijn ook de eerste schetsen over de procesaanpak (“concept processchema”) voorgelegd.

Op basis hiervan is een tweede versie van de procesaanpak voor mobiliteitsmanagement ontwikkeld (maart – april 2006). Op 24 maart j.l. is een bijeenkomst georganiseerd in het COBRA-museum in Amstelveen voor (lokale) overheden, kennisorganisaties en adviesbureaus. Tijdens die bijeenkomst zijn deze gedachtenlijnen over de procesaanpak getoond en bediscussieerd op gang te brengen.

In een aantal deelsessies tijdens de Cobra bijeenkomst zijn specifieke aspecten rond de aanpak doorgesproken en vastgelegd. Van deze bijeenkomst is een verslag gemaakt. Dit is later verspreid onder de deelnemers en een aantal andere betrokkenen.

4 Vervolg: de start van fase 3 en verder

De resultaten van fase 1 en 2 hebben geleid tot een eerste versie van het “Werkboek slim reizen”. Dat wordt nu klaar gemaakt voor verspreiding en gebruik in de pilotprojecten. Daarin is opgenomen het “testrijpe” basisschema van de procesaanpak. Een kort resumé van dat basisschema is in hoofdstuk 5 van deze paper opgenomen. De eerste schetsen uit fase 1 en 2 zijn weer behoorlijk op de schop gegaan, maar ook deze versie is nadrukkelijk nog concept, omdat het uitproberen en testen essentieel is.

Het komend jaar drie soorten pilots

Voor het vervolg zijn 3 soorten pilots bedacht waar de procesaanpak getoetst gaat worden. De mate van betrokkenheid van het projectteam is daarbij het onderscheidend criterium.

Meedoen-pilots (juni – oktober 2006)

Van een aantal aspecten van deze aanpak moet worden getoetst of de wijze waarop ze nu zijn uitgewerkt wel voldoende praktisch bruikbaar is. We willen ‘meedoen’ in een paar praktijkprojecten over mobiliteitsmanagement. ‘Meedoen’ komt neer op advies geven over opzet van het proces en deelnemen in overleggen om het project in (en door) de regio zo goed mogelijk op te zetten. Wat we daar tegenkomen is input voor verbeteringen aan het werkboek. Hiervoor zijn 4 projecten geselecteerd, verspreid over het land en met verschillend karakter. Ook verschillen ze in ontwikkelstadium.

1. (Stad) Groningen: wegwerkzaamheden in en om de stad (RWS en DO’s), verbeteren van de bereikbaarheid op de middellange termijn. Er is ook een kleine link met de NWA aldaar.

2. Provincie Limburg / omgeving Venlo: Mm op provinciaal niveau, opnemen in PVVP, deelprojecten in de provincie.
3. Utrecht West, GO 2: bereikbaarheid van Utrecht West, met name in relatie tot de wegwerkzaamheden van RWS en gemeente op HWN en SWN. Er is een kleine link naar de NWA van Utrecht.
4. MOM (VCC in Zuid Holland): plan van aanpak voor mobiliteitsmanagement projecten helpen formuleren in verschillende gemeenten, met waar nodig een regionale scope.

De procesaanpak staat nog in de kinderschoenen: daarom is het gewenst dat de consultants die het concept procesaanpak hebben ontwikkeld (Goudappel Coffeng en ECORYS) in de pilots meedoen – waarbij de eindverantwoordelijkheid wel bij de pilot-omgeving zelf blijft.

Na de ‘meedoen’ pilots ligt er een eindproduct dat naar buiten kan

Na deze pilots moet er een eindproduct zijn dat voldoende ‘op zichzelf kan staan’ en dat breed naar buiten kan worden uitgedragen. Er is dan een “werkboek” klaar dat breed in den lande verspreid kan worden, met een aantal adviesbureaus die zich committeren de aanpak te hanteren en te helpen verbeteren. Actieve ondersteuning bij de toepassing, stimulering én doorontwikkeling zijn dan nog wel absoluut noodzakelijk om te bereiken dat de procesaanpak breed geaccepteerd en toegepast gaat worden. Er wordt momenteel nagedacht de advieswereld op een effectieve en stimulerende manier betrokken kan worden bij de verdere ontwikkeling. Ook daar zijn de ervaringen met de GGB methodiek waardevol.

