

# **Mobiliteitsplan RBT Achterhoek**

## Kansen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid

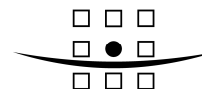
Provincie Gelderland

29 september 2009

Eindrapport

9T9207

A COMPANY OF



**ROYAL HASKONING**

**HASKONING NEDERLAND B.V.**  
**VESTIGING ENSCHEDE**

Colosseum 3  
Postbus 26  
7500 AA Enschede  
+31 (0)53 483 01 20 Telefoon  
+31 (0)53 432 27 85 Fax  
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail  
www.royalhaskoning.com Internet  
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Mobiliteitsplan RBT Achterhoek  
Kansen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid  
Verkorte documenttitel Mobiliteitsplan RBT Achterhoek  
Status Eindrapport  
Datum 29 september 2009  
Projectnaam Procesvoorstellen Bereikbaarheid Achterhoek  
- Doetinchem  
Projectnummer 9T9207  
Opdrachtgever Provincie Gelderland  
Referentie 9T9207/R004/GKU/RAKLE/Ensc

Auteur(s) G.J. Kuiper  
Collegiale toets F. Legters  
Datum/paraaf 29-09-2009  
Vrijgegeven door F. Legters  
Datum/paraaf 29-09-2009

...*FLC*.....  
...*FLC*.....

## INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel van deze rapportage	1
1.3	Onderdelen Mobiliteitsplan RBT	1
1.4	Deze rapportage	2
2	STAP 1: RUIMTELIJKE ORDENING	3
2.1	De theorie	3
2.2	Hoofdlijnen huidige plannen RBT	4
2.3	Zes kansen voor het RBT voor de ruimtelijke ordening	5
3	STAP 2: NETWERKEN	8
3.1	De theorie	8
3.2	Hoofdlijnen huidige plannen RBT	8
3.3	Zes kansen op het RBT voor de netwerken	9
4	STAP 3: MOBILITEITSMANAGEMENT	12
4.1	Wat is mobiliteitsmanagement	12
4.2	Slim reizen in 7 stappen	12
4.3	Behoeften in kaart brengen	13
4.4	Analyse nut en noodzaak	13
4.5	Projecten opstellen	14
4.6	Vorbereiden projecten: uitwerken en organisatie	15
4.6.1	Projecten in samenhang uitwerken	15
4.6.2	Oprichten projectorganisatie	16
4.7	Uitvoeren projecten	17
4.8	Verankeren projectresultaten	18
4.9	Evaluatie	18
5	CONCLUSIES	19

## 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

Doetinchem heeft een regionale betekenis in de Achterhoek. Met de ontwikkeling van het RBT Achterhoek in Doetinchem wordt aan bedrijven in de Achterhoek een plek gegeven: essentieel om de Achterhoek ook in de toekomst economisch en sociaal te kunnen laten functioneren. Gezien dit belang voor de Achterhoek wil de provincie Gelderland een (financiële) bijdrage leveren aan dit terrein, en ook aan de ontsluiting hiervan. Provinciaal uitgangspunt hierbij is de verkeersdruk op de Weemstraat zo beperkt als mogelijk te houden. Ook wil de provincie bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen mobiliteitsproblemen voorkomen door een vroegtijdige inzet van mobiliteitsmanagement, ook op het RBT.

### 1.2 Doel van deze rapportage

Deze rapportage is een eerste aanzet om te komen tot een Mobiliteitsplan RBT Achterhoek en is in een samenwerking tussen de provincie Gelderland en de gemeente Doetinchem tot stand gekomen. Het procesvoorstel bevat ingrediënten, handvaten en mogelijkheden om de ruimtelijke inrichting te laten bijdragen aan een duurzame goede bereikbaarheid van het RBT, vooral van belang in de planfase, en een voorstel om tot mobiliteitsmanagement te komen als het RBT daadwerkelijk gaat functioneren.

### 1.3 Onderdelen Mobiliteitsplan RBT

Het Mobiliteitsplan RBT Achterhoek is bedoeld om het bedrijventerrein zo te ontwikkelen en straks te laten functioneren dat fiets en openbaar vervoer een volwaardige kans krijgen om goed gebruikt te worden zodat het autogebruik beperkt blijft tot noodzakelijk autoverkeer, en een wegenstructuur die dit autoverkeer goed kan verwerken. Hiermee wordt het doel bereikt van het Mobiliteitsplan: een goede bereikbaarheid van het RBT op de langere termijn. De volgende drieledige aanpak is op 2 december 2008 in een werksessie met provincie en gemeente afgesproken:

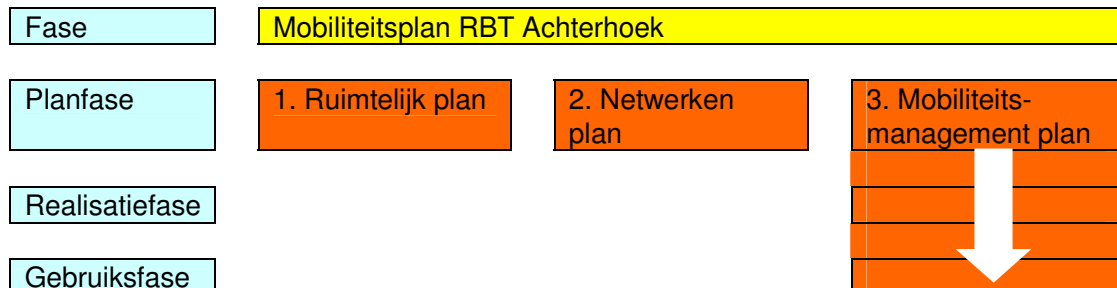
- 1) Ruimtelijke ordening: zorg dat bedrijven met een hogere voorzieningen- en imago wens op de juiste plaats zitten (volgens systematiek van van Dinteren).
- 2) Netwerken: zorg dat de netwerken van fiets, OV en auto op elkaar zijn afgestemd, een duurzaam karakter hebben en met name de fiets een belangrijke rol in de bereikbaarheid kan vervullen.
- 3) Mobiliteitsmanagement: door opname van mobiliteitsmanagement in het parkmanagement aan alternatieve vervoerswijzen een blijvende stimulans geven en soloautogebruik verminderen.

De eerste twee stappen zijn in de planontwikkeling van belang: zorg dat de structuur wordt geboden om alle vervoerswijze een goede kans te geven en geen kansen onbenut te laten:

- Wat kan binnen de huidige plannen (Structuurvisie en Stedenbouwkundige voorwaarden) nog bereikt worden.
- Wat zouden we nog meer moeten toevoegen, in twee scenario's: met of zonder een De Graafschap stadion op het RBT.

