



Maximaliseer mobiliteitsmanagement

Een leidraad op basis van de resultaten van het MAX-project – gericht op de uitdieping, standaardisering en verbetering van mobiliteitsmanagement.

- Hoe te beginnen
- Kwaliteit
- Campagnes
- Ruimtelijke planning
- Evaluatie



Inhoud

Mobiliteitsmanagement is nauw verbonden met ruimtelijke planning en verkeersplanning. Het omvat beleid, planning en strategie, implementatie en monitoring/evaluatie. MAX heeft instrumenten ontwikkeld die al deze aspecten omvatten:

Starten met mobiliteitsmanagement: MaxExplorer	4
Max definieert, beschrijft en helpt bij het kiezen van de juiste maatregelen voor uw MM-projecten.	
Kwaliteitszorg in mobiliteitsmanagement: MaxQ	6
MAXQ – een systeem om kwaliteit te introduceren, te verzekeren en zo systematisch MM te verbeteren.	
Sensibilisatiecampagnes: MaxTag	8
Campagnes zijn een belangrijke component van MM – MAX laat zien hoe deze effectiever te maken.	
Ruimtelijke planning en mobiliteitsmanagement: MaxLupo	10
Het potentieel van MM is nog groter als het geïntegreerd wordt met ruimtelijke planning: MAX heeft richtlijnen ontwikkeld, die aangeven hoe dit kan gedaan worden.	
Plannen, monitoren en evalueren met MaxSumo	12
Het MaxSumo-instrument streeft een standaardisering op Europees niveau na en kan u helpen bij de planning, monitoring en evaluatie van uw mobiliteitsmanagementprojecten.	
MaxEva: Kennis opbouwen	14
MaxEva lijkt in veel opzichten op MaxSumo maar dan op het web. Hoe vaker MaxEva wordt gebruikt, des te meer MM-resultaten er zullen zijn om mee te vergelijken en om te gebruiken bij de planning van nieuwe projecten.	
MaxSem	16
MaxSem is een instrument om te modelleren en het stelt u in staat om processen van gedragsverandering te begrijpen en uw doelgroep overeenkomstig te segmenteren.	
Ander interessant materiaal via MAX en EPOMM	17
Onderzoeksresultaten, gevalstudies, CWA, Web	

Samengevat:

- MAX **verbreedt** het terrein van mobiliteitsmanagement door een link te leggen met ruimtelijke planning.
- MAX **verbetert** MM met een aantal nieuwe planningsinstrumenten (MaxExplorer, MaxSumo, MaxEva, MaxSem, MaxLupo), met een kwaliteitszorgsysteem (MaxQ) en met richtlijnen om succesvolle campagnes te ontwikkelen en te implementeren (MaxTag).
- MAX helpt bij het **standaardiseren** van mobiliteitsmanagement met heldere definities, met een handig instrument voor monitoring en evaluatie (MaxSumo en MaxEva) en met een aantal standaardprocedures. Een nieuw standaard kwaliteitszorgsysteem voor MM is klaar om ook op Europees niveau ingevoerd te worden.

Het Europees Platform voor Mobiliteitsmanagement (EPOMM) werkt mee aan de promotie en de verspreiding van deze instrumenten.

We hebben mobiliteitsmanagement verbeterd, verbreed en gestandaardiseerd – klaar voor gebruik

“ Als u deze brochure in handen heeft, gaan wij ervan uit dat u vertrouwd bent met de problemen die door (auto-)mobiliteit veroorzaakt worden – en ook dat u denkt dat mobiliteitsmanagement wel eens nuttig kan zijn bij het zoeken naar oplossingen. Vandaar gaan we u hier niet overstelpen met argumenten waarom dit belangrijk is – wij willen u meteen van de nodige feiten voorzien – zonder omwegen.

Het MAX-project liep van 2006 t/m 2009 en was het grootste onderzoeksproject rond mobiliteitsmanagement binnen het Zesde Europese Kaderprogramma. Het MAX-consortium bestaande uit 28 partners, stond in om mobiliteitsmanagement verder uit te diepen, te standaardiseren en te verbeteren – en deed dit op het gebied van kwaliteitszorg, campagnes, evaluatie, modelleren en ruimtelijke planning.

