

# KpVV Bericht

Informatiebulletin over actuele verkeers-  
en vervoerontwikkelingen

Nummer 95  
Juni 2010

## Persoonlijk benaderen van bewoners is sleutel tot succes

Het duurzame mobiliteitsbeleid van het Zuid-Zweedse Lund is effectief: tegen relatief lage kosten een daling van het autoverkeer. Dé succesfactor is het persoonlijk benaderen van inwoners. Dat leidt tot hoger bewustzijn en ander reisgedrag. En dat in een gebied zonder verkeersproblemen. Lund is dé voorbeeldstad voor duurzame mobiliteit in Zweden. In dit bericht meer over de aanpak van Lund en de effecten.

### LundaMaTs

LundaMaTs is het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan uit 1996 van de gemeente Lund (stad: 76.000 inwoners, hele gemeente: 100.000). MaTs staat voor miljöanpassad transport system, ofwel duurzaam verkeerssysteem. Het plan bevat doelen en maatregelen op het gebied van milieu, klimaat en leefbaarheid. Zie ook KpVV-bericht 42 'SVV-acties slaan aan'.

### Veel communicatie

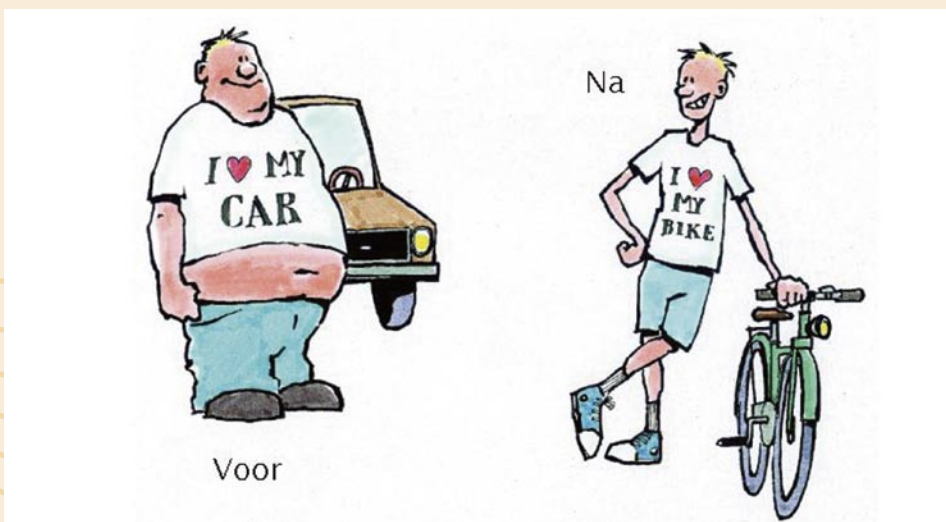
Lund heeft fietsroutes en fietsenstallingen aangelegd. Ook rijdt er de Lundlink, een

snelle bus naar de universiteit, het ziekenhuis en een kantorenpark. Daarnaast is veel energie gestoken in de communicatie met inwoners: Lund kent een doorlopende fietscampagne, verstrekt probeerkaartjes voor het openbaar vervoer, stimuleert schone voertuigen en promoot autodelen.

Ook zijn er projecten voor scholen en werkgevers. Er is een informatiecentrum voor reisinformatie, abonnementen en campagnes. Last but not least: Lund gaat in gesprek met bewoners die openstaan voor informatie over mobiliteit.

### Fietsactie

Veel maatregelen zijn niet uniek. Opvallend is dat ze sterk samenhangen, goed doordacht zijn en geen eenmalige acties zijn. Neem de fietsactie: die staat in het teken van gezondheid. Deelnemers tekenen een contract. Ze stemmen in om een jaar lang de auto te laten staan en met de fiets naar het werk te gaan. Vooraf, tussentijds en na afloop vullen ze een vragenlijst in. In ruil daarvoor krijgen ze een fietscomputer, een fietshelm, fietsverlichting, reflecterende kleding en regenkleding. De actie is gericht op automobilisten.





>>>

## Keukentafelgesprekken

Een succesnummer is het keukentafelgesprek. Dat werkt simpel en doeltreffend: de gemeente gaat huis-aan-huis de dialoog aan met bewoners. Hoe denken zij over het verkeer en milieu in het algemeen en hun reisgedrag in het bijzonder? Bewoners die hiervoor open staan, krijgen informatie over autodelen, fietsen, Het Nieuwe Rijden, openbaar vervoer en schone auto's. Ook kunnen ze een contract tekenen voor de fietsactie of probeerkaartjes krijgen voor het openbaar vervoer. Met de helft van de benaderde huishoudens is gesproken; 8 op de 10 kreeg nieuwe informatie. Van de deelnemers is 35 procent beïnvloed. Ruim 2.000 deelnemers (11 procent) laten nu regelmatig de auto staan. Dat is 564 meer dan bij de controlegroep die geen keukentafelgesprek heeft gehad.

## Evaluatie

In 2001, 2004 en 2008 heeft Lund het beleid geëvalueerd. Daarvoor is de Sumo-methode gebruikt. De vraag was of de bewoners bekend zijn met de boodschap van LundaMaTs, namelijk dat ze door anders te reizen kunnen bijdragen aan een leefbare stad en een beter klimaat. Ook wilde de gemeente achterhalen of de maatregelen daadwerkelijk hebben geleid tot meer duurzame mobiliteit. Daarvoor zijn enquêtes gehouden onder 4.000 inwoners. De respons was 53 procent.

## Bekendheid

Veel inwoners voelen zich betrokken bij onderwerpen als verkeer en milieu. Tussen 2004 en 2008 steeg de betrokkenheid van 72 naar 80 procent. Van de inwoners is 40 procent bekend met een of meer maatregelen uit LundaMaTs.

## Ander gedrag

Het percentage inwoners met een andere houding ten aanzien van duurzame

mobiliteit steeg van 10 procent in 2001 tot 30 procent in 2008. Een kwart van de inwoners reist daadwerkelijk duurzamer: 10 procent is meer gaan fietsen, 7 procent past Het Nieuwe Rijden toe, 6 procent gebruikt het openbaar vervoer vaker en 4 procent carpoolt meer. Verder hebben 400 bewoners een schone auto aangeschaft en zijn 300 gaan autodelen.

## Effecten

In het stedelijk gebied daalde het autobruik van 30 naar 26 procent. Het gebruik van het openbaar vervoer daalde van 15 naar 8 procent. Fietsen en lopen stegen van 55 naar 66 procent. In het woon-werkverkeer nam het aandeel openbaar vervoer flink toe (en het fietsgebruik af). De totale mobiliteit in de gemeente Lund steeg met 9 procent. Dat is fors lager dan het landelijke gemiddelde van 23 procent. Lund legt in het woon-werkverkeer het accent op openbaar vervoer en voor de overige verplaatsingen op de fiets. Die keus zie je terug in de cijfers.

De kosten voor communicatie en campagnes bedroegen € 400.000 per jaar. Dat is 8 cent per uitgespaarde kilo CO<sub>2</sub>. In de Zweedse stad Jönköping kostte een vergelijkbaar programma 20 cent per kilo CO<sub>2</sub>.

### Effecten LundaMats

betrokkenheid	80 %
bekendheid	40 %
andere houding	30 %
duurzaam reisgedrag	26 %
minder autokilometers	20 miljoen
minder CO <sub>2</sub>	4.400 ton
kosteneffectiviteit	€ 0,08 /kg CO <sub>2</sub>

## Lessen

Lund laat zien dat het zinvol is om duurzaamheidsdoelen op te nemen in verkeersbeleid en ze te vertalen in acties. Dat bevelen we ook aan in de KpVV-visie op duurzame mobiliteit. Communicatie met bewoners is doeltreffend in samenhang

met betere voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer. Veel mensen staan open voor de boodschap. Dat leidt tot duurzamer reisgedrag tegen relatief beperkte kosten. Het persoonlijk benaderen van inwoners is bijzonder effectief. Dat is ook interessant voor Nederlandse steden. Een eerste proef in Rotterdam en Den Haag toont dat er potentie is. Tot slot helpt de Sumo-methode om maatregelen te plannen, het effect ervan zichtbaar te maken en de kosteneffectiviteit te bepalen. KpVV introduceert Sumo in Nederland.

## Meer informatie

- [www.kpvv.nl/Sumo](http://www.kpvv.nl/Sumo)
- KpVV-bericht 42
- Visie duurzame mobiliteit
- Persoonlijke benadering Rotterdam/Haaglanden
- Individual marketing: a global approach for a global problem



### Colofon

Meer informatie over dit onderwerp:  
Friso Metz  
Telefoonnummer: 06 2054 3902  
E-mail: [friso.metz@kpvv.nl](mailto:friso.metz@kpvv.nl)

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) voorziet de decentrale overheden van benodigde kennis en netwerken bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Kennisplatform Verkeer en Vervoer  
Postbus 24051  
3502 MB Utrecht  
T 030 291 8200  
F 030 291 8299  
E [info@kpvv.nl](mailto:info@kpvv.nl)  
I [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl)

Bezoekadres:  
Jaarbeursplein 15, 3521 AM Utrecht