De derde stap voor Mobiliteitsmanagement kan gelijktijdig beginnen om de opstart te maken en de wisselwerking tussen de andere componenten te verkrijgen, maar is een

continue proces waar tijdens de jaren dat het RBT tot ontwikkeling komt veel tijd in gestoken moet worden om het een onlosmakelijk onderdeel van het RBT te laten zijn.



Figuur 1: de drie onderdelen van het Mobiliteitsplan RBT Achterhoek

#### 1.4 Deze rapportage

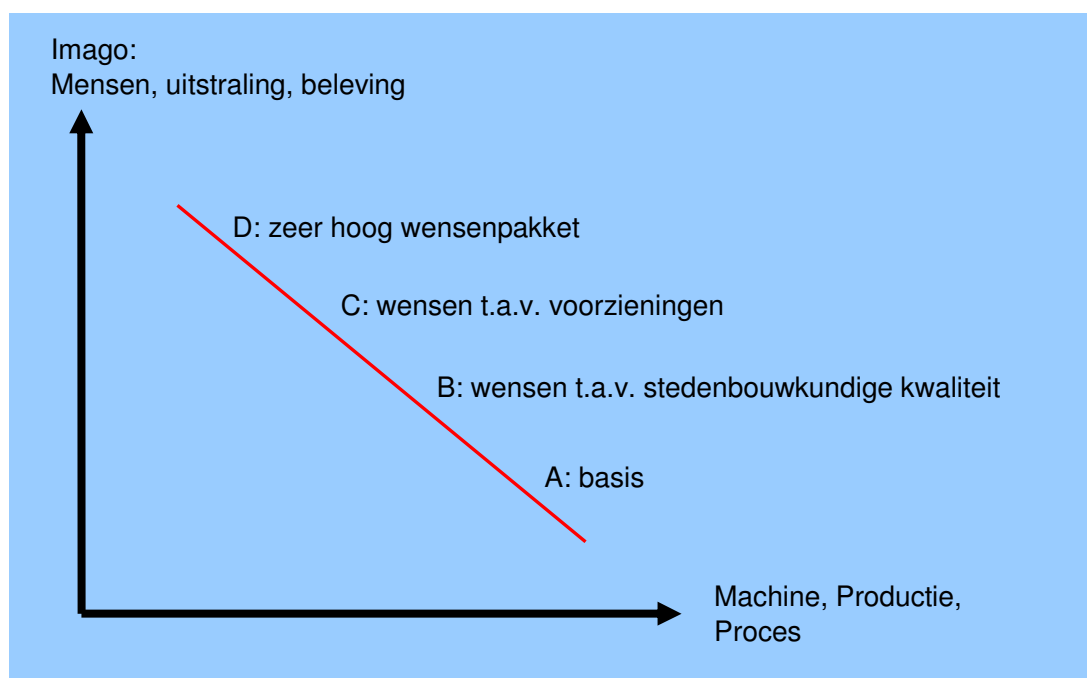
Deze rapportage geeft een aanzet tot het Mobiliteitsplan. In de volgende hoofdstukken zijn de drie onderdelen uitgewerkt waarin kansen en voorwaarden zijn opgenomen wil het mobiliteitsbeleid op het RBT kans van slagen hebben. Voor de eerste twee stappen komen eerst aan bod de theorie, dan het huidige plan en vervolgens kansen voor het RBT. Het onderdeel Mobiliteitsmanagement is met name gericht op het proces. In het laatste hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

## 2 STAP 1: RUIMTELIJKE ORDENING

### 2.1 De theorie

In een werksessie op 18 december is het stedenbouwkundig plan doorgelicht op mogelijkheden om volgens de methodiek van J. van Dinteren het RBT duurzaam en imagogericht te ontwikkelen. In deze systematiek wordt gewerkt met een nieuwe segmentatie van bedrijventerreinen die gebaseerd is op ruimtelijke kwaliteit. Dit sluit aan op de gesignaleerde trend dat ondernemers hier veel meer belang aan zijn gaan hechten, samen met imago en voorzieningen.

De keuze van bedrijven voor een bepaalde locatie is met name afhankelijk van twee factoren: imago (mensen, uitstraling en beleving) en productie/machines. Bedrijven voor wie productie op een locatie van groot belang is, hechten veelal minder waarde aan imago. Bedrijven die op een locatie imago van belang vinden voeren een werkproces dat minder op productie is gericht. Zo zijn vier categorieën in te delen, A, B, C en D. Voor het RBT Achterhoek is nu de uitdaging naast categorie B ook categorie C aan te bieden. Vooral door een hogere stedenbouwkundige kwaliteit is B te bereiken, wat voor het RBT haalbaar moet zijn. Als dit lukt, blijven bedrijven langer op deze locatie, wat de duurzaamheid van het terrein bevordert. De volgende stap is categorie C aan te bieden, dit door een hoger niveau aan voorzieningen. Dit kan door bijvoorbeeld vergader- en sportfaciliteiten, maar ook door voorzieningen van openbaar vervoer. Bedrijven in het C-profiel kennen hiermee een hoger OV-potentieel.



Figuur 2: de profielen van van Dinteren

De Graafschap zoekt een nieuwe locatie voor het stadion, het RBT is één van de vier zoeklocaties. Een voetbalstadion kan zeer goed gecombineerd worden met allerlei voorzieningen die het voor bedrijven aantrekkelijk maken om zich in de directe omgeving hiervan te vestigen zodat een C-profiel dan goed haalbaar wordt voor het RBT.



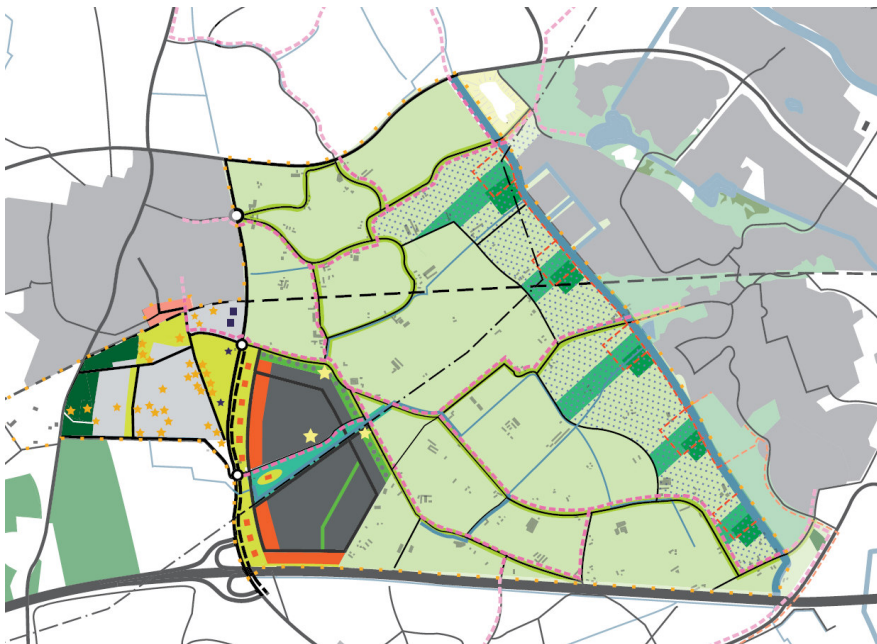
Foto 1 en 2: voorbeeld Verheulswede, profiel A (opslag aan straatzijde) en profiel B (overzijde van de straat)