Op deze terreinen heeft MAX nieuwe onderzoeksresultaten voortgebracht – maar daarnaast ook een hele waaier aan instrumenten. Deze brochure wil u een snel overzicht geven over beide zaken. Wij hopen u ervan te overtuigen om de eerste stappen te zetten om deze instrumenten ook uit te proberen én zo uw mobiliteitsmanagementprojecten en -maatregelen te verbeteren.

Een uniek aspect van MAX is dat het niet één van die vele projecten is, die stoppen van zodra de fondsen opgedroogd zijn. Integendeel, het is één van de weinige projecten waarvan de verspreiding doorloopt nadat het project allang afgerond is. Dat kan omdat veel van de werkzaamheden binnen MAX direct door het Europese Platform voor Mobiliteitsmanagement (EPOMM) werden gesteund en nog steeds door hen worden ondersteund – om zo de groei, de standaardisering en verspreiding van mobiliteitsmanagement in heel Europa te verwezenlijken.

Als coördinator van dit grote consortium gedurende meer dan drie jaren, moet ik toegeven dat de coördinatie een enorme uitdaging was. Maar uiteindelijk denk ik dat wij erg goede resultaten hebben geboekt. Uiteraard er is altijd ruimte voor verbetering en daarom zijn wij blij met alle feedback van uw kant.

Ik wens u veel leesplezier en mocht u daarna meer willen weten, dan kan u naar www.epomm.org gaan om nog meer instrumenten en maatregelen te vinden, waaronder ook MAX, of u kunt direct met EPOMM contact opnemen via info@epomm.org. EPOMM kan ook helpen bij de organisatie en de gedeeltelijke financiering van trainingsessies en workshops om deze informatie naar uw land te brengen.

Veel materiaal (waaronder deze brochure) is in 14 talen vertaald. Als uw land lid is (of lid wordt) van EPOMM, zijn er extra vertalingen mogelijk. ”



Karl-Heinz Posch
MAX Coördinator
EPOMM Coördinator

Starten met mobiliteitsmanagement: MaxExplorer

MaxExplorer is een interactief beslissingsondersteunend instrument voor mobiliteitsmanagement-projecten. Als u nog niet sterk vertrouwd bent met mobiliteitsmanagement, dan is de MaxExplorer een goed hulpmiddel om u wegwijs te maken in de waaier aan mogelijke mobiliteitsmanagement-maatregelen. Het helpt u om passende oplossingen te vinden voor uw lokale problemen.

Wat is MaxExplorer?

MaxExplorer is een interactieve internet-tool die beleidsmakers en mobiliteitsmanagers begeleidt bij de keuze voor mobiliteitsmanagementmaatregelen, welke door MAX-experts als de meest passende in die specifieke situatie beschouwd worden.

Het is in de eerste plaats ontwikkeld ten behoeve van nieuwe en/of minder ervaren gebruikers uit heel Europa. In tegenstelling tot bestaande handleidingen, is deze ontworpen voor gebruikers met verschillende organisatorische achtergronden en ze biedt hulp aan bedrijven, maar ook aan gemeenten, scholen, OV-exploitanten en openbare instellingen (bijv. ziekenhuizen).

Hoe werkt het?

Het is vrij eenvoudig. Om de MaxExplorer te starten, moet u slechts een paar vragen beantwoorden over uw organisatie, de beoogde doelgroep, de kenmerken van uw locatie en de grootte van uw doelgroep. Alles bij elkaar, slechts 4 keer klikken.

Vervolgens wordt een selectie van maatregelen aangeboden: het uitgangspakket. Met een klik op één van de maatregelen krijgt u een korte omschrijving van de maatregel plus een link naar één of meer zorgvuldig geselecteerde gevalstudies of voorbeelden.

U hebt dan de mogelijkheid, weer met een muisklik, om een diepergaande beoordeling van uw maatregelen te krijgen op basis van een multicriteria-analyse en een antwoord op de volgende vragen:

- In welke mate draagt deze maatregel bij aan maatschappelijke doelstellingen zoals verkeersveiligheid en de vermindering van parkeerproblemen?
- Wat zijn de succesfactoren en de mogelijke hindernissen voor het succesvol implementeren van deze maatregel?