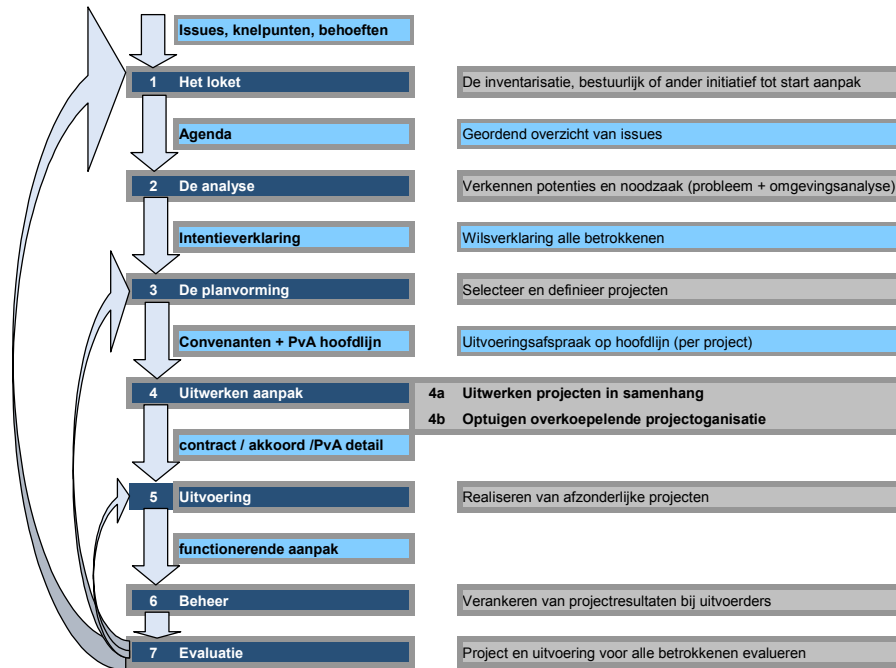
Verdere ontwikkeling in ‘Meekijken en meedenken’ - pilots (oktober/november 2006 – mei 2007)

Na de zomer (vanaf oktober 2006) wordt een groter aantal projecten met mobiliteitsmanagement in het land gezocht, waar de procesaanpak gaat worden toegepast, veelal met begeleiding van diverse adviesbureaus. Het projectteam (dan coördinatieteam) houdt nog wel een vinger aan de pols maar zit minder vaak zelf aan tafel. De exacte vorm waarin deze beperkte regie plaats gaat vinden moet nog worden bepaald.

Doel in deze pilots is verdere doorontwikkeling van de procesaanpak en het verder vergroten van het draagvlak. Bij de ontwikkeling willen we pragmatisch te werk gaan, en datgene eerst ontwikkelen waar de markt het meest behoefte aan heeft. Er zullen prioriteiten gesteld worden bij het bepalen welke modules of elementen het eerste klaar moeten zijn. Zo is de ontwikkeling van een versie van de procesaanpak van mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden (primair Rijkswaterstaatbelang) naar voren getrokken.

Het product is nooit af. Er zal gezocht worden naar een borging die een flexibele en snelle verbetering van de methodiek na de invoering mogelijk maakt.

5 Aanpak mobiliteitsmanagement: Het 7-stappenplan



Korte toelichting per stap

Stap 1. Inventariseren behoeften

Doel: Zorgen voor een goede ‘intake’ van behoeftes, wensen en knelpunten.

Resultaat: Een ‘agenda’ of overzicht van wensen, ideeën, knelpunten et cetera.

Stap 2. Verkennen potenties en noodzaak

Doel: Vaststellen welke wensen/oplossingen/maatregelen/projecten gemeenschappelijk en gebiedsgericht gaan worden aangepakt

Resultaat: intentieverklaring van alle deelnemende organisaties om gezamenlijk te gaan werken aan de geselecteerde mobiliteitsmanagement-projecten

Stap 3. Selecteer en definieer projecten

Doel: Zorgen dat duidelijk is wat er op hoofdlijnen moet gaan gebeuren en wie dat gaat doen

Resultaat: Convenanten, waarin de betrokken organisaties zich conformeren aan hun rol, taken en verantwoordelijken

Stap 4a. Uitwerken projecten in samenhang

Doel: Concreet uitwerken van de projectplannen waarmee uitbestedingen kunnen worden gedaan

Resultaat: contracten

Stap 4b. Optuigen overkoepelende projectorganisatie

Doel: Zorgen dat alle afspraken worden uitgevoerd en bewaken van de samenhang

Resultaat: Aansturings- en beheerorganisatie voor gebiedsgericht mobiliteitsmanagement

Stap 5. Realiseren afzonderlijke projecten

Doel: Het uitvoeren van de projectplannen met bijbehorende uitbestedingen, door de verantwoordelijke organisatie (zie stap 3) onder ‘toezicht’ van 4b

Resultaat: MM maatregelen in de praktijk in bedrijf

Stap 6. Verankeren projectresultaten

Doel en resultaat: Structurele inbedding zodat de MM maatregelen in bedrijf mag blijven

Stap 7. Beheren en evalueren

Doel en resultaat: Een goed functionerende beheerorganisatie die zodat de MM maatregelen in bedrijf kunnen blijven.

In deze paper is kort weergegeven wat er tot nu toe is gebeurd in het ontwikkeltraject, hoe de procesaanpak mobiliteitsmanagement er in concept uitziet, welke stappen in de komende maanden worden ondernomen om de procesaanpak te toetsen in de praktijk en deze verder te verbeteren. Tijdens het CVS eind november a.s. zal met name worden ingegaan op de resultaten van de praktijktoets van de procesaanpak bij de vier regionale pilots.

Referenties

Brochure: Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen (2006). Samengesteld door KpVV, AVV en Goudappel Coffeng BV. Uitgebracht door KpVV, AVV, CROW, VM2 en SenterNovem