## 2.2 Hoofdpijnen huidige plannen RBT

### Structuurvisie Land van Wehl

Bij de ontwikkeling van het RBT gelden onder andere de volgende uitgangspunten:

- Bovenal realiseren van zoveel mogelijk arbeidsplaatsen. Arbeidsextensieve bedrijven worden in principe geweerd.
- In principe geen ruimte voor opslag en distributie, tenzij sprake is van zeer arbeidsintensieve bedrijven.
- Aandacht schenken aan onder andere intensief ruimtegebruik, beeldkwaliteit en bereikbaarheid (inclusief uitstekende fysieke ontsluiting voor fietsers en OV).



Kaart 1: plankaart Structuurplan Land van Wehl (2007)

Stedenbouwkundige voorwaarden RBT (concept, september 2008)

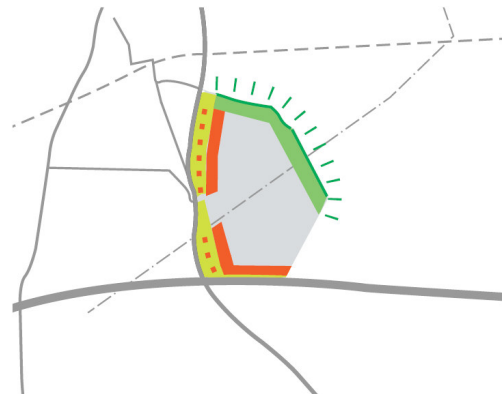
In Structuurplan is keuze gemaakt voor model herstructurering: opvang van bedrijven belangrijker dan representativiteit.

Ruimtelijke verdeling bedrijven op RBT:

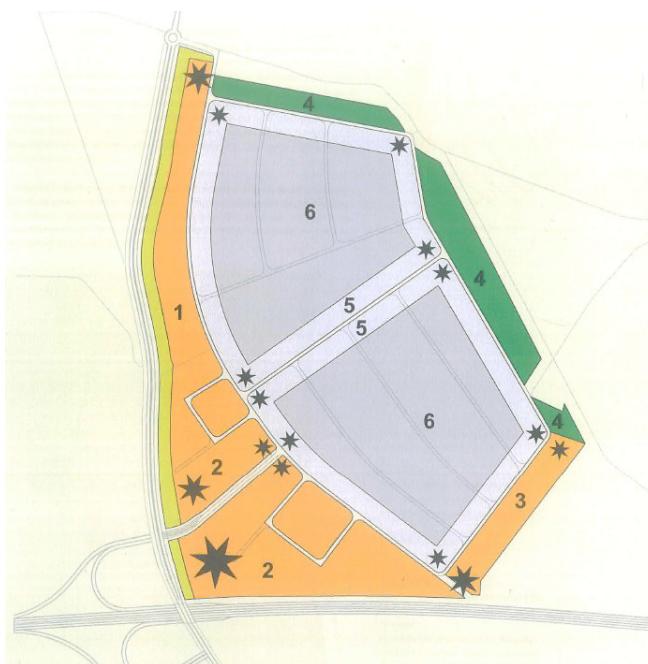
- Kantoren, kantoorachtig of met showroom: langs A18 en Weemstraat of op prominente plekken langs interne hoofdontsluiting.
- Bedrijven met hal of industrieel: midden op het terrein.

Beeldkwaliteit:

- langs A18 en Weemstraat hoog;
- langs GIOS groene uitstraling;
- langs interne rondweg representatieve gevel;
- middengebied alles mogelijk.



Groene presentatie naar landschap, zichtlocaties aan de A18 en Weemstraat



Kaart 2: zonerings bedrijventerrein op basis van milieuzonerings, beeldkwaliteit, type bedrijf en presentatie van bedrijf (uit: Stedenbouwkundige voorwaarden RBT Achterhoek, Concept, 2008)

### 2.3 Zes kansen voor het RBT voor de ruimtelijke ordening

Wil een duurzaam mobiliteitsbeleid op het RBT kans van slagen hebben dan zullen de volgende kansen benut moeten worden op het gebied van de ruimtelijke ordening. Hierbij moet wel bedacht worden dat het inrichten van het RBT een integrale opdracht is en dus ook een integrale afweging vergt:

1. Maak notitie met het ABCD locatiebeleid voor het RBT met voorbeelden, invloed op mobiliteit, stedenbouwkundige wensen, als input voor het uit te werken stedenbouwkundig plan voor het RBT:



- Biedt stedenbouwkundige kwaliteit zodat gehele RBT minimaal B-profiel heeft. Op deze manier wordt een duurzaam bedrijventerrein ontwikkeld waar bedrijven graag willen komen én blijven.



Foto 3 en 4: voorbeelden profiel B

- C-profiel dicht bij treinstation, dus aan noordzijde: probeer voorzieningen aan noordzijde te clusteren.



Foto 4 en 5: voorbeelden profiel C

2. Bedrijven met een juist mobiliteitsprofiel op de juiste plek
  - Noordkant meer de arbeidsintensievere bedrijven.
  - Locale bedrijven uit Wehl aan noordzijde: op korte fietsafstand van Wehl.
  - Locale bedrijven uit de Huet aan Oostzijde: via GIOS op korte fietsafstand van Doetinchem.
  - Bedrijven met veel goederenvervoer dicht bij de toegang tot het RBT.
  - Door criteria op te stellen vanuit bijvoorbeeld beeldkwaliteitsplan of bestemmingsplan zijn deze vast te leggen in het vestigingsbeleid.

Als de Graafschap het nieuwe stadion vestigt op het RBT:

3. Stadion de Graafschap binnen loopafstand van maximaal 15 minuten (circa 1300 m loopafstand) van het station. Het stadion niet alleen bereikbaar laten zijn met de auto en (georganiseerd) busvervoer, maar ook met openbaar vervoer!
4. Stadion op enige afstand van toegang RBT/ op-afrif A18.  
Om de grote toestroom van auto's die een parkeerplek zoeken goed op te kunnen

vangen zonder dat het hoofdwegennet vastloopt, is een aanzienlijke bufferruimte voor het autoverkeer nodig tussen de toegang tot het RBT en de parkeerlocaties.

5. Stadion ter versterking C-locatie

Door de veelheid aan voorzieningen bij het stadion krijgt het RBT rond het stadion de kans een duidelijke C-locatie te worden.

6. Dubbelgebruik parkeren: terreinen voor bedrijven clusteren

Eén groot parkeerterrein voor het stadion dat maximaal één keer per week wordt gebruikt is niet efficiënt. Door verspreid over het RBT clusters van parkeervoorzieningen te maken (en bedrijven zelf maar een heel beperkte capaciteit op eigen terrein te geven) die onderdeel uitmaken van de gronduitgifte per kavel is het dubbelgebruik van de ruimte mogelijk. Ook is dit goed voor de concurrentiepositie voor de fiets: per fiets wordt het bedrijf direct bereikt, per auto moet het laatste stuk worden gewandeld.

### 3 STAP 2: NETWERKEN

#### 3.1 De theorie

Voor een duurzaam goed bereikbaar RBT is het van belang dat naast een goede auto ontsluiting ook aan de andere vervoerswijzen aandacht wordt gegeven. Door het verplaatsen met deze alternatieve vervoerswijzen zo gemakkelijk en comfortabel mogelijk te maken wordt het autogebruik beperkt en de druk op de auto ontsluiting op de Weemstraat minimaal gehouden. De volgende punten per vervoerswijze zijn van belang:

##### A. Auto

Het RBT ligt direct aan de A1 en de N815 en is daarmee goed bereikbaar vanuit oostelijke- en westelijke richting. De ontsluiting in noordelijke- en zuidelijke richting naar Duitsland en Zutphen verdient echter aandacht. De aansluiting op dit hoofdwegennet dient voldoende capaciteit te bieden, zonder echter te over dimensioneren en voor langzaam verkeer de bereikbaarheid niet te frustreren. Intern is een heldere autostructuur nodig.

##### B. Openbaar vervoer

Het treinstation Wehl is zeer nabij: op 0,6 tot 1,6 km afstand. De treinfrequentie is in de daguren verdubbeld tussen Doetinchem en Arnhem. Met goede (sociaal- en verkeersveilige, comfortabele) directe voetgangers- en fietsverbinding met goede stallingvoorzieningen bij bedrijf en station (eventueel met camerabewaking) wordt het OV goed bereikbaar. Maximale loopafstanden tot 10 minuten (circa 900 m) zijn acceptabel. In incidentele uitzonderingsgevallen zijn loopafstanden van 15 minuten acceptabel (circa 1300 m).

##### C. Fiets

Het RBT ligt in de nabijheid (binnen 7,5 km) van veel woongebieden: Wehl, Doetinchem, Didam, Kilder en Zeddam. Een goed (sociaal- en verkeersveilig, comfortabel) en direct fietsnetwerk vanuit de woongebieden en binnen het RBT is essentieel om de fiets een volwaardige plaats in het vervoersnetwerk te geven.

##### D. Voetgangers

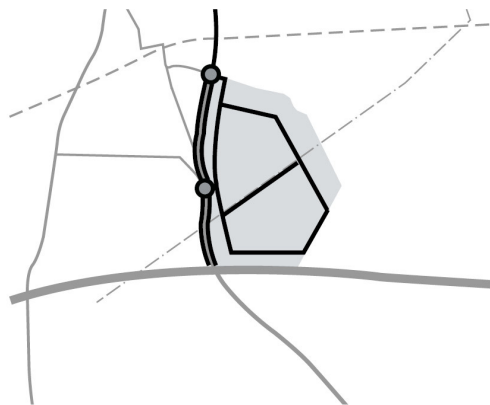
Routes voor voetgangers zijn van belang voor mensen die met het OV komen, samen met mensen van andere bedrijven carpoolen en om tussen de middag buiten te kunnen wandelen. Goede voetgangersvoorzieningen (sociaal- en verkeersveilig) zijn van belang.

#### 3.2 Hoofdlijnen huidige plannen RBT

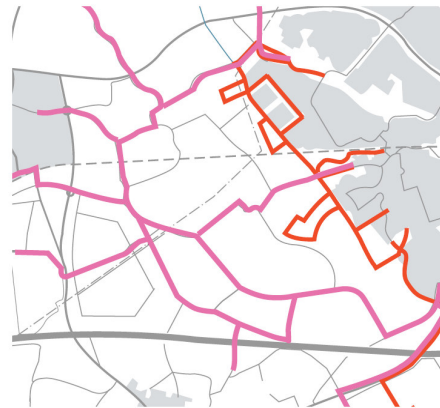
##### Structuurvisie

Enkele punten uit de Structuurvisie Land van Wehl:

- Voor ontsluiting zo veel mogelijk gebruik maken van bestaande infrastructuur.
- Ontwikkeling Wehl Zuid vergroot draagvlak bestaand treinstation.
- Verbetering fietsnetwerk: aantrekkelijker door autoluw GIOS gebied en routes direct aansluitend op woongebieden.
- Verkeersveiligheid: verkeersluw maken GIOS gebieden en aanbrengen fiets(signalerings)stroken.



Vanaf Weemstraat twee entrees naar interne ring door bedrijventerrein



Uitbreiden recreatief netwerk

### Stedenbouwkundige voorwaarden RBT (concept, september 2008)

#### Stedenbouwkundige opzet:

- fietsers op fietsstroken, alle wegen een voetpad;
- fietsroutes vanuit omgeving (Doetinchem en Wehl);
- eventueel bushalte;
- dichtbij station Wehl;
- geen parkeren op openbare straat, al het parkeren moet op eigen terrein, en is dus investering voor ondernemer;
- bij toegang openbare parkeervoorziening voor vrachtwagens.

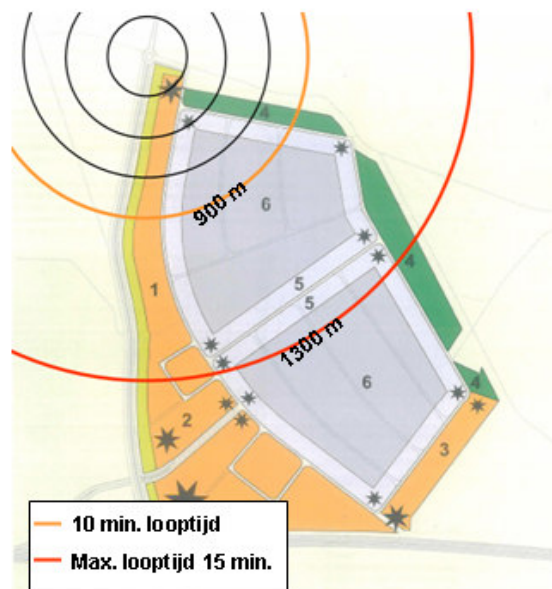
### 3.3 Zes kansen op het RBT voor de netwerken

Wil een duurzaam mobiliteitsbeleid op het RBT kans van slagen hebben dan zullen de volgende kansen benut moeten worden op het gebied van de netwerken:

- 1) Goede auto-ontsluiting met voldoende capaciteit  
In de stedenbouwkundige randvoorwaarden ligt de autostructuur grotendeels vast. Momenteel wordt een onderzoek uitgevoerd naar de nut- en noodzaak van de verdubbeling van de Weemstraat. De uitkomst van dit onderzoek kan input zijn voor het Mobiliteitsplan.
- 2) Pendelbusje tussen station en bedrijventerrein  
Mogelijk in de toekomst haalbaar. Door een efficiënte route met goed toegankelijke haltes in het plan op te nemen kan een vlot te bereiden route worden bereikt. Zorg wel comfortabele en veilige voetgangersvoorzieningen om de bedrijven bereikbaar te maken
- 3) Kortere verbinding naar station, sociaal veilig  
De huidige looproute van 600 m naar het station kan op een eenvoudige wijze met 100 m verkort worden én met één spookruising minder. Door het station ook aan de zuidzijde toegankelijk te maken voor de voetgangers én fietsers wordt een kortere directere verbinding gerealiseerd. Langs de Doetinchemseweg voetpaden aanleggen. In overleg met ProRail bekijken of fietsenstalling bij station moet worden uitgebreid, eventueel met fietskluisen.

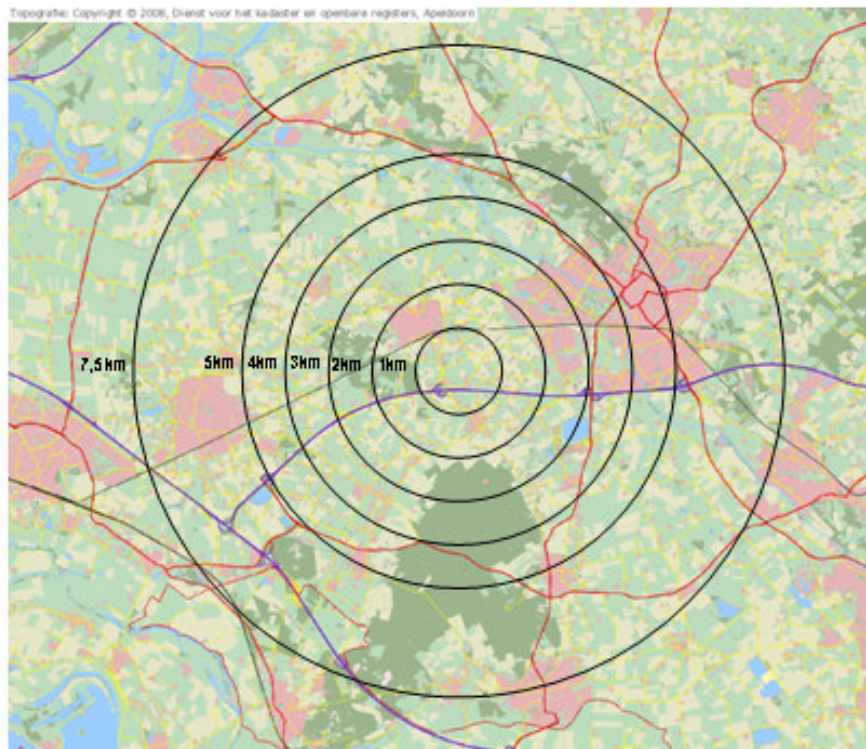


Kaart 3: zuidzijde station toegankelijk



Kaart 4: loopafstanden tot station (uitgaande van zuidelijke toegang treinstation)

- 4) Voetpaden langs alle wegen  
Hiermee zijn bedrijven goed bereikbaar voor mensen die met het OV komen, voor carpoolers en als gekozen wordt voor geclusterd parkeren. Tevens van belang om het een bedrijventerrein van te maken waar het prettig verblijven is, ook voor een wandeling tijdens de lunchpauze en om het GIOS te ontsluiten.
- 5) Directe en comfortabele fietsroutes naar nabijgelegen woongebieden  
Met name de woongebieden binnen een afstand van 4 à 5 km: Wehl en Doetinchem West zijn zeer kansrijk.



**Kaart 5: fietsafstanden (hemelsbreed) naar de omgeving**

- 6) Knip tussen RBT en Dichteren voor autoverkeer  
 De concurrentiepositie met de auto, het fietscomfort én de verkeersveiligheid in het GIOS wordt sterk verbeterd door tussen het RBT en de woonwijk Dichteren geen autorelatie toe te staan. Ontsluit het RBT alleen op de Weemstraat. Onnodig sluipverkeer door GIOS wordt zo voorkomen.

## 4 STAP 3: MOBILITEITSMANAGEMENT

### 4.1 Wat is mobiliteitsmanagement

De derde en laatste stap is het Mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Aangezien de auto niet alle problemen kan oplossen, wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, P+R of telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal. Het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteit regelen dit samen. Doel van mobiliteitsmanagement is het soloautogebruik te verminderen.

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor al die maatregelen die onnodige mobiliteit voorkomen en maken dat reizigers weloverwogen keuzes maken voor alternatieven en andere modaliteiten. Zoals het wegnemen van belemmeringen die mensen ondervinden bij het gebruik maken van een alternatief voor de auto. Maar ook met een goede ruimtelijke ordening en vestigingsbeleid voor bedrijven kunnen onnodige vervoersbewegingen worden voorkomen. Naast aanbodmaatregelen voor weginfrastructuur is vraagbeïnvloeding een essentieel onderdeel in mobiliteitsmanagement. Wanneer maatregelen in samenhang, een combinatie van stimuleren van alternatieven en ontmoedigen van autogebruik is met meest succesvol.

Het organiseren van slim reizen biedt voordelen voor verschillende partijen. Voor individuen: welk vervoermiddel is voor mij het handigst? Voor bedrijven: hoe blijft mijn organisatie te bereiken voor werknemers en bezoekers? En voor overheden: hoe verbeteren we onze bereikbaarheid, economie, gezondheid, leefbaarheid, veiligheid én ons milieu?

Zes categorieën van maatregelen om de doelen met mobiliteitsmanagement te bereiken zijn te onderscheiden:

- vervoermanagement;
- fiets;
- parkeren en overstappen;
- openbaar vervoer;
- informatie en communicatie;
- overig (gedeeld autogebruik, verbeteren sociale veiligheid).

### 4.2 Slim reizen in 7 stappen

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer heeft samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Senter Novem en diverse adviesbureaus Slim Reizen in 7 stappen ontwikkeld. Het gaat over alle vormen van mobiliteitsmanagement, al wordt het regionale niveau vaak als uitgangspunt gekozen. De aanpak is geënt op de succesvolle methode Gebiedsgericht Benutten, die helpt om regionaal verkeersmanagement op te zetten. Door verschillende instanties is dit 7 stappenplan in de praktijk toegepast, onder andere ook door de provincie Gelderland.

#### **Zevenstappen plan**

In het volgende schema zijn de zeven stappen weergegeven, elk eindigend in een concreet product.

	<b>De zeven stappen</b>	<b>Het product</b>
1	Behoeften in kaart brengen	Agenda: notitie met problemen, wensen en kansen van betrokkenen
2	Analyse nut en noodzaak	Intentieverklaring met onder andere missie, doelen, partijen en afspraken over wijze samenwerken en geld
3	Definiëring projecten	Convenant met heldere afspraken over missie, hoofdlijnen van acties, financieringen en verantwoordelijkheden.
4	Projectvoorbereiding: A: uitwerking in samenhang B: oprichting projectorganisatie	Contract/akkoord/projectplannen Organisatieplan
5	Uitvoering projecten	Realisatie van de plannen
6	Verankeren van projecten en resultaten	Beheersplan en -organisatie
7	Evaluatie	Evaluatierapport

In de volgende zeven paragrafen komen de stappen aan bod.

### 4.3 Behoeften in kaart brengen

In de eerste fase worden partijen die elkaar nodig hebben bij elkaar gebracht en een positieve sfeer gecreëerd. Samen worden de behoeften, knelpunten en kansen verkend. Hoe staan de partijen erin? Wat zijn hun doelen? Welke mogelijkheden zien ze zelf? Zo'n open aanpak schept vertrouwen.

De volgende acties komen in deze fase aan bod:

- Aanstellen van mobiliteitsmanager die problemen en signalen vanuit verschillende hoeken bundelt. In eerste instantie kan dit een gemeentelijk beleidsmedewerker zijn, maar vanuit het parkmanagement is dit ook een goed in te vullen functie.
- Verken problemen en signalen uit omgeving: intern en extern, en vanuit verschillende vakdisciplines.
- Voer een krachtenveldanalyse uit: welke belangen hebben de actoren.
- Definieer het speelveld: wie zijn de probleemeigenaars, welke reizigersgroepen veroorzaken de problemen, wie kan bijdragen aan oplossing van het probleem, welke partijen moeten betrokken worden en zijn nodig om draagvlak te verkrijgen?

#### Vaststelling gespreksagenda

Het resultaat van deze stap is een notitie met problemen, wensen en kansen van een groot aantal betrokkenen. Dit document gaat de gespreksagenda voor mobiliteitsmanagement vormen.

### 4.4 Analyse nut en noodzaak

#### Probleemanalyse

Het RBT is gelegen aan A18 en Weemstraat, goed bereikbaar per auto. Hierdoor wordt de vraag aan weginfrastructuur groot. Dit is echter geen duurzame oplossing, als alternatieve vervoersmogelijkheden ontbreken wordt de bereikbaarheid van het RBT kwetsbaar. Bij vaste werktijden ontstaan extreme pieken in de ochtend en avondspits. En hoe komen mensen zonder auto op het werk? Door het aanbieden van duurzame vervoermiddelen en het stimuleren van efficiënter autogebruik wordt het sologebruik van auto's minder en krijgt het RBT ook in de toekomst een robuustere bereikbaarheid: van belang voor de economische vitaliteit van het RBT.



### **Omgevingsanalyse**

Breng de omgeving goed in beeld en zoek de thema's waarop winst te behalen valt. De huidige en toekomstige mobiliteitssituatie wordt in beeld gebracht.

- Benoem het gebied en teken de deelgebieden.
- Benoem de hoofdinfrastructuur (weg, openbaar vervoer, fiets, overstappunten).
- Breng het huidige beleid in beeld, net als de kaders en uitgangspunten van partijen.
- Breng in beeld welke ontwikkelingen van invloed zijn op de mobiliteit in het gebied.
- Breng het financiële kader in beeld.
- Confronteer de agenda met de ontwikkelingen die spelen.
- Prioriteer thema's: aan te pakken problemen, wensen of kansen.

Uitkomsten zijn bijvoorbeeld: probeer vanuit Doetinchem zoveel mogelijk mensen op de fiets te krijgen: maak de fiets aantrekkelijk alternatief ten opzichte van de auto

### **Gebiedsgewijze aanpak**

Een goede bereikbaarheid kan de overheid niet alleen. Een gebiedsgewijze aanpak is nodig, uitmondend in afspraken over wie wat doet. De overheid kan zorgen voor een goede auto-ontsluiting en betere fietsverbindingen. Bedrijven kunnen vervoersmanagementmaatregelen treffen (onder andere stimuleren fietsgebruik, trein, carpool, telewerken, flexibele arbeidstijden en -voorwaarden). Aanbieders van mobiliteitsdiensten kunnen hierbij helpen, bijvoorbeeld VCC Oost en vervoersbedrijven.

### **Gezamenlijke visie**

Een gezamenlijke visie is voorwaarde. Implementatie kan pas plaatsvinden als er een duidelijke visie (wat willen we bereiken) en strategie (hoe gaan we dit bereiken) zijn bepaald. De visie moet breed gedragen zijn en de strategie geeft aan wat de koers wordt om de doelstellingen te realiseren.

### **Vaststelling intentieverklaring**

Een intentieverklaring wordt opgesteld en getekend door bestuurders en directies, of vast laten stellen in een bestuurlijk overleg. Hierin staan:

- de missie of een eenduidige boodschap;
- de doelen;
- welke partijen zich inspannen om met mobiliteitsmanagement aan de slag te gaan;
- de quick wins op de korte termijn;
- de inspanningen gericht op de lange termijn;
- afspraken over de wijze van samenwerken, werkstructuur en geld.

## **4.5 Projecten opstellen**

Definieer elk project zorgvuldig in uitvoerbare (reële en haalbare) projecten, leg afspraken vast in een convenant om vrijblijvendheid te voorkomen. Waar zorgt de overheid voor, wat doet het bedrijfsleven en wat ligt op het publiek-private bordje? Leg de praktische hoofdlijnen voor het vervolg vast in een plan van aanpak.

De volgende stappen worden doorlopen:

- 1) Concretiseer de doelen. Maak ze SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden).
- 2) Prioriteer de klantgroepen. Is de omvang van de klantgroepen zodanig dat de gestelde doelen gehaald kunnen worden?
- 3) Genereer ideeën voor projecten en kom tot een groslijst.

- 4) Prioriteer de projecten op basis van (financiële) haalbaarheid, bereidheid van partijen tot uitvoering en het verwachte effect. Houd het aantal projecten beperkt om het geheel beheersbaar te maken.
- 5) Check of de maatregelen voldoende zijn om de gestelde doelen te halen. Zo niet, dan zijn nieuwe projecten nodig of zijn er wellicht hardere (zure) maatregelen nodig en check alle partijen voldoende worden beloofd voor hun inspanningen.

Duidelijkheid is nodig op de volgende punten:

- de hoofdlijnen van de projecten;
- de aanpak;
- deadlines;
- het benodigde budget;
- benoem welke partijen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering;
- de mate waarin de projecten bijdragen aan de gestelde doelen;
- benoem welke partijen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering;
- benoem de actiehouder;
- benoem de gewenste acties op de korte termijn.

Realisering van quick-wins is van belang: projecten met weinig kosten, nauwelijks weerstand en snel uitvoerbaar.

### **Vaststellen convenant**

Een convenant bevat heldere afspraken over de missie, de hoofdlijnen van de samenhangende acties, de financiering en de verantwoordelijkheden. Het convenant bevat zowel de publieke, private als de publiekprivate projecten. De publiekprivate projecten vergen de meeste afstemming en vragen de meeste aandacht en afstemming. De publieke en private projecten zijn vaak eenvoudiger uit te voeren. Ze zijn belangrijk in het convenant: partijen kunnen worden aangesproken op het niet nakomen van afspraken.

In het convenant worden gebieden, thema's en maatregelen zorgvuldig afgebakend. Alleen haalbare plannen worden opgenomen. Als bijlage bij het convenant wordt de projectenlijst opgenomen. Ondertekenen van het convenant kan eventueel als voorwaarde worden gesteld voor het verkrijgen van financiering.

Het convenant wordt vastgesteld in een in te stellen stuurgroep.

## **4.6 Voorbereiden projecten: uitwerken en organisatie**

Elk project wordt voorbereid door het concreet uit te werken in projectplannen. Als het samenhangt met andere projecten kan het onderdeel zijn van een groter geheel. Belangrijk is dat de projecten gebaseerd zijn op klantwensen en dat de communicatie hiervoor wordt opgezet. Tuig een organisatie op die het werk uitvoert en de voortgang bewaakt. Die organisatie kan variëren van een licht voortgangsoverleg tot een zwaar programmabureau. Sluit zo nodig per project een contract.

### **4.6.1 Projecten in samenhang uitwerken**

In deze stap vindt een kantelpunt plaats van proces- naar projectmanagement. Het doel is het opstellen van projectplannen om groen licht voor de uitvoering te krijgen. Een

projectplan werkt toe naar contracten, concessies of duidelijke afspraken. Ook kijkt het projectplan verder dan alleen de uitvoering: hoe vindt het beheer plaats? Wat moet hiervoor worden geregeld? Uitvoering en beheer vallen onder de verantwoordelijkheid van de partij die de uitvoering gaat doen.

In de concrete gedetailleerde projectplannen wordt ingegaan op:

- aanleiding en specifiek doel;
- project/maatregel;
- verwacht effect;
- financiën;
- organisatie (rollen en taken van betrokken partijen);
- planning (voorbereiding, uitvoering, oplevering, beheer);
- samenhang met andere projecten;
- communicatie;
- uitwerking project in acties en deelprojecten;
- beheer;
- openstaande geschilpunten;
- risico's;
- evaluatie (indicatoren en meetwijze).

In de projecten dienen de klanten nadrukkelijk betrokken te worden in het planproces. Vraaggericht werken vraagt om duidelijkheid over de wensen van de klant. Daarom is contact hebben en contact houden met de klant van groot belang.

### **Start projecten**

Met de vaststelling van de projectplannen door stuurgroep en contractpartijen starten de projecten.

#### 4.6.2 Oprichten projectorganisatie

Doel van de organisatie is afstemming van de samenhang tussen de projecten, bewaken van de voortgang en zorgen voor blijvende steun van bestuurders.

#### Organisatieplan

Een overkoepelende projectorganisatie wordt opgetuigd, deze zorgt ervoor dat de afspraken daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ook bewaakt ze de samenhang tussen projecten, om te voorkomen dat het geheel verzandt in enkele losse projecten. De organisatie heeft de volgende taken:

- (Gedelegeerd) eindverantwoordelijke voor de uitvoering. De bestuurders die het convenant hebben ondertekend, hebben de eindverantwoordelijkheid.
- Aansturing en afstemming van de projecten.
- Contacten met partijen, opdrachtgevers en bestuurders over de voortgang.
- Verzorgen van kennisuitwisseling en bieden van nieuwe inspiratie.
- 'Loketfunctie': verzamelen en bundelen van nieuwe knelpunten, wensen en kansen.

Het organisatieplan gaat in op:

- aansturing;
- verantwoordingsstructuur;
- bevoegdheden;
- relatie tot andere organisaties;
- structuur;

- personeel;
- budget;
- communicatie naar betrokkenen;
- overkoepelende campagne;
- evaluatie.

Voor de projectorganisatie zijn diverse mogelijkheden denkbaar, zoals:

- doorgaan met de bestaande structuur van kernteam en projectgroep;
- ad hoc programmabureau;
- onderbrengen bij het regionaal adviespunt VCC Oost;
- onderbrengen bij het parkmanagement van het RBT.

### **Start projectorganisatie**

Met de vaststelling van de projectorganisatie door stuurgroep en eventuele contractpartijen start de projectorganisatie.

## **4.7 Uitvoeren projecten**

De projectplannen vormen de basis voor de uitvoering. In deze fase worden de projecten uitgevoerd met de nodige flexibiliteit en de communicatie gestart. Indien nodig wordt in projecten een testfase ingebouwd, voordat 'live' gegaan wordt. In deze fase komen de 'kinderziektes' naar voren. Als in projecten metingen zijn afgesproken worden deze uitgevoerd:

- een nulmeting om de beginsituatie vast te leggen;
- tussenmetingen om bij te kunnen sturen;
- een eindmeting op het effect te bepalen.

De communicatie naar de beoogde klantgroepen wordt gestart. Deze communicatie is niet het sluitstuk van het project, maar een essentieel onderdeel van het geheel.

Project- en procesmanagement zijn belangrijk, maar zonder expertise en ervaring gaat het alsnog mis. De kwaliteit en zorg voor mensen met kennis en ervaring in het project moet bewaakt worden. Een krachtige projectleider en gemotiveerde trekkers bij de partijen zijn een pre.

Onverwachte knelpunten en hobbels moeten worden teruggekoppeld aan de projectleiders, die op hun beurt rapporteren aan het kernteam of de projectorganisatie. Of uiteindelijk bij de bestuurders. Waar normaal gesproken de uitvoering werd gestaakt, is er nu de mogelijkheid om terug te vallen op de ambities en de vastgestelde doelen en op gemaakte afspraken tussen bestuurders. Bij onoverkomelijke problemen zal de projectorganisatie een stap terug moeten zetten en andere projecten moeten formuleren.

### **Uitgevoerde projecten**

In de uitvoeringsfase worden de lang verwachte projecten neergezet en komt er echt resultaat. Dat resultaat kan variëren van een raamcontract met dienstverleners tot heel concreet het snoeien van de bosjes die een fietsroute een veilige beleving geven.

## 4.8 Verankeren projectresultaten

Het project gaat van uitvoering naar beheer. Veranker de resultaten: het project moet in het vervolg z'n eigen broek ophouden. Het doel is te zorgen dat succesvolle initiatieven blijven draaien en goed worden beheerd.

Het belang van beheer

Beheer staat in feite voor het continu draaiend houden voor het project en het zorgen voor bijstelling als dat nodig is. Het is belangrijk dat projecten zelfstandig kunnen lopen. Een ideaalplaatje is wanneer projecten zich uiteindelijk zelf bedruipen. Zo niet, dan zullen er altijd financiën van derden nodig zijn. Het project is dan afhankelijk van de gratie van partijen die willen betalen.

Ondanks de wenselijkheid van projecten kan er toch van alles mis gaan, bijvoorbeeld personele wisselingen, bezuinigingen of financiële onenigheid. Discussies over de verantwoordelijkheid van diverse partijen zijn mogelijk te voorkomen door dit in een eerder stadium aan de orde te stellen.

### **Opstellen beheersplan inclusief beheersorganisatie**

Dit plan legt lopende zaken vast en regelt de financiën voor het komende jaar of voor enkele jaren. Onderdeel van dit beheersplan kan een beheersorganisatie zijn die de uitvoering regelt en blijvend verantwoordelijk is voor de kennisuitwisseling en de evaluatie. De beheersorganisatie verzorgt ook het contact met de klanten wanneer de (vervoers)dienst operationeel is.

Beheersplan laten vaststellen door de stuurgroep.

## 4.9 Evaluatie

Deze laatste stap is bedoeld om te bepalen of het doel is bereikt en de projecten goed verlopen: moeten doorgedaan worden op de ingeslagen weg of moeten worden bijgestuurd of gestopt?

Evaluatie van mobiliteitsmanagementprojecten is niet eenvoudig, maar er een bijzondere reden om dit toch te doen: de effecten zijn vaak onzichtbaar. Reductie van autokilometers, een beter ondernemersklimaat, tevreden personeel, betere leefbaarheid: het is moeilijk te signaleren. Door te evalueren is het mogelijk om uitspraken te doen. Die kunnen hard nodig zijn om enthousiasme voor een vervolg te krijgen. Een positieve evaluatie maakt de kans op continuïteit dus groter.

Een uitgebreide evaluatie is niet zinvol. Het kan voldoende zijn gebruikers van fiets, OV en parkeerterreinen te ondervragen naar hun ervaringen.

De volgende onderdelen worden geëvalueerd:

- proces;
- projecten;
- communicatie.

### **Opstellen evaluatierapport**

De evaluatie geeft inzicht in de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen en van de samenwerking. De uitkomsten en aanbevelingen worden gebruikt om vooruit te kijken.

## 5 CONCLUSIES

Het RBT Achterhoek ligt goed ontsloten voor autoverkeer in oostelijke- en westelijke richting, de autobereikbaarheid in noordelijke- en zuidelijke richting verdient nog de nodige aandacht. Maar door de vrij excentrische ligging ten opzichte van de woongebieden is de verleiding om de auto in het woon-werk verkeer te gebruiken groot. Dit heeft gevolgen voor de autobereikbaarheid. Met het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen (met name fiets en trein) door het aanbieden van goede netwerken voor voetganger en fiets, het juiste bedrijf op de juiste plaats, een goede stedenbouwkundige kwaliteit (profiel B in methodiek van Dinteren) waarin het aangenaam verblijven is kan een inrichting worden geschapen die het RBT Achterhoek gedurende vele jaren een aantrekkelijk bedrijventerrein maakt. Als het mogelijk is het voorzieningenniveau omhoog te brengen kan een hoger bedrijvenprofiel bereikt worden (profiel C), met name als de Graafschap het nieuwe stadion op het RBT gaat vestigen. Zes kansen voor het RBT voor de ruimtelijke ordening en zes kansen voor de netwerken wordt een goede aanzet gemaakt om de randvoorwaarden te scheppen om mobiliteitsbeleid duurzaam te verankeren in het RBT en het soloautogebruik te beperken.

Door mobiliteitsmanagement uit te voeren, en hier veel tijd in te steken, kan het gebruik van fiets en trein verder gestimuleerd worden. Het is in de praktijk niet moeilijk om projecten te bedenken voor vervoersmanagement, maar het realiseren ervan blijkt lastig. De sleutel ligt in een goed proces. In dit rapport is het zevenstappenplan opgenomen die al vaker is toegepast. De sleutel tot succesvol vervoersmanagement is daarom begin bij het begin en steek tijd en energie in het doorlopen van de zeven stappen.

De gemeente Doetinchem heeft nu het initiatief om het Mobiliteitplan RBT verder tot een succes te maken. De provincie Overijssel heeft hierbij de intentie om inhoudelijk en ook financieel te ondersteunen.

=0=0=0=