Tenslotte, met opnieuw een muisklik, krijgt u aanvullende informatie en aanbevelingen. Hier wordt u ook gewezen op andere nuttige instrumenten zoals MaxSumo dat u kan begeleiden bij de verdere planning, monitoring en evaluatie van uw mobiliteitsmanagementmaatregelen en -projecten.

Kortom, MaxExplorer kan u op een paar minuten tijd op weg zetten voor een goede start van uw MM-project.

Samengevat

MaxExplorer helpt u bij:

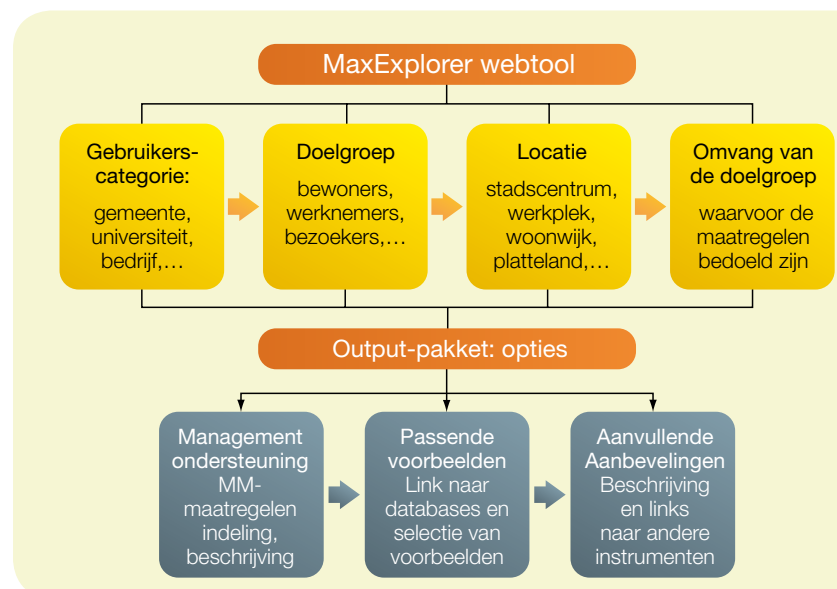
- Het ontwikkelen van uw eigen lokale projecten, rekeninghoudend met de kenmerken van de doelgroep(en).
- Het kiezen van de passende maatregelen, op basis van de expertise en ervaring van MAX-experten.
- Het vergelijken van de effectiviteit van verschillende mobiliteitsmanagementmaatregelen binnen de context van uw specifieke situatie.
- Het vinden van recente voorbeelden van MM om uw eigen mening te vormen over de geschiktheid en de effectiviteit van verschillende maatregelen.

Waarom MaxExplorer gebruiken?

- Via MaxExplorer maakt u kennis met de wereld van mobiliteitsmanagement en zijn grote verscheidenheid in maatregelen.
- Dit beslissingsondersteunend web-instrument geeft advies op maat en houdt rekening met de kenmerken van het eigen project, helpt bij het vinden van geschikte maatregelen op basis van de doelstellingen en de eigenschappen van de doelgroep.
- Het belang en de efficiëntie van verschillende soorten maatregelen worden beoordeeld en vergeleken op basis van een multicriteria-analyse.
- Er wordt een lijst met aanbevolen maatregelen aangemaakt op basis van een rangorde opgesteld door MAX-experten.
- MaxExplorer omvat alle grote mobiliteitsmanagementmaatregelen die in Europa toegepast worden, van bedrijfsvervoerplannen en fietspoolprojecten tot sensibilisatiecampagnes.

Voor wie is MaxExplorer bedoeld?

MaxExplorer is een instrument voor u als leek of als minder ervaren professional op het gebied van mobiliteitsmanagement. Gebruikers van MaxExplorer kunnen mobiliteitsmanagers zijn van steden en gemeenten of van openbaarvervoeroperatoren, maar ook personen werkzaam in andere organisaties (bedrijven, scholen, projectontwikkelaars) die zich bezighouden met het in goede banen leiden van de mobiliteit van hun personeel, bezoekers, klanten, leerlingen, bewoners, etc.



Wat is mobiliteitsmanagement? Wat zijn mobiliteitsmanagementmaatregelen? Wie heeft deze gedefinieerd?

Er zijn veel pogingen gedaan mobiliteitsmanagement te definiëren. Het is niet mogelijk het in één zin te definiëren. Het MAX-consortium heeft een werkdefinitie geformuleerd die door EPOMM wordt erkend: *Mobiliteitsmanagement (MM) is een concept ter bevordering van duurzaam vervoer en het beheersen van de vraag naar autogebruik door het veranderen van de gewoontes en het gedrag van reizigers. De kern van het mobiliteitsmanagement wordt gevormd door "zachte" beleidsmaatregelen als informatie en communicatie, de organisatie van diensten en de coördinatie van activiteiten van de verschillende partners. Zachte beleidsmaatregelen versterken vaak de effectiviteit van harde beleidsmaatregelen binnen het stedelijk vervoer (bijv. nieuwe tramlijnen, nieuwe wegen en fietspaden). Mobiliteitsmanagement-maatregelen vragen (in verhouding tot "harde" maatregelen) niet noodzakelijk om grote financiële investeringen en kunnen een hoge baten-kostenratio hebben.* Een gedetailleerdere omschrijving inclusief een definitie en een omschrijving van verschillende MM-maatregelen zijn op de EPOMM-website te vinden.

Met MaxExplorer en de lijst met maatregelen hebt u een basis om uw MM-projecten op te starten. In het volgende hoofdstuk wordt uitgelegd hoe deze te organiseren, hoe een kwaliteitszorgsysteem op te stellen en ze systematisch te verbeteren.

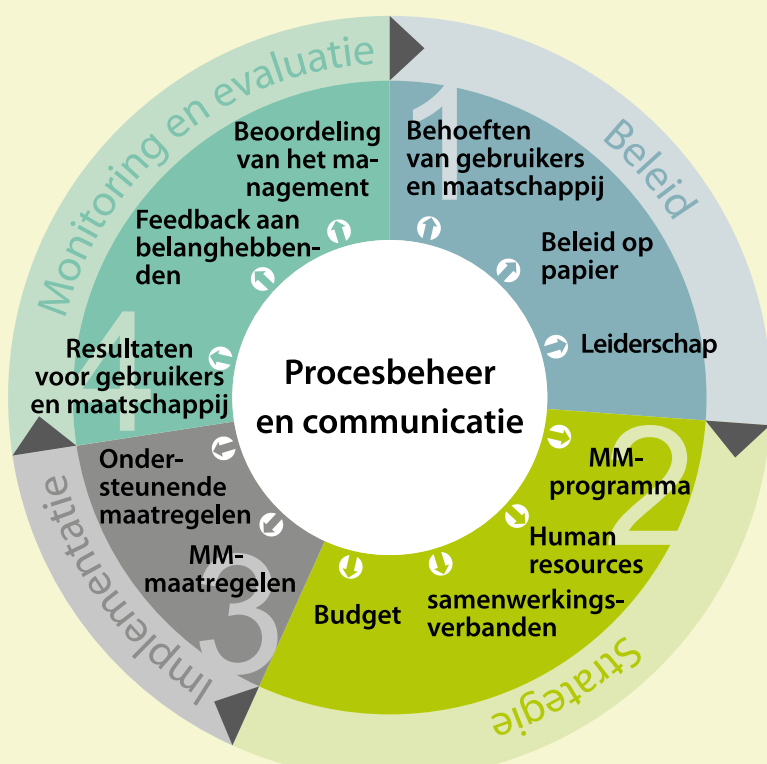
Kwaliteit in mobiliteitsmanagement

MaxQ: Het kwaliteitszorgsysteem voor mobiliteitsmanagement

Het binden van klanten en gebruikers én het aanbieden van diensten op hoog niveau zijn de hoofddoelen van elke organisatie en kwaliteit is de drijvende kracht achter de ontwikkeling van een efficiënte en effectieve dienstverlening. Het MAX-project heeft een kwaliteitszorgsysteem ontwikkeld als krachtig instrument om het mobiliteitsmanagement in het algemeen, maar ook en in het bijzonder in steden en gemeenten te verbeteren. Het helpt om diensten op een georganiseerde en consequente wijze aan te bieden en deze voortdurend te verbeteren gebaseerd op de tevredenheid en de wensen van de gebruikers. Het kwaliteitszorgsysteem voor mobiliteitsmanagement (MaxQ) omvat de ontwikkeling, implementatie, evaluatie en verbetering van zowel het algemene mobiliteitsmanagementbeleid als ook van de afzonderlijke mobiliteitsmanagementmaatregelen.

Wat is MaxQ?

Het MaxQ-schema is een proces dat door eender welke organisatie voor het beheer van haar mobiliteitsbeleid en -maatregelen overgenomen kan worden. Het proces omvat de ontwikkeling, monitoring, beoordeling en verbetering van zowel het algemene mobiliteitsmanagementbeleid als ook van de afzonderlijke mobiliteitsmanagementmaatregelen. Het bestaat uit vier componenten (beleid, strategie, implementatie en monitoring & evaluatie) en twaalf criteria, die in een kwaliteitscirkel worden voorgesteld:



Het **beleid** van de stad definieert de algehele visie van een stad of organisatie over de manier waarop duurzaam vervoer gepromoot zal worden. Binnen het kader van het algehele mobiliteitsmanagement-beleid wordt een mobiliteitsmanagement**strategie** ontwikkeld, die bestaat uit het te implementeren mobiliteitsmanagementprogramma met inbegrip van de noodzakelijke samenwerkingsverbanden, budgettering, de interne organisatie en human resources. De **implementatie** van maatregelen aan de hand van een solide implementatieplan is de volgende stap in de cirkel en dient vergezeld te worden door ondersteunende maatregelen. Tenslotte draagt een goed evaluatieplan bij tot de integrale kwaliteit van het mobiliteitsmanagement. Het wordt aanbevolen om de MaxSumo-methode te gebruiken voor dit evaluatieplan – zie het hoofdstuk over evaluatie op pagina 12. Om MaxQ toe te passen krijgt de stads- of gemeentelijke administratie of departement een actieve rol toebedeeld. Zij moet bereid zijn om haar huidige praktijk te onderzoeken en af te toetsen aan de 12 criteria en vervolgens te bepalen hoe eventuele veranderingen kunnen doorgevoerd worden om de kwaliteit van haar MM-beleid en maatregelen verder te verbeteren. De analyse gebeurt op grond van documentenanalyse, persoonlijke gesprekken en collectieve discussies met het mobiliteitsmanagementteam en de voornaamste belanghebbenden. Het resultaat van de beoordeling vormt de basis voor het doorvoeren van veranderingen. Het MAX-project heeft een auditprocedure ontwikkeld om de toepassing van MaxQ te ondersteunen. Het plaatst elk element van de kwaliteitscirkel in de huidige status op een ontwikkelingsladder EN geeft advies voor verdere verbeteringen.

Waarom MaxQ gebruiken?

- Goede kwaliteit is essentieel voor elke dienstverlening
- Kwaliteitszorg is een succesvol instrument dat reeds in tal van organisaties en diensten wordt toegepast.
- Kwaliteitszorg leidt qua aanpak en cultuur echt tot een betere prestatie en reduceert de kosten.
- Kwaliteitszorg sluit perfect aan bij mobiliteitsmanagement.
- Het gehele mobiliteitsbeleid en de mobiliteitsmaatregelen kunnen op een consistente, systematische en georganiseerde manier beheerd en verbeterd worden.
- De geloofwaardigheid van het mobiliteitsmanagement van de organisatie wordt erdoor verbeterd.
- Alle belanghebbenden bij mobiliteitsmanagement (senior management, werknemers, gebruikers) worden er actief bij betrokken.
- Als binnen de organisatie al een kwaliteitszorgcultuur aanwezig is (bijv. afvalbeleid, milieuzorg), kan de uitbreiding naar mobiliteitsmanagement een eenvoudige en logische stap zijn.
- MaxQ is in diverse Europese steden uitgetest.
- Delen van MaxQ zijn vastgelegd als ontwerp-gedragscode binnen het Europees Comité voor Normalisatie (CEN)

Voor wie is MaxQ bedoeld?

MaxQ richt zich tot mobiliteitsmanagers in steden en gemeenten, vooral in kaderfuncties. Het gaat om stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsambtenaren en senior mobiliteitsmedewerkers in steden, bedrijven en organisaties. Iedereen die in een stad, gemeente, organisatie of bedrijf verantwoordelijk is voor mobiliteitsstrategie, -beleid en -maatregelen heeft voordelen bij het toepassen van MaxQ op zijn of haar mobiliteitsmanagementactiviteiten.

Samengevat

MaxQ is een instrument:

- Voor de introductie van kwaliteitszorg in mobiliteitsbeleid en -diensten
- Om kwaliteit te bekomen door een kwaliteitscultuur in de dienstverlening in te bouwen.
- Om de resultaten en de geloofwaardigheid van mobiliteitsmanagementprocessen te verbeteren.



Gevalstudie Kortrijk

De stad Kortrijk in België heeft MaxQ getest en heeft een audit volgens de kwaliteitscirkel doorlopen. De audit werd gebruikt om het setdelijk mobiliteitsplan te evalueren, een diepte-evaluatie van het project "scholen en mobiliteit" te maken en om de mogelijkheden te onderzoeken om het mobiliteitsmanagement naar andere mobiliteitsgebieden uit te breiden en te verstevigen. Het systeem legde de sterktes en zwaktes van hun beleid bloot. De stad Kortrijk zal de hieruit voortkomende aanbevelingen gebruiken om haar mobiliteitsbeleid in de toekomst verder vorm te geven. De richtlijnen vanuit MaxQ zullen in hun vernieuwde mobiliteitsplan worden beschreven. Kortrijk's test van het MaxQ-prototype heeft ook tot een aantal verbeteringen geleid. Een gedetailleerd verslag over de ervaringen in Kortrijk is te lezen op www.epomm.org.

Dit hoofdstuk hield verband met MM in zijn geheel. Het volgende hoofdstuk is specifieker en concentreert zich op één belangrijke component van MM: campagnes en hoe hier effectief gestalte aan gegeven kan worden.

Sensibilisatiecampagnes voor duurzame mobiliteit

Sensibilisatiecampagnes zijn er in verschillende soorten en maten door geheel Europa en vormen de kern van mobiliteitsmanagement. Het MAX-project heeft onderzocht wat sensibilisatiecampagnes succesvol maakt en heeft die kennis gebruikt om de **MAX Handleiding voor campagnes** voor een duurzamere mobiliteit samen te stellen: MaxTag. Deze handleiding kan door iedereen gebruikt worden, ongeacht de functie of het ervaringsniveau in mobiliteitsmanagement. Laat u inspireren door MaxTag!

Wat is MaxTag?

Maxtag is een inspirerend online instrument waarmee mensen uit de praktijk van het mobiliteitsmanagement stap voor stap begeleid worden bij het opzetten van hun eigen succesvolle sensibilisatiecampagne.

Deze handleiding leidt mobiliteitsmanagers langs alle productiefasen van een campagne, belicht sleutelfactoren voor succes én inspireert met good practices in elke fase.

Voor campagne-ontwikkelaars die zich in de planningsfase van hun campagne bevinden, biedt dit instrument begeleiding bij:

- het bepalen van de doelstellingen en streefgetallen;
- het uitvoeren van een verkennend onderzoek bij de doelgroep(en);
- de communicatie met belanghebbenden en de gemeenschap;
- de identificatie van de belangrijkste omgevingsfactoren;
- het opzetten van een kader voor monitoring en evaluatie.

Voor de meer ervaren mobiliteitsmanagers helpt het instrument bij de identificatie van doelgroepen voor de campagne en de segmentering van het doelpubliek evenals bij de definiëring van een nauwkeurige sociale-marketing-mix voor de sensibilisatiecampagne.

Voor mensen in de laatste fases van hun campagne, de zogenaamde post-campagne-fase, geeft het instrument begeleiding bij het organiseren van feedback naar de belanghebbenden én bij de evaluatie van de effecten van de campagne.

MaxTag geeft aan mobiliteitsmanagers begeleiding van A tot Z bij het plannen, het implementeren en het evalueren van de eigen campagne. Succes verzekerd!

Samengevat

MaxTag biedt:

- Stap-voor-stap advies over het ontwerpen van de eigen succesvolle sensibilisatiecampagne van kleinschalige campagnes in gemeenten en wijken tot grootschalige projecten in steden of regio's;
- Begeleiding van A tot Z bij de planning, implementatie en evaluatie van de eigen sensibilisatiecampagne
- Inspirerende good practices van sensibilisatiecampagnes vanuit heel Europa en de VS.

Waarom MaxTag gebruiken?

De handleiding ...

- **Biedt op maat en stap-voor-stap advies voor** het ontwerpen van een eigen sensibilisatiecampagne voor het gebruik van duurzamere vervoerswijzen
- Geeft inzicht over de kritische **succesfactoren** die van de campagne een geslaagde actie kunnen maken;
- Breidt uw kennis uit over **specifieke zaken** zoals het belang van de boodschapper, het combineren van campagnes met infrastructuurmaatregelen en met educatieve maatregelen.
- Geeft u inspiratie door middel van good **practices** van sensibilisatiecampagnes uit Europa en de VS.
- **Geeft advies over de manier waarop beleidsmakers kunnen overtuigd worden** om te investeren in sensibilisatiecampagnes voor een duurzamere mobiliteit.

Voor wie is MaxTag bedoeld?

MaxTag kan door iedereen gebruikt worden, ongeacht de functie of het ervaringsniveau in mobiliteitsmanagement. Het is bruikbaar voor eenieder die bij projecten van welke schaal dan ook betrokken is, van kleine sensibilisatiecampagnes in gemeenten en bedrijven tot grotere en ambitieuzere plannen in steden en regio's. Het biedt begeleiding zowel in de plannings- en ontwerpfase, bij het beheren van een bestaande campagne als ook bij de follow-up van een afgeronde campagne.



Gevalstudie Het Nieuwe Rijden, Nederland

De boodschap van de Nederlandse campagne voor duurzaam autorijden (ecodriving), Het Nieuwe Rijden (HNR) is zeer positief en rationeel, waarbij zowel de persoonlijke als ook de maatschappelijke voordelen benadrukt worden. Duurzaam autorijden wordt gepresenteerd als win-win-oplossing voor zowel de autobestuurder als de politicus. De boodschap wordt ondersteund door harde feiten over besparingen op brandstof en kosten. De geïnteresseerde bestuurder kan hierover meer informatie vinden in de vorm van "gouden regels" op de HNR website. Voor ondernemingen en lokale overheden worden de harde resultaten van duurzaam autorijden benadrukt: bij deze doelgroep waren de feiten van belang om hen te motiveren om erin te gaan investeren (het argument van het terugverdieneffect). In contrast hiermee werd in de mediacampagne voor het ruimere publiek voor een meer emotionele aanpak gekozen omdat dit een betere manier was op het concept van HNR bij een groot publiek bekend te maken.

Campagnes zijn één component van MM en kunnen overal en altijd in het mobiliteitsmanagementbeleid worden ingepast. In het volgende hoofdstuk laat MAX zien hoe MM uitgebreid kan worden naar een toepassingsgebied dat tot nu toe door het mobiliteitsmanagement over het hoofd werd gezien: ruimtelijke planning.



Ruimtelijke planning en mobiliteitsmanagement

MaxLupo: Richtlijnen voor de integratie van mobiliteitsmanagement en ruimtelijke planning

Gericht op planologen, consultants, lokale overheden, projectontwikkelaars en universitaire faculteiten voor ruimtelijke planning geven deze richtlijnen praktisch advies over het beter integreren van duurzaam transport en ruimtelijke planning. Het laat zien hoe mobiliteitsmanagement als een centraal onderdeel binnen de bouwvergunningsprocedure voor nieuwe ontwikkelingen kan opgenomen worden.

Wat is integratie van mobiliteitsmanagement en ruimtelijke planning?

Het MAX-project bestudeerde de integratie van mobiliteitsmanagement en ruimtelijke planning zowel in de fase van de opmaak van de ruimtelijke plannen als in de bouwvergunningsