



InfoMil > DUURZAME ONTWIKKELING > Energie

Vervoermanagement bij publiekstrekkers

In opdracht van

Inhoud

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Publiekstrekkers | 4 |
| 3. Voordelen vervoermanagement van personen en goederen bij megacomplexen en evenementen | 5 |
| 4. Specifieke maatregelen en technieken gericht op personenvervoer | 5 |
| 4.1 Minder verplaatsingen | 6 |
| 4.2 Meer met de fiets en lopen | 6 |
| 4.3 Meer met de trein, bus, tram en metro | 6 |
| 4.4 Minder milieuvervuiling door de auto | 7 |
| 4.5 Vollere auto's, car- en vanpoolen | 7 |
| 4.6 Minder autokilometers door meer aandacht voor parkeren en organisatie | 8 |
| 4.7 Verkeersmanagement en routing | 9 |
| 4.8 Beperken van pieken | 9 |
| 4.9 Communicatie en informatie | 9 |
| 4.10 Overige maatregelen | 9 |
| 5. Specifieke maatregelen en technieken gericht op het goederenvervoer | 10 |
| 5.1 Verplaatsen van minder kuubs | 10 |
| 5.2 Afleggen van minder transportkilometers | 10 |
| 5.3 Gebruiken van minder liters brandstof | 10 |
| 5.4 Minder uitstoot van vervuilende stoffen | 10 |
| 5.5 Minder geluidsoverlast | 10 |
| 6. Tot slot | 11 |
| Maatregelen | 12 |
| Maatregel: Vrije banen voor collectief en openbaar vervoer | 12 |
| Maatregel: Transferium/toeristische overstappunten | 13 |
| Maatregel: Alternatief vervoer als huifkarren, treintjes, cabriobus, enzovoort inzetten vanaf Transferium, P&R en OV-knooppunt | 15 |
| Maatregel: Inzet touringcars/bussen voor rechtstreeks vervoer naar bestemming in combinatie met aparte parkeerplaatsen bij ingang | 16 |
| Maatregel: Parkeerbeheer | 17 |
| Maatregel: Inzet parkeerwachters/verkeersregelaars | 18 |
| Maatregel: Pieken in parkeerdruk regelen en opvangen | 19 |
| Maatregel: Combineren & uitwisselen capaciteit (parkeervoorzieningen) megacomplexen (bioscoop, theater, stadion en ziekenhuizen) | 20 |
| Maatregel: Dynamisch verkeersmanagement en routing | 21 |
| Maatregel: Dosereren, afknijpen, versmallen in/uitstroom mogelijkheden | 22 |

1. Inleiding

Algemeen

“Verkeer en Vervoer blijven groeien”, zo valt te lezen in de Nota Mobiliteit die op 21 februari 2006 in werking is getreden. In 2020 zal in vergelijking met het jaar 2000 de automobilititeit in Nederland met circa 20% zijn gegroeid tot 230 miljard reizigerskilometers. Het goederenvervoer uitgedrukt in tonkilometers zal met 60% toenemen. Het beleid legt geen beperkingen op aan de groei van de mobiliteit en is gericht op een verbetering van de bereikbaarheid (Nota Mobiliteit deel IV). De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen. Hieraan is de voorwaarde verbonden dat de groei en de verbetering van de bereikbaarheid binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving blijft.

Verbetering van de bereikbaarheid kunnen we niet los zien van de kwaliteit van de leefomgeving; er zijn maatregelen nodig om tegelijkertijd de bereikbaarheid te verbeteren en de kwaliteit van de leefomgeving minimaal te behouden. Als het mogelijk is, kunnen we zelfs maatregelen treffen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Voor welke uitdagingen staan we:

- De sector verkeer en vervoer draagt bij aan de uitstoot van CO₂ met twintig procent. Conform het Kyoto-protocol mag de maximale uitstoot van de sector verkeer en vervoer 38 megaton CO₂ in 2010 bedragen.
- Het Rijk zet zich in om de hinder van geluid terug te dringen. Voor 2020 wil het Rijk alle locaties saneren waar de 65 – 70 dB grenzen worden overschreden.
- De Europese regelgeving over luchtkwaliteit van vooral de emissies van NO₂ en PM₁₀ (fijn stof), vraagt de nodige inzet. De sector verkeer en vervoer is een belangrijke oorzaak voor de lokale overschrijding van de gestelde normen. Regionale overheden moeten in samenwerking met het Rijk alle zeilen bijzetten om aan deze regelgeving te voldoen.

Vervoermanagement

De Wet milieubeheer biedt de mogelijkheid om in een milieuvergunning voorschriften op te nemen ter bescherming van het milieu ten aanzien van het vervoer van personen en goederen van en naar de inrichting. Dit wordt aangeduid met de term Vervoermanagement.

Vervoermanagement is de efficiënte organisatie van het verkeer en vervoer van bedrijven, waarbij de gevolgen van het verkeer en vervoer van en naar de inrichting (van werknemers, bezoekers, zakelijke klanten en goederen) zodanig worden beïnvloed dat de milieubelasting wordt teruggedrongen.

Vervoermanagement heeft onder andere de volgende subdoelen:

- verbeteren bereikbaarheid;
- verbeteren milieu en leefbaarheid (energie besparing, luchtkwaliteit, minder geluids-overlast, minder brandstofverbruik);
- verbeteren klimaat.

In de Handreiking “Wegen naar preventie bij bedrijven” (InfoMil 2005) en het bijbehorende werkboek (InfoMil 2006) is de uitvoering van de regelgeving nader uitgewerkt. Daarnaast gaat het Informatieblad “Vervoermanagement met Bedrijven” (InfoMil 2007) in op de algemene maatregelen voor het beperken van de milieubelasting ten gevolge van het personen- en goederenvervoer.

Het toepassen van Vervoermanagement binnen voorzieningen die veel verkeer en vervoer tengevolge hebben, vraagt speciale aandacht. Dit praktijkblad gaat in op deze zogenaamde publiekstrekkers en is opgesteld voor het bevoegde gezag. Het geeft aan welke maatregelen de eigenaars van publiekstrekkers kunnen nemen om de milieubelasting van het verkeer en vervoer van en naar de inrichting zoveel mogelijk te beperken. De aandacht gaat daarbij ook uit naar maatregelen, die de (gemeentelijke) wegbeheerder kan uitvoeren om de publiekstrekkers daarbij te ondersteunen. Samenwerking tussen de regionale overheden, de sectoren verkeer, milieu en ruimtelijke ordening verdient daarbij alle aandacht.

Locatiekeuze

Dit praktijkblad gaat over de maatregelen, die je kunt treffen nadat de locatiekeuze is gemaakt. Voor verkeer en vervoer van en naar de publiekstrekker is de locatiekeuze een factor waarbij veel te winnen valt. Het is belangrijk om grootschalige voorzieningen en evenementen zoveel mogelijk te lokaliseren in stedelijke gebieden, waar veel mensen dichtbij en nabij OV-knooppunten woonachtig zijn. Vooral voor jongeren en ouderen kan het OV een goed alternatief zijn. Het ontwikkelen van recreatieve voorzieningen nabij de bewoonde omgeving is eveneens een stimulans om de fiets te gebruiken. Om tot een goede locatiekeuze te komen, waarbij de nadelige gevolgen van de inrichting op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen, is samenwerking tussen de afdelingen milieu, ruimtelijk ordening en verkeer en vervoer van wezenlijk belang. Door samenwerking kunnen afgewogen oplossingen tot stand gebracht worden.

Publiekstrekkers

Om inzichtelijk te maken over welke voorzieningen we het hebben in dit praktijkblad, hanteren we de typologie van voorzieningen van TNO uit 2002¹. Hierbij onderscheiden we de onderstaande typen. De cursief gedrukte onderwerpen zijn hierbij van onder geschikt belang.

1 Kengetallen verkeer en vervoer ten gevolge van megacomplexen – achtergrondrapportage TNO Inro rapport; juli 2002

Commerciële dienstverlening:

- retail megacomplexen (bijvoorbeeld winkelcentrum, IKEA, outletcenters, Albert Heijn XL)
- horecavoorzieningen (bijvoorbeeld cafés, restaurants)
- baliefuncties (bijvoorbeeld uitzendbureaus, banken)
- detailhandel (bijvoorbeeld boekenwinkel, supermarkt)

Maatschappelijke dienstverlening:

- publieke baliefuncties (bijvoorbeeld postkantoor, gemeentehuis, politiebureau)
- onderwijs en kinderopvang (bijvoorbeeld scholen, universiteiten, kinderdagverblijven)
- overige voorzieningen (bijvoorbeeld crematoria, afgiftepunten afval in energiepark)

Medische voorzieningen¹:

- intramurale voorzieningen (bijvoorbeeld ziekenhuizen, verpleegthuizen)
- extramurale voorzieningen (bijvoorbeeld huisartspraktijken, tandartspraktijken)

Recreatievoorzieningen:

- culturele recreatievoorzieningen (bijvoorbeeld theaters, bioscopen, concertzalen)
- kerkelijke voorzieningen (bijvoorbeeld kerken, moskeeën)
- sportvoorzieningen (bijvoorbeeld voetbalvelden, fitnesscentra, zwembaden)
- leisure megacomplexen (bijvoorbeeld megabioscopen, pretparken, evenementenhallen, De Uithof in Den Haag, ski- en klimhallen)
- natuurrecreatievoorzieningen (bijvoorbeeld stadsparken, recreatiegebieden, vakantieparken, Noodzeekust)

Het praktijkblad "Publiekstrekkers" gaat in op de voorzieningen in de commerciële - en recreatieve dienstverlening. De voorzieningen in de maatschappelijke dienstverlening worden al in het Informatieblad toegelicht. Voor de voorzieningen in de medische dienstverlening zal een apart praktijkblad "Ziekenhuizen en zorginstellingen"

verschijnen. De maatregelen uit het Informatieblad "Vervoermanagement met Bedrijven" zijn van toepassing op een groot aantal bedrijven en instellingen. In het praktijkblad "Vervoermanagement bij publiekstrekkers" worden deze maatregelen uitgebreid met de maatregelen, die specifiek een positief effect zullen hebben op het milieu en de bereikbaarheid van publiekstrekkers. Deze aanvullende maatregelen worden in dit praktijkblad verder uitgewerkt en zijn in de overzichten nader aangeduid met (*).

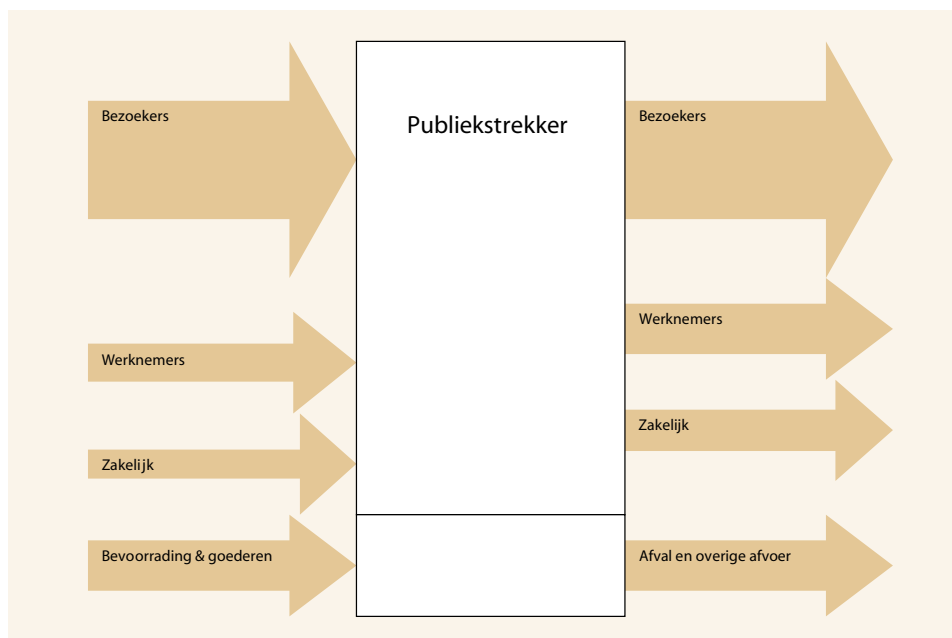
In het Informatieblad vindt een onderverdeling plaats op basis woon-werkverkeer, zakelijk verkeer of bezoekersverkeer van en naar de publiekstrekkers. Onderscheid wordt gemaakt voor de doelgroep, die de maatregel moet gaan uitvoeren. Is de eigenaar van de publiekstrekker verantwoordelijk of moet de afdeling verkeer van de gemeente hiervoor actie ondernemen? Het goederenvervoer van en naar deze publiekstrekkers zal apart worden uitgewerkt.

2. Publiekstrekkers

Vervoer van en naar de publiekstrekker is essentieel, een voorwaarde voor het voortbestaan van deze inrichtingen. Van alle reiskilometers in Nederland is 44% gerelateerd aan vrijetijds- en recreatief verkeer. Per jaar gaat het om bijna 82 miljard kilometer. Hiervan legt men 66 miljard kilometer met de auto af. Ongeveer 50% van de kilometers in de vrijetijd heeft een sociaal motief, zoals het bezoek aan vrienden en familie.

De overige 50%, te weten 33 miljard van de auto-kilometers in de vrijetijd, is toe te rekenen aan recreatie, cultuur, sport en dergelijke (bron CBS).

Publiekstrekkers hebben dagelijks te maken met grote stromen van in- en uitgaande bezoekers. De stroom werknemers is in verhouding klein.



² Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat bejaardentehuizen e.d. worden beschouwd als bestemmingen met een woonfunctie. Knooppunten zoals stations en vliegvelden hebben geen primaire bestemmingsfunctie, en worden daarom niet als voorziening beschouwd

Fotografie: Greet Bakker - van Roon



Hetzelfde geldt voor de omvang van het zakelijke-verkeer en goederen vervoer. Voor recreatieve en toeristische reisdoelen bestaan geen standaard reispatronen. Dit ligt aan het feit dat de bezoekers uit veel verschillende plaatsen komen. Het wegennet raakt overbelast en is niet meer in staat om de bezoekerstromen te kunnen verwerken. Lange files zijn het gevolg. Hier ligt een uitdaging om duurzaam reizen te stimuleren.

In het figuur links is schematisch weergegeven welke aan- en afvoerstromen een rol spelen in het personen- en goederenvervoer van en naar de publiekstrekker.

Publiekstrekkers zijn te verdelen in *Megacomplexen* en *Evenementen*.

- Megacomplexen hebben een vaste locatie.
- Evenementen hebben wisselende locaties en zijn tijdelijk op de locatie aanwezig. Onder een evenement verstaan we een georganiseerde activiteit, die gedurende een korte periode relatief veel bezoekers trekt.

Megacomplexen kunnen verdeeld worden naar schaalniveau (regionaal of nationaal) en naar branche: commercieel (shopping/retail bijvoorbeeld RAI) en recreatief (sport, recreatie- en themaparken bijvoorbeeld Gelredome).

- Het schaalniveau is van invloed op het verzorgingsgebied van de megacomplexen. Het is bepalend voor de afstand en gemiddelde reisduur en het heeft sterke invloed op de duur van het bezoek aan het complex.
- De branche, waartoe het megacomplex behoort, is bepalend voor de doelgroep. De doelgroepen verschillen door de spreiding over de tijd van het bezoek en de autoafhankelijkheid. Het bezoek aan een woonwinkel vindt op andere tijden plaats dan het bezoek aan de supermarkt. De bezoekers aan een IKEA of Makro komen juist met de auto voor het vervoeren van aankopen terwijl de bezoekers aan een sportcomplex minder afhankelijk van de auto zijn.

Voor een goede bereikbaarheid van de megacomplexen zijn de volgende voorzieningen noodzakelijk:

- voldoende parkeervoorzieningen
- directe openbaar vervoer verbindingen
- ontsluitende weginfrastructuur

Evenementen trekken in korte tijd veel bezoekers en hebben een grote verscheidenheid waardoor ze lastig in klassen zijn onder te verdelen.

De verdeling die gemaakt kan worden, is op basis van schaalgrootte van het verzorgingsgebied: lokaal, regionaal, nationaal en in sommige gevallen internationaal.

3. Voordelen vervoermanagement van personen en goederen bij megacomplexen en evenementen

De voordelen van vervoermanagement van personen en goederen bij megacomplexen en evenementen zijn:

- minder files en parkeerproblemen
- meer vervoersalternatieven, betere bereikbaarheid met tevens mogelijkheden voor niet-automobilisten
- meer vervoerscapaciteit en flexibiliteit bij grote aantallen bezoekers
- meer bezoekers voor de publiekstrekker door het reizen met een alternatief vervoermiddel onderdeel van de publiekstrekker zelf te maken (spreekbus vanaf het station)
- kostenbesparing op de parkeerinfrastructuur voor de eigenaar van de inrichting
- minder verkeer, minder overlast, minder stress onder de bezoekers
- toename verkeersveiligheid

4. Specifieke maatregelen en technieken gericht op personenvervoer

De maatregelen worden verdeeld in de categorieën uit het Informatieblad "Vervoermanagement met bedrijven"(2007), aangevuld met specifieke categorieën voor de doelgroep publiekstrekkers. De maatregelen, die specifiek zijn voor publiekstrekkers, worden beschreven in zogenaamde maatregelbladen. Deze zijn gemarkeerd met een (*). Bij de beschrijving wordt ook ingegaan op de toepasbaarheid en de haalbaarheid van deze maatregelen. De overige maatregelen zijn uitgebreid beschreven in het genoemde Informatieblad.

De maatregel categorieën zijn:

1. Minder verplaatsingen
2. Meer met de fiets en lopen
3. Meer met trein, bus, tram en metro
4. Minder milieuvuiling door de auto
5. Vollere auto's
6. Minder autokilometers
7. Meer aandacht voor parkeren en organisatie

De specifieke maatregel categorieën

8. Locatie en infrastructuur
9. Verkeersmanagement en routing
10. Beperken van Pieken

De meeste maatregelen kunnen publiekstrekkers in het kader van Vervoermanagement zelf nemen. Daarnaast zijn er maatregelen die andere overheden of vervoerders (OV-bedrijven) kunnen treffen, zoals verkeersmaatregelen in de vorm van regelgeving (geboden en verboden) en extra infrastructuur. Hierbij valt te denken aan fietspaden en een OV-halte. Deze maatregelen zijn daarom apart vermeld.

4.1 Minder verplaatsingen

Minder verplaatsen en toch aan activiteiten deelnemen is mogelijk. Hieronder volgen de maatregelen die inzetbaar bij een publiekstrekker. Deze zijn onder te verdelen in de categorieën werknemers, zakelijk en bezoekers (voor de details zie het Informatieblad).

Werknemers

- Thuis-/telewerken: voor de werknemers met een kantoorfunctie is dit een mogelijkheid.
- Verkorte werkweek: het verminderen van het aantal reisdagen door 4*9 uur in plaats van 5*8 uur te werken.

Zakelijk

- ICT-mogelijkheden: zij verminderen de behoefte om te reizen. Via tele- en videoconferencing kan men overleggen en de nodige afspraken maken.

Bezoekers

- Het verlengen van openingstijden: bezoekers komen meer gespreid aan en hebben voldoende tijd om alles rustig te kunnen bekijken en ervaren. Hierdoor valt een reden weg om, in elk geval op de korte termijn, de locatie nogmaals te bezoeken (bijvoorbeeld winkelcentra en attractieparken). De publiekstrekker zal dit laatste effect liever niet zien gebeuren.
- Het vooraf verstrekken van uitgebreide informatie over de publiekstrekkers: hierdoor voorkomt men onnodige reiskilometers (omdat het uitje bijvoorbeeld toch niet bleek, wat men ervan verwacht had).
- Het vooraf verstrekken van duidelijk reisinformatie om omrij-kilometers te vermijden.

4.2 Meer met de fiets en lopen

Bezoekers en personeelsleden die op minder dan ca. 7,5 km afstand wonen stimuleren om op de fiets of lopend te komen. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van de locatie. Bij een grotere afstand wordt snel naar de auto gekeken als alternatief. Maatregelen die genomen kunnen worden om fietsen en lopen te stimuleren zijn onder te verdelen in de categorieën algemeen, werknemers en bezoekers (voor de details zie het Informatieblad en www.fietsberaad.nl).

Algemeen

- Beveiligde en overdekte fietsstallingen voor werknemers en bezoekers (let op: bezoekers hebben geen toegangspasje, waardoor voor hen aparte maatregelen genomen moeten worden).
- Overleg met de plaatselijke overheid over de aanleg van goede fietsvoorzieningen (routes, bewegwijzering).

Werknemers

- Een fiets aan de werknemer schenken.
- Een fiets van de zaak aanbieden of een fiets ter beschikking stellen voor het woonwerk verkeer.
- Een fietsprivé project starten; het voorfinancieren van de fiets en fietsaccessoires, zoals regenkleiding en een fietsverzekering.
- Kleedkamers en douches beschikbaar stellen voor werknemers.

Bezoekers

- Vooraf informatie verstrekken over de bereikbaarheid per fiets.
- Fietsende bezoekers korting aanbieden op de entreekosten (d.m.v. bijvoorbeeld kortingsbonnen).
- Overleg met de lokale overheid over goede fietsvoorzieningen, zoals veilige comfortabele fietspaden/fietsstroken, goede bewegwijzering naar de publiekstrekker en naar de beveiligde fietsstallingen.
- Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van automatische stallingen en Park & Bike.
- Communicatie over de bereikbaarheid per fiets.

4.3 Meer met de trein, bus, tram en metro

Het stimuleren van openbaar en collectief vervoer zorgt ervoor dat minder mensen met de auto komen en het vermindert de parkeerdruk. Maatregelen op dit terrein kunnen onderverdeeld worden in de categorieën algemeen, werknemers en bezoekers (voor de details zie het Informatieblad).

Algemeen

- Zet shuttle- en pendelbussen in vanaf parkeerterreinen en treinstations op afstand van de publiekstrekker.
- Zorg tijdig voor vervangend vervoer bij het uitvallen van het collectief vervoer, biedt thuishomgarantie aan en communiceer hierover.

Fotografie: Jonathan Dease



- Laat pendelverkeer tussen nevenlocaties zoveel mogelijk met collectief vervoer plaatsvinden.
- Zorg voor betrouwbare en actuele reisinformatie op de locatie en geef reisadviezen via SMS.
- Organiseer het natransport (eventueel met pendelbussen vanaf het OV knooppunt (NS-station)).
- Geef speciale vervoerpasjes uit bij evenementen en tijdelijke gebeurtenissen.
- Biedt de mogelijkheid om online het openbaar vervoer te kunnen bekijken, boeken en betalen (www.OV9292.nl en NS-Businesscard, Mobility-Mixx).
- Overleg met de lokale overheden over de volgende onderwerpen:
 - maak het openbaar vervoer (OV) aantrekkelijker en veiliger
 - verbeter taxidiensten/deeltaxi's
 - verbeter de aansluiting van OV-lijnen en verhoog de frequentie op basis van de vraag
 - realiseer vrije banen voor collectief en openbaar vervoer * (p1)
 - realiseer Transferia & toeristische overstap punten * (p2)

Werknemers

- Verstrekken van OV vervoersbewijzen aan de werknemers door de werkgever.
- Voorfinancieren van OV abonnementen door de werkgever. Dit verlaagt de drempel tot deelname en gebruik hiervan.
- Afsluiten van een grootgebruikscontract met de OV-bedrijven door de werkgever waardoor korting verkregen wordt. Deze korting kan aan de werknemers doorgegeven worden.
- Werk- en openingstijden aanpassen aan de dienstregeling van het OV.
- Een reglement voor dienstreizen vaststellen dat gericht is op het gebruik van het OV bij zakelijke reizen.
- "MobilityMixx" of NS-Business card introduceren om het zakelijk gebruik van het OV te stimuleren.

Bezoekers

- Een pakketbezorgdienst aanbieden waardoor bezoekers aangekochte pakketten thuis kunnen laten bezorgen en zelf met het OV kunnen reizen.
- Vooraf kunnen boeken van gewenst vervoer, zodat bekend is hoe bezoekers naar de publiekstrekker toe gaan en op welk tijdstip men aankomt/vertrekt. Tevens wordt hierdoor de bezoekers de moeite van het zelf regelen en uitzoeken van hun alternatief voor de autorit/reis uit handen genomen (www.tripticket.nl)
- Korting pakketten voor bezoekers afspreken met OV-aanbieders.
- De opening- en sluitingstijden afstemmen op de OV-vertrektijden en daarover afspraken maken met de OV-bedrijven.
- Speciale (gratis) vervoerpasjes aanbieden bij evenementen en tijdelijke gebeurtenissen.
- Aantrekkelijk vervoer aanbieden door inzet van huifkarren, treintjes, cabriobussen vanaf P&R en OV knooppunt* (p3).

- Tijdelijke parkeerplaatsen voor touringcars reserveren bij evenementen dicht bij de ingang van de inrichting* (p4).
- Overleg met de (lokale) overheden over de volgende onderwerpen:
 - Het openen van buslijnen voor rechtstreekse verbindingen tussen vakantieparken en toeristische trekpleisters.
 - Het inzetten van extra OV-vervoer bij evenementen.

4.4 Minder milieuvervuiling door de auto

Een publiekstrekker kan nadelige effecten hebben voor het milieu. Men kan maatregelen nemen om de overlast voor de omgeving te verminderen en een bijdrage te leveren aan de leefkwaliteit op en rond de locatie. De maatregelen zijn te onderscheiden naar maatregelen door de inrichting zelf en maatregelen die door de lokale overheid dienen te worden genomen.

Door de inrichting zelf te nemen maatregelen zijn:

- een schoon en zuinig eigen wagenpark realiseren;
- een training van "het Nieuwe Rijden" voor de werknemers van de organisatie opzetten;
- gedifferentieerde parkeertarieven toepassen, waarbij de hoogste Euroklasse en/of het zuinigste energielabel het minst hoeft te betalen;
- routing en de snelheid van het eigen autoverkeer op het eigen terrein zo inrichten, dat kwetsbare gebieden worden ontzien.

Door de lokale overheid te nemen maatregelen zijn:

- het gebruik van schone voertuigen voor het personen- en goederen vervoer bevorderen (vooral naar en in natuurgebieden);
- het toepassen van stil asfalt op toeleidingswegen door de woonomgeving;
- snelle aan- en afvoerwegen realiseren t.b.v. het georganiseerd vervoer; de bezoekers moeten met eigen ogen kunnen zien dat georganiseerd reizen naast financiële ook praktische voordelen oplevert.

4.5 Vollere auto's, car- en vanpoolen

Het stimuleren van EGV, Efficient Gebruikte Voertuigen zoals carpoolen en vanpoolen (het gezamenlijk reizen in een 6-8 persoonsvoertuig) zal het aantal autokilometers verminderen. Dit geldt zowel voor de medewerkers als voor de bezoekers van publiekstrekkingen. Maatregelen op dit terrein kunnen onderverdeeld worden in de categorieën werknemers en bezoekers.

Werknemers

- Het beschikbaar stellen van carpool of vanpool aan werknemers om het gebruik van vollere auto's te stimuleren. Vooral op locaties die moeilijk per openbaar vervoer bereikbaar zijn.
- Het reserveren van aparte stroken (EGV-stroken) op het terrein van de publiekstrekker voor EGV's
- Het aanbieden van een gereserveerde parkeer-

plaats voor samenrijders, dicht bij de ingang.

- Het matchen van potentiële deelnemers en het invoeren van een regeling met thuisomgarantie om potentiële car- en vanpoolers met elkaar in contact te brengen en hiervoor te interesseren.
- Het invoeren van betaald parkeren bij de inrichting; samenrijders krijgen korting of hoeven niets te betalen.

Bezoekers

- Het beschikbaar stellen van een voorkeu-parkeerplaats voor bezoekers indien ze met 6 of meer personen in een voertuig arriveren.
- Het reserveren van aparte stroken (EGV-stroken) op het terrein van de publiekstrekker voor EGV's
- Het invoeren van betaald parkeren bij de inrichting; samenrijders krijgen korting of hoeven niets te betalen.
- Het samenrijden bevorderen door bezoekers via een matchsysteem op de website met elkaar in contact te brengen. Door het aanbieden van kortingen kan de publiekstrekker dit gedrag bevorderen. Tevens de mogelijkheid bieden om het toegangsbewijs direct online te boeken en betalen.

4.6 Minder autokilometers door meer aandacht voor parkeren en organisatie

Het reguleren en spreiden van het parkeren draagt bij aan de bereikbaarheid van de locatie. Een ander effect is minder overlast voor de omgeving. Door het verkorten van de reisafstand valt veel te bereiken. Een publiekstrekker kan het aantal autokilometers verminderen door de volgende maatregelen te nemen (voor de details zie het Informatieblad):

Werknemers

- Nieuwe medewerkers aantrekken direct uit de omgeving van de publiekstrekker.
- Een verhuiskostenregeling of financiële vergoeding aanbieden aan de medewerkers die substantieel dicht bij het werk gaan wonen.
- Medewerkers die binnen een straal van 7,5 km van de werklocatie wonen, moeten verder weg (op afstand) parkeren.
- Bij de aanwezigheid van een Transferium * (p2) stimuleren om hier gebruik van te maken.

Zakelijk

- Opdrachtnemers betrekken uit de naaste omgeving van de inrichting.
- "Poolauto's" beschikbaar stellen voor de zakelijke verplaatsingen.
- Bijeenkomsten met derden plannen op centrale met het OV-bereikbare locaties, waardoor de reisafstand per auto beperkt blijft.

Bezoekers

- Mogelijkheid creëren om online te kijken, te boeken en te betalen waarna de automobilist een persoonlijke routeplanning toegestuurd krijgt en snel naar de parkeerplaats geleid wordt.

De lokale overheid kan in het kader van "parkeren en organisatie" de volgende aanvullende maatregelen nemen om de bereikbaarheid te verbeteren en de overlast op de omgeving te beperken:

- parkeerbeleid ontwikkelen: wie mag waar parkeren (criteria) tegen welk parkeertarief
- parkeerbeheer en gedeelde parkeercapaciteit reguleren* (p5)
- beperken van de parkeeroverlast in woongebieden door instellen blauwe zone
- parkeerwachters/verkeersregelaars aanstellen* (p6)
- parkeerkentallen toepassen
- pieken regelen en opvangen * (p7)
- de aanleg van recreatieve voorzieningen op loop- en fietsafstand van de bewoonde omgeving stimuleren

Fotografie: Recron



4.7 Verkeersmanagement en routing

Verkeersmanagement en routing dragen bij aan de bereikbaarheid van de locatie en draagt zorg voor minder verkeerschaos. Hiervoor kun je denken aan de volgende maatregelen:

- het aanstellen van parkeerwachters/verkeersregelaars, die het verkeer in goede banen leiden* (p6)
- het aanbrenge van actuele, betrouwbare en duidelijke bewegwijzering * (p9)
- het plaatsen van "tekstkarren" met informatie * (p9)

De lokale overheid kan in het kader van verkeersmanagement de volgende maatregelen treffen:

- tijdelijke afsluiting van wegen * (p9)
- openstelling spitsstroken buiten de spits tijdens recreatiepieken * (p9)
- dynamische route-informatie* (p9)
- dynamische verkeerslichten regelingen * (p9)

4.8 Beperken van pieken

Het beperken van pieken zorgt voor spreiding van de verkeersbewegingen en draagt zo bij aan de bereikbaarheid van de locatie. Hiervoor zijn de volgende maatregelen door de publiekstrekker te nemen:

- Voorafgaand en na afloop van het evenement een voor- en na programma agenderen (evt. per doelgroep), waardoor de aan- en afvoer meer gespreid zal plaatsvinden.
- Het doseren van de uitstroom, slagboom vaker gesloten houden, beperken van het aantal betaalmogelijkheden, versmallen van de uitstroommogelijkheden. * (p10)
- Het verplichten tot betaling van uitrijkaart (vast bedrag) voordat het evenement is afgelopen zodat na afloop de filevorming op terrein/in parkeergarages wordt beperkt.
- Het openstellen van de theaterbar na afloop van de uitvoering.
- Het vroegtijdig communiceren over files en de wachtrij in de parkeergarage (webcams, beeldschermen).*
- De mogelijkheid creëren om online het gewenste vervoer te bekijken, boeken en betalen en automatisch via SMS op de hoogte te blijven van vertragingen. (www.tripticket.nl)
- Het organiseren van speciale arrangementen (diners, overnachting, vervoer met touringcar).
- Het invoeren van prijsdifferentiatie (korting op parkeertarieven als je langer blijft of eerder aanwezig bent).

4.9 Communicatie en informatie

Door juiste communicatie en informatievoorziening kun je bezoekers op de hoogte stellen van de mogelijkheden om de locatie te bereiken. Dit draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de locatie. De volgende maatregelen zijn mogelijk:

- Bied vooraf informatie aan over bereikbaarheid (via internet, krant, radio, tv, huis-aan-huis



Fotografie: Recron

folders, bij aanmelden, promotie op campings en vakantieparken). *

- Verstrek informatie via SMS indien vervoer online is geregeld. (www.tripticket.nl)
- Overleg met de overheid over het aanbrenge van reisinformatie voor onderweg (bebording, dynamische informatie, persoonlijk via verkeersregelaars en promotie ter plekke).
- Verstrek reisinformatie via aankondigingen en publicaties over het evenement.
- Overleg met leveranciers van routeplanners over specifieke bereikbaarheids wensen om de overlast zoveel mogelijk te voorkomen.

4.10 Overige maatregelen

Hier zijn maatregelen genoemd die niet onder de andere onderdelen vallen en op verschillende vlakken rekening houden met vervoermanagement rond een locatie. Het gaat om de volgende maatregelen:

Algemeen: voer een vervoersonderzoek cq. experimenten uit om een goede prognose van de problematiek en de oplossingen te kunnen maken en:

- gebruik bestaande communicatie kanalen om alternatieven voor de auto te promoten;
- pak bovenstaande maatregelen integraal aan. Doe dit niet alleen maar overleg met gemeente en verkeer- en vervoeraanbieders;
- betrek investeerders, vervoerders, werkgevers en andere belanghebbenden in een vroeg stadium bij de planvorming. Mobiliteit is een structureel onderdeel van nieuwbouw plannen, ruimtelijke ordening etc.;
- optimaliseer de vervoerketen;
- maak de kosten van de mobiliteit inzichtelijk voor het management van de inrichting;
- krijg vooraf inzicht in aantallen reizigers per type vervoer door keuze vooraf te laten registreren zodat er tijdig passende maatregelen genomen kunnen worden en problemen kunnen worden voorkomen.

5. Specifieke maatregelen en technieken gericht op het goederenvervoer

De maatregelen voor het goederenvervoer worden verdeeld in de categorieën uit het algemene Informatieblad "Vervoermanagement met bedrijven".

1. Verplaatsen van minder kuub goederen
2. Afleggen van minder transportkilometers
3. Gebruiken van minder liters brandstof
4. Minder uitstoot van vervuilende stoffen
5. Minder geluidsoverlast

5.1 Verplaatsen van minder kuubs

Voor het verplaatsen van minder kuubs zullen er minder goederen moeten worden vervoerd. Om dit te kunnen realiseren kan men de volgende maatregelen treffen:

- het aanpassen van de verpakking, waardoor er minder lucht en verpakkingsmateriaal vervoerd wordt en er meer producten in een vervoereenheid passen.
- het voorkomen van het verplaatsen van lucht en water bij de productie van het product en de afhandeling van het afval.

5.2 Afleggen van minder transportkilometers

Hieronder volgt een overzicht van de maatregelen met betrekking tot het gebruik van minder transportkilometers:

- de goederen meer uit de naaste omgeving betrekken
- het fysieke transport vervangen door virtueel transport; goederen telefonisch of via internet bestellen. De gekochte goederen worden afgeleverd vanuit het dichtbij gelegen distributie centrum
- logistieke efficiency door bijvoorbeeld minder vaak te beleveren. In plaats van twee maal per dag of vier maal per week zou ook een maal per dag of drie maal per week kunnen volstaan
- transport efficiency door bijvoorbeeld route planning en navigatiesystemen in te zetten waardoor omrij kilometers zoveel mogelijk worden voorkomen
- efficiëntere belading waardoor bijvoorbeeld leegrijden bij aan- en afvoer voorkomen kan worden. Het bundelen van transportstromen en samenwerken tussen bedrijven en inrichtingen zoals attractieparken
- voertuig efficiency door grotere of lichtere wagens in te zetten

5.3 Gebruiken van minder liters brandstof

Maatregelen gericht op het gebruik van minder liters brandstof door:

- het gebruik van zuiniger motoren en brandstoffen (biobrandstof van de 2e generatie)
- het verbeteren van de luchtweerstand van de wagen
- het gebruik van lichtere materialen
- het aanpassen van het rijgedrag door de chauffeurs een training van Het Nieuwe Rijden te laten volgen
- het regelmatig controleren van de bandenspanning en het gebruik van incar apparatuur zoals toerentalbegrenzers en cruisecontrol.

5.4 Minder uitstoot van vervuilende stoffen

Maatregelen gericht op de uitstoot van schonere lucht zijn:

- gebruik maken van roetfilters op dieselloertuigen om de uitstoot van fijn stof te verminderen
- het aanschafbeleid van nieuwe vrachtwagens kan verder gaan dan op het gegeven moment wettelijk is voorgeschreven (de wagens voldoen eerder aan de Euro-normen, dan ze wettelijk verplicht zijn)
- rijden op aardgas en andere minder vervuilende brandstoffen
- tevens aandacht besteden aan andere mobiele bronnen op het terrein, zoals vorkheftrucks

5.5 Minder geluidsoverlast

Maatregelen die de geluidsbelasting door verkeer en vervoer kunnen verminderen:

- maatregelen gericht op minder kuubs en minder kilometers. Deze zullen door vermindering van het volume ook van invloed zijn op de geluidsbeperking
- het aantal verplaatsingen en (onnodige) kilometers verminderen. Dit draagt in belangrijke mate bij aan het verminderen van de geluidshinder op of langs spoorweg emplacementen
- gebruik van voertuigen en producten, die bij het laden en lossen minder geluidshinder veroorzaken. Voorbeelden hiervan zijn te vinden in het programma Piek: www.senternovem.nl/peik
- gebruik van stillere banden. Dit draagt significant bij aan de geluidsreductie. Zie ook www.destilleband.nl

6. Tot slot

Afhankelijk van de situatie ter plaatse zullen niet alle maatregelen even effectief zijn. Het is daarom aan te bevelen om eerst te bepalen wat de grootste problemen zijn en hierbij passende maatregelen te kiezen.

Het is ook belangrijk om van tijd tot tijd de resultaten te meten en te evalueren en te bepalen of er nog andere maatregelen ingevoerd moeten worden. Vervoermanagement is een continue bezigheid.



Maatregelen

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Vrije banen voor collectief en openbaar vervoer |
| Nummer: | Nummer: P 1 |

Toepassingsgebied:

Werknemers en bezoekers van megacomplexen en evenementen op locaties met een bereikbaarheidsprobleem.

Beschrijving:

Een rijbaan, al dan niet fysiek gescheiden, wordt gebruikt voor collectief en openbaar vervoer (Efficiënt Gebruikte Voertuigen, EGV's) van en naar megacomplex of evenement. Gebruik van rijbanen specifiek voor een doelgroep draagt bij aan de bereikbaarheid van de locatie.

Er zijn een aantal varianten te onderscheiden:

- tijdelijk gebruik rijstrook voor evenement
- permanente strook (EGV-strook) voor vervoer naar megacomplex

De vluchtstrook kan tijdelijk gebruikt worden als rijbaan voor collectief en openbaar vervoer van en naar een evenement. Een permanente oplossing is meer geschikt voor een megacomplex met een vaste locatie.

Bestaande bus- en spitsstroken zijn hiervoor goed te gebruiken en dit is snel uitvoerbaar.

Belangrijke randvoorwaarden:

- bestaande rij/vlucht/spitsstrook beschikbaar
- als geen bestaande rijstrook gebruikt kan worden dient er voldoende ruimte te zijn op een permanente strook
- mogelijkheden om te kunnen handhaven op gebruik rijstrook
- het te verwachten gebruik is bepalend voor het toelatingsbeleid van de vrije baan. Vanpool en carpoolvoertuigen, EGV's alleen toelaten als het te verwachten gebruik door ander collectief en openbaar vervoer beperkt blijft. Hiermee kan men zorgen voor draagvlak
- het beschikbaar zijn van voldoende capaciteit op het wegennet in de buurt van het megacomplex of evenement is een pré, maar geen voorwaarde
- het combineren met P&R voorziening bij een aansluiting op het hoofdwegennet is een succesfactor

Maatregel te treffen door:

- lokale overheid in overleg met betrokken partijen zoals de andere overheden: provincie en/of stadregio, ondernemers, OV-bedrijven, omwonenden en politie.

Toepasbaarheid:

- op locaties waar geen ander hoogwaardig OV alternatief is
- zowel een parkeer- als bereikbaarheidsprobleem bij de publiekstrekker
- de kosten voor Park & Ride (parkeer+vervoerkosten) moeten lager zijn dan de parkeerkosten bij de publiekstrekker zelf
- buiten evenement om ook valt de vrije baan ook open te stellen voor vrachtverkeer

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen

- minder verkeersbewegingen, minder milieubelasting
- betere doorstroming van collectief en openbaar vervoer en eventueel het goederen vervoer

Nadelen

- de investeringskosten voor een permanente oplossing zijn hoog

Kosten en baten:

Kosten

- kosten voor tijdelijk gebruik rijstroken zijn beperkt. Kosten bestaan uit vergunning, handhaving, gebruik rijstrook
- kosten voor permanente oplossing zijn hoog. Kosten bestaan uit investering, aanpassen infrastructuur, handhaving (fysiek), onderhoud, bewegwijzering

Baten

- kosten besparingen bij gebruikers (minder brandstof, minder wachttijd). Hierdoor ontstaat draagvlak voor maatregel

Handhaafbaarheid:

Handhaving door het nemen van fysieke maatregelen (slagbomen, camera's) of via toezicht van politie en justitie.

Aanvullende informatie:

Effect maatregel zal toenemen in combinatie met andere maatregelen zoals transferia en toeristische overstappunten, vervoer arrangementen.

Bronnen van deze maatregel:

- "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006
- Mobiliteit en Evenementen, ECORYS, Amsterdam 2006
- Handboek Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden: Dienst Verkeer en Scheepvaart RWS www.rws-avv.nl (onder personenvervoer – handboeken en regelingen)

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Transferium / toeristische overstappunten |
| Nummer: | Nummer: P 2 |

Toepassingsgebied:

Woon-werkverkeer en bezoekersverkeer steden, natuurgebieden, kust.

Beschrijving:

Een transferium (ook wel P&R genoemd) is een comfortabel overstappunt op het openbaar of alternatief vervoer dat:

- logisch is gelegen op de route tussen herkomst en bestemming
- weinig tijdverlies oplevert bij het overstappen;
- voorziet in een openbaar vervoer verbinding tussen transferium en bestemming
- mogelijkheden biedt voor vestiging van tal van aantrekkelijke voorzieningen (zoals winkels, restaurants, garagebedrijven)

Een transferium biedt de mogelijkheid om de auto (bewaakt) te parkeren om vervolgens via natransport met openbaar of besloten collectief vervoer de bestemming te bereiken.

Een transferium is niet een doel op zich maar een middel om lokale knelpunten op te lossen. Het vormt een onderdeel van een totaal pakket om verkeersoverlast te reduceren en de aantasting van het milieu te voorkomen. Een transferium draagt bij aan het verlagen van de verkeersdrukke en stuurt verkeersstromen richting parkeervoorzieningen.

Belangrijke randvoorwaarden:

- participatie van lokale ondernemers bij de opstart en exploitatie van een Transferium. Juist de lokale ondernemers hebben kennis van de markt en weten waar behoefte aan is
- bepalen juiste omvang en juiste locatie van het P&R-terrein. Gezocht moet worden naar een locatie die enerzijds op de aanrij route van de gebruikers ligt en anderzijds een logisch overstappunt vormt in relatie tot de eindbestemming (bijvoorbeeld, toeristische bestemming). Deze keuze is essentieel voor het succes van de maatregel
- goede bereikbaarheid van het Transferium: de bewegwijzering moet optimaal zijn en de aansluitende OV-verbinding zo veel mogelijk zonder knelpunten
- stimuleren van het gebruik van het Transferium via promotie en door het parkeren op de bestemming te ontmoedigen (bijvoorbeeld door parkeren daar duurder te maken)
- ontwerp van het Transferium vanuit de bezoeker. Hij/zij wil de auto kunnen parkeren en verder zonder kosten zo efficiënt mogelijk naar de plaats van bestemming reizen. Denk hierbij ook aan het vooraf mogelijk maken van bekijken, boeken en betalen via het internet (www.parkticket.nl)
- bereikbaarheid van het Transferium per openbaar vervoer en met de fiets

Maatregel te treffen door:

- lokale overheid in overleg met betrokken partijen zoals de andere overheden: provincie en/of stadregio, ondernemers, OV-bedrijven, omwonenden en politie.

Toepasbaarheid:

- gebieden waar men het autogebruik wil ontmoedigen, zowel in stedelijke gebieden met grote parkeerdruk (stadsrand) als bij gevoelige (recreatieve) bestemmingen en/of gebieden rond gevoelige (recreatieve) bestemmingen (bestemmingstransferia)
- op afstand van publiekstrekkingen, evenementen en bedrijventerreinen
- als vertreklocatie van het vervoer over langere afstanden (herkomst transferia)

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen:

- ontzien van kwetsbare gebieden
- minder (verkeers) overlast omgeving
- lagere parkeerdruk

Nadelen:

- hoge opstartkosten
- verkeersaantrekkende werking Transferium door aanwezige voorzieningen
- ruimte beslag

Kosten en baten:

Kosten:

- de aanleg van de Infrastructuur

Baten:

- inkomsten zijn te halen uit enerzijds parkeren en anderzijds reclame. Bussen en parkeerkaartjes kunnen bijvoorbeeld worden voorzien van reclame uitingen van bedrijven

Handhaafbaarheid:

Transferia in de buurt van bedrijventerreinen kunnen onbedoeld gebruikt worden als gratis parkeerplaats voor werknemers van de daar gevestigde bedrijven. Combinatie parkeer+vervoerkaart kan dit tegengaan.

Aanvullende informatie:

De aantrekkelijkheid van transferia wordt vergroot door het toevoegen van faciliteiten als winkels, eetgelegenheden, enzovoort. Aanvullende faciliteiten zijn mede afhankelijk van het doel en de locatie van het transferium. In een stedelijk gebied zijn andere faciliteiten gewenst dan bij een Transferium op de Veluwe.

Verder is het mogelijk om excursies, wandelroutes, rondleidingen, enzovoort te laten starten vanaf het Transferium.

Bronnen van deze maatregel:

- Succesvoorbeelden ter navolging. Vervoermanagement als een professionele bedrijfsactiviteit met resultaat, ECORYS, Amsterdam 2005
- Transferium in Renesse in "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006
- Natuurtransferia op de Veluwe idem in "Dagje uit" www.maatregelencatalogus.nl, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Handboek Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden: Dienst Verkeer en Scheepvaart RWS www.rws-avv.nl (onder personenvervoer – handboeken en regelingen)

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Alternatief vervoer als huifkarren, treintjes, cabriobus, enzovoort inzetten vanaf Transferium, P&R en OV-knooppunt |
| Nummer: | Nummer: P 3 |

Toepassingsgebied:

Bezoekersverkeer van evenementen, mega-complexen, en recreatiegebieden.

Beschrijving:

Vanaf het Transferium alternatief vervoer laten rijden zoals, huifkarren, treintjes, cabriobus, shuttlebussen etc. om de eindbestemming te bereiken. Alternatief vervoer is onderdeel van de beleving van een evenement, megacomplex of een dagje strand.

Belangrijke randvoorwaarden:

- infrastructuur moet geschikt zijn voor alternatief vervoer
- transferium op korte afstand (maximaal 10 -15 min) van eindbestemming
- denk hierbij ook aan het vooraf mogelijk maken van bekijken, boeken en betalen via het internet (www.parkticket.nl)

Maatregel te treffen door:

- lokale overheid in overleg met betrokken partijen zoals de andere overheden: provincie en/of stadregio, de ondernemer van publiek-trekker, werkgevers, horeca, garage en OV-bedrijven, taxi ondernemingen, omwonenden, politie en justitie.

Toepasbaarheid:

- gebieden waar men het autogebruik wil ontmoedigen, zowel in stedelijke gebieden met grote parkeerdruk (stadsrand) als bij als bij gevoelige (recreatieve) bestemmingen en/of gebieden rond gevoelige (recreatieve) bestemmingen (bestemmingstransferia)
- op afstand van publiekstrekkers, evenementen en bedrijventerreinen

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen

- grotere bereikbaarheid
- stimuleert werkgelegenheid
- goed voor de leefbaarheid

Nadelen

- niet elke locatie geschikt voor alternatieven voor vervoer
- opstartkosten zijn hoog
- ruimte beslag
- vooral tijdens zomermaanden

Kosten en baten:

Kosten

- inzet van alternatieve vormen van vervoer

Baten

- besparing op de aanleg van parkeerplaatsen op "dure" locatie
- aantrekken extra bezoekers – baten bij ondernemer en overheid

Handhaafbaarheid:

Transferia in de buurt van bedrijventerreinen kunnen onbedoeld gebruikt worden als gratis parkeerplaats voor werknemers van de daar gevestigde bedrijven. Combinatie parkeer+ vervoerkaart kan dit tegengaan.

Aanvullende informatie:

Voor alternatieve vormen van vervoer is een transferium een goed vertrek- en aankomstpunt
Bronnen van deze maatregel:

- Transferium in Renesse in "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006;
- Natuurtransferia op de Veluwe idem in "Dagje uit"

| | |
|-------------------|--|
| Maatregel: | Maatregel: Inzet touringcars/bussen voor rechtstreeks vervoer naar bestemming in combinatie met aparte parkeerplaatsen bij ingang |
| Nummer: | Nummer: P 4 |

Toepassingsgebied:

Bezoekers megacomplexen (attractieparken, voetbalstadions, enz.) en evenementen (Floriade, Dickensfestival in Deventer).

Beschrijving:

Het gebruik van touringcars/bussen om bezoekers rechtstreeks te vervoeren naar megacomplexen en evenementen vanaf een willekeurige bestemming. Een extra stimulans is om de rit onderdeel te maken van de activiteit of het evenement wat bezocht wordt (sprookjesbus Efteling). Het bieden van extra voordelen voor bezoekers die reizen met touringcar of bus, zoals consumptie - of kortingsbonnen, zijn een extra reden om te kiezen voor deze optie.

Er zijn een aantal manieren om rechtstreeks vervoer met een touringcar in te vullen:

- touringcars inzetten van begin tot eind punt, verzamelen bij opstappunt aan begin
- touringcars inzetten van transferium of opstappunt. Auto parkeren bij transferium of opstappunt
- touringcar rijdt een route en pikt op verschillende locaties bezoekers op

Zorgen voor aparte parkeerplaatsen dicht bij de ingang zodat bezoekers niet ver hoeven te lopen. Om te voorkomen dat het busvervoer in het verkeer vast raakt, waardoor het voordeel t.o.v. de eigen auto teniet wordt gedaan, mogen de bussen gebruik maken van speciale rijbanen, waar alleen touringcars en bussen mogen rijden (bijvoorbeeld gebruik van spitsstroken en waar mogelijk vluchtstroken). Na afloop van het bezoek aan het evenement enz. worden de bezoekers weer op hun beginpunt terug gebracht.

Belangrijke randvoorwaarden:

- vooraf inzicht krijgen in het aantal bezoekers, dat gebruik zal gaan maken van deze optie (mogelijk is om reis met touringcar/bus te koppelen aan entreebewijs, of van te voren te reserveren, of arrangement). Denk hierbij ook aan het vooraf mogelijk maken van bekijken, boeken en betalen via het internet (www.tripticket.nl)
- de kosten laag houden voor bezoeker, bijvoorbeeld korting in combinatie met entreebewijs, om een aantrekkelijk alternatief te bieden;
- beschikbaarheid van opstappunten, touringcars of bussen en chauffeurs
- garantie dat er vervoer geregeld is, ongeacht het aantal deelnemers per bus
- bieden van een thuiskomgarantie ongeacht het tijdstip
- goede aan- en afvoerwegen voor de touringcars van en naar de dichtbij gelegen opstapplekken

Maatregel te treffen door:

- publiekstrekker en dagtoerisme bedrijven in overleg met lokale overheid en betrokken partijen zoals ondernemers, OV-bedrijven, omwonenden en politie/justitie.

Toepasbaarheid:

- bij evenementen, waar minimaal 5.000 bezoekers zijn te verwachten
- als er problemen zijn te verwachten met parkeren en filevorming op de toeleidende wegen

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen:

- minder autokilometers
- minder auto's dus minder parkeerdruk
- meerdere bezoekers tegelijkertijd vervoeren
- minder milieubelasting per bezoeker bij voldoende bezetting
- betere bereikbaarheid locatie
- ook niet-automobilisten kunnen megacomplexen of evenementen bezoeken

Kosten en baten:

Kosten

- inzet bussen en chauffeurs, gebruik opstappunten

Baten

- deelnemers bijdragen aan vervoer en extra entreegelden of reclame inkomsten door reclame in touringcar of bus

Handhaafbaarheid:

Gebruik van speciale rijstroken handhaven door labelling van bussen.

Aanvullende informatie:

Bronnen van deze maatregel:

- Dance Valley, EK Voetbal 2000 in "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006
- Mobiliteit en Evenementen, ECORYS, Amsterdam 2006

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Maatregel: | Maatregel: Parkeerbeheer |
| Nummer: | Nummer: P 5 |

Toepassingsgebied:

Bezoekersverkeer van megacomplexen, evenementen en ziekenhuizen.
Woon-werkverkeer en zakelijk verkeer kantoren complexen en ziekenhuizen
Werknemers, bezoekers bij kantorenparken, ziekenhuizen en publiekstrekkers.

Beschrijving:

Iedereen wil graag zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming parkeren. Dit is lang niet altijd mogelijk. Op het moment dat er te weinig parkeer-capaciteit is, wordt er in de berm, op wegen en andere plaatsen geparkeerd. Dit is niet wenselijk. Parkeerbeheer heeft als doel het ontmoedigen van parkeren op plaatsen waar dit niet wenselijk is. Parkeerbeheer is onderdeel van parkeerbeleid.

Per situatie zal bepaald moeten worden welke mogelijkheden er zijn om te parkeren. Kan er gebruik gemaakt worden van de in de omgeving aanwezige parkeercapaciteit. Of moet er gebruik gemaakt worden van alternatieven om pieken op te vangen.

Belangrijke randvoorwaarden:

- aanwezigheid van parkeerinfrastructuur met voldoende capaciteit
- gemeenten zijn verantwoordelijk voor parkeer-beheer
- ontmoedigen foutparkeren via handhaving
- afstemming met beheerders parkeerterreinen
- goede parkeerverwijzing en communicatie
- denk hierbij ook aan het vooraf mogelijk maken van bekijken, boeken en betalen via het internet (www.parkticket.nl)

Maatregel te treffen door:

- lokale overheid in overleg met betrokken partijen zoals werkgevers, publiekstrekker, ondernemers, horeca, OV-bedrijven, omwonenden, parkeerbeheer, politie en justitie.

Toepasbaarheid:

Evenementen/megacomplexen in de buurt van werklocaties en bedrijventerreinen

Voor- en nadelen:

Voordelen

- minder foutparkeren, minder parkeerdruk
- snel te realiseren door goed overleg

Nadelen

- aanpassen of aanleg van infrastructuur noodzakelijk

Kosten en baten:

Kosten

- het aanpassen van het toegangssysteem, bebording, parkeerautomaten

Baten

- de parkeer opbrengsten die de bezoekers in het laatje brengen

Handhaafbaarheid:

Handhaving afdwingen via controle, toezicht en boetes.

Aanvullende informatie:

Voorbeelden zijn:

- het openstellen van het parkeerterrein van het ministerie van VenW voor de weekend bezoekers van Madurodam
- bezoekers van de Megabioscoop in Amsterdam Bijlmer of Ikea parkeren op het bedrijventerrein

Bronnen van deze maatregel:

- "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006
- www.slimreizen.nl
- www.vm2.nl

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Inzet parkeerwachters / verkeersregelaars |
| Nummer: | Nummer: P 6 |

Toepassingsgebied:

Publiekstrekking, megacomplexen en evenementen.

Beschrijving:

Inzet van parkeerwachters en verkeersregelaars om automobilisten te geleiden naar vrije parkeerplaatsen. Door het inzetten van parkeerwachters, die de bezoekers snel naar een vrije parkeerplaats leiden, worden de parkeerproblemen (deels) opgelost. Ook door te werken met uitrijkaarten wordt de doorstroming bevorderd.

Belangrijke randvoorwaarden:

- beschikken over voldoende parkeervoorzieningen
- zorg voor opvang van pieken via bijvoorbeeld openstellen weilanden e.d.
- voorkom wachtrij van auto's die nog moeten afrekenen voor de parkeerplaats, door dit vooraf via internet mogelijk te maken (daardoor slechts nog controle van een bewijs)

Maatregel te treffen door:

- publiekstrekking in overleg met lokale overheid en betrokken partijen zoals ondernemers, leveranciers, parkeerbeheer, omwonenden en politie/justitie

Toepasbaarheid:

- publiekstrekking, waar de bezoekers gedurende een beperkte periode arriveren en snel willen parkeren
- evenementen waar geen vaste bewegwijzering aanwezig is en de meeste bezoekers onbekend zijn

Voor- en nadelen milieu:

Voordelen

- voorkomt wild parkeren in berm en woonwijken
- minder file vorming
- minder overlast voor de omgeving, verbetert de leefbaarheid
- creëert een aantal (bij)banen
- tevreden bezoekers

Kosten en baten:

Kosten

- voornamelijk de loonkosten (en evt. kledingkosten) van de parkeerwachters / verkeersregelaars

Baten

- opbrengst uit parkeergeld

Handhaafbaarheid:

Aanwezigheid van politie voor toezicht.

Aanvullende informatie:

Verkeersregelaars moeten goed herkenbaar zijn,

zowel overdag als 's nachts

Bronnen van deze maatregel:

- Beverwijkse bazaar, Efteling uit "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Pieken in parkeerdruk regelen en opvangen |
| Nummer: | Nummer: P 7 |

Toepassingsgebied:

Megacomplexen en evenementen.

Beschrijving:

Pieken in parkeerdruk opvangen door gebruik te maken van weilanden, dorpsweide, afsluiten wegen, terreinen, enzovoort. Op het moment dat de reguliere parkeervoorzieningen vol beginnen te raken, andere omliggende terreinen gebruiken om te kunnen parkeren.

Belangrijke randvoorwaarden:

- beschikken over voorzieningen/terreinen om pieken op te vangen
- afstemming met eigenaren/beheerders van terreinen
- iemand moet constateren dat reguliere parkeervoorziening vol begint te raken en besluiten om andere terreinen te gebruiken om piek op te vangen (parkeerwachter/verkeersregelaar?)
- voorzieningen om aanrij route aan te passen (hekken, pionnen, enzovoort)
- aparte uitrij routes onafhankelijk van aanrij routes
- goede bewegwijzering

Maatregel te treffen door:

- publiekstrekker in overleg met lokale - en regionale overheid (provincie en stadsregio) en betrokken partijen zoals grondeigenaren, ondernemers, omwonenden, OV-bedrijven, politie.

Toepasbaarheid:

Bij publiekstrekkers waarbij het aantal bezoekers per dag moeilijk valt te voorspellen.

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen

- voorkomt wild parkeren in bermen en woonwijken
- minder file vorming
- minder overlast voor de omgeving

Nadelen

- vraagvolgend wat extra publiek kan aantrekken

Kosten en baten:

Kosten

- bestaan uit huur en gebruik terreinen

Baten

- bestaan uit parkeergelden

Handhaafbaarheid:

Aanwezigheid van politie voor toezicht.

Aanvullende informatie:

Zorg ook voor alternatieve vormen van vervoer, zoals collectief busvervoer www.tripticket.nl en aarzel niet de toegang van het gebied af te sluiten "vol is vol".

Bronnen van deze maatregel :

Beverwijkse bazaar, Efteling, kustgebieden uit "Dagje uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006.

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Combineren & uitwisselen capaciteit (parkeervoorzieningen) megacomplexen (bioscoop, theater, stadion en ziekenhuizen) |
| Nummer: | Nummer: P 8 |

Toepassingsgebied:

Werknemers, bezoekers bij kantorenparken, ziekenhuizen en publiekstrekkingen.

Beschrijving:

Iedereen wil graag zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming parkeren, dit is lang niet altijd mogelijk. Op het moment dat er te weinig parkeercapaciteit is, wordt er in de berm, op wegen en andere plaatsen geparkeerd. Dit is niet wenselijk. Per situatie zal bepaald moeten worden welke mogelijkheden er zijn om te parkeren. Kan er gebruik gemaakt worden van de aanwezige parkeercapaciteit in de omgeving? Of moet er gebruik gemaakt worden van alternatieven om pieken op te vangen?

Het dubbel gebruiken van parkeerterreinen. Overdag parkeren voor werknemers en bezoekers, in de avonden en weekenden parkeren voor recreatie, sport, koopavonden en dergelijke.

Belangrijke randvoorwaarden:

- nabijheid van andere publiekaantrekkende functies in de directe omgeving. Daarnaast is het ook van belang dat de tijden van de verschillende functies redelijk op elkaar aansluiten en dus niet te veel overlap vertonen
- de afstand tussen parkeerterreinen en locatie is niet te groot. Hoe groter de afstand hoe minder men geneigd is om verder weg te parkeren. Grote afstanden ondervangen met pendeldiensten geeft extra kosten
- parkeerkosten niet te hoog, anders geen stimulans om elders te parkeren
- goede afstemming tussen de verschillende partijen om problemen te voorkomen (denk aan overlappende openingstijden)
- denk hierbij (volgens de keuze voor deze formulering eerder een optie dan een randvoorwaarde) ook aan het vooraf mogelijk maken van bekijken, boeken en betalen via het internet (www.parkticket.nl)
- iemand die constateert dat reguliere parking vol raakt (als onder P7)

Maatregel te treffen door:

- lokale overheid in overleg met bedrijven en andere partijen zoals de andere overheden: provincie en/of stadregio, ondernemers, OV-bedrijven, omwonenden en politie/justitie.

Toepasbaarheid:

Bij publiekstrekkingen waarbij er grote fluctuaties optreden in het aantal bezoekers.

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen

- minder verkeersbewegingen
- vergroot (auto) bereikbaarheid locatie
- minder parkeerdruk

Nadelen

- verkeersaantrekkende werking

Kosten en baten:

Kosten

- zijn relatief laag, er wordt gebruik gemaakt van bestaande terreinen

Baten

- parkeeropbrengsten (extra)

Handhaafbaarheid:

Door slagbomen en pasjessysteem kunnen doelgroepen van elkaar worden gescheiden.

Aanvullende informatie:

Bronnen van deze maatregel:

Voorbeelden zijn:

- het openstellen van het parkeerterrein van het ministerie van VenW voor de weekend bezoekers van Madurodam
- bezoekers van de Megabioscoop in Amsterdam Bijlmer of Ikea parkeren op het bedrijventerrein

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Dynamisch verkeersmanagement en routing |
| Nummer: | Nummer: P 9 |

Toepassingsgebied:

Bezoekers megacomplexen (attractieparken, voetbalstadions, enz) en evenementen.

Beschrijving:

Het gebruik van Dynamisch verkeersmanagement geeft alternatieve routes of (vrije) parkeervoorzieningen voor het bereiken van de gewenste bestemming. Dynamisch route advies geeft lokaal de mogelijkheden voor alternatieve routes en parkeervoorzieningen en zorgt voor een betere verdeling van de wegcapaciteit en de doorstroming. Panelen boven de weg of "karren" met route informatie kunnen voor tijdelijke bewegwijzering gebruikt worden voor het weergeven van de routes. De dynamische informatie kan zelfs gebruikt worden om rijstroken af te sluiten, of toe te wijzen aan specifieke verkeersstroom als touringcars of bussen. Je kunt er bij een evenement voor kiezen om het vrachtverkeer te weren en via andere routes om te leiden.

Het slimme gebruik van verkeerslichten kan de doorstroming bevorderen. Bij weinig verkeer groene golf, bij veel verkeer doseren. Zorgen voor goede parkeer routes en aan-/afvoer routes draagt bij aan een goede doorstroming en bereikbaarheid.

Belangrijke randvoorwaarden:

- beschikbaarheid Dynamisch Route Informatie Panelen (DRIP's)
- eventuele alternatieven als "karren" met route informatie plaatsen op strategische locaties
- de bereidheid van de wegbeheerders om mee te werken

Maatregel te treffen door:

- lokale -, regionale -, rijksoverheid in overleg met betrokken publiekstrekker en partijen zoals ondernemers, OV-bedrijven, omwonenden en politie

Toepasbaarheid:

- panelen vooral van toepassing bij mega-complexen, met wisselende evenementen
- mobiele bewegwijzering bij niet reguliere evenementen
- beschikbaar stellen van actuele informatie over reistijden met OV en auto

Voor- en nadelen (milieu):

- minder files (minder CO₂ en fijn stof)
- spreiding van verkeersbewegingen
- betere doorstroming (minder CO₂ en Fijn stof)
- minder zoekverkeer t.g.v. verkeerd rijden (minder CO₂)
- minder parkeerdruk
- minder overlast voor omgeving (geluid en luchtverontreiniging)

Kosten en baten:

Kosten

- directe kosten zijn de aanleg van de DRIPS
- huur en gebruik van tijdelijke bewegwijzering

Baten

- optimaal gebruik van de parkeervoorzieningen
- tevreden bezoekers
- betere bereikbaarheid

Handhaafbaarheid:

Verkeersregelaars en politie toezicht.

Aanvullende informatie:

Draag zorg voor betrouwbaarheid van de informatie anders bereik je het tegendeel

Bronnen van deze maatregel:

- Dance Valley uit "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006
- www.maatregelencatalogus.nl, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Handboek Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden: Dienst Verkeer en Scheepvaart, RWS www.rws-avv.nl (onder personenvervoer – handboeken en regelingen)

| | |
|-------------------|---|
| Maatregel: | Maatregel: Doseren, afknijpen, versmallen in/uitstroom mogelijkheden |
| Nummer: | Nummer: P 10 |

Toepassingsgebied:

Megacomplexen en evenementen.

Beschrijving:

Het doseren, afknijpen of beperken van de in/uit stroommogelijkheden spreid de verkeersbewegingen in de tijd en draagt bij aan een betere beheersing van de verkeersstroom. Het verkeer wordt druppelsgewijs toegelaten, waardoor het verkeer optimaal blijft doorstromen.

Belangrijke randvoorwaarden:

- draag zorg voor bufferruimte om het verkeer zo te doseren
- verstrek informatie aan de weggebruikers (bijvoorbeeld volledige route informatie vanaf thuisadres tot aan de gewenste parkeerplaats bij het evenement)
- draag zorg voor alternatieve activiteiten om de wachttijd op de locatie aangenaam door te kunnen brengen
- voorkom de mogelijkheden van sluipverkeer

Maatregel te treffen door:

Publiekstrekker i.s.m. de lokale overheid en in overleg met betrokken partijen zoals de andere overheden: provincie en/of stadregio, ondernemers, OV bedrijven, omwonenden en politie/justitie.

Toepasbaarheid:

Situaties waarin een groot deel van de bezoekers tegelijkertijd aankomen of weer zullen vertrekken.

Voor- en nadelen (milieu):

Voordelen

- snellere doorstroming (minder CO₂)
- bescherming gevoelige bestemmingen

Nadelen

- meer file vorming en wachttijden op en bij toe- en afritten
- omrijkilometers geven extra CO₂-uitstoot

Kosten en baten:

Kosten

- aanpassen van de infrastructuur, zoals de aanleg van bufferzones, mobiele barriers en verkeerslichten

Baten

- besparen op reistijd verlies
- betere bereikbaarheid geeft economisch gewin
- extra omzet in de horeca

Handhaafbaarheid:

- door harde infrastructurele maatregelen verkeerd gedrag voorkomen
- via video registratie en gericht verkeerstoezicht het goede gedrag beïnvloeden

Aanvullende informatie:

Maatregel in afstemming met dynamisch verkeersmanagement.

Bronnen van deze maatregel:

- "Dag je uit"; een voorbeelden boek over recreatie verkeer, KPVV Rotterdam, juli 2006
- www.maatregelencatalogus.nl, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Handboek Mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden: Dienst Verkeer en Scheepvaart, RWS www.rws-avv.nl (onder personenvervoer – handboeken en regelingen)

InfoMil is een initiatief van de ministeries van VROM en Economische Zaken, in samenspraak met Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen. InfoMil is een opdracht van het ministerie van VROM en een onderdeel van SenterNovem.

InfoMil

Juliana van Stolberglaan 3

2595 CA Den Haag

Postbus 93144

2509 AC Den Haag

Telefoon 070 373 55 75

Telefax 070 373 56 00

info@infomil.nl

www.infomil.nl

Een publicatie van InfoMil,
november 2007

1MUM07002

© InfoMil, Den Haag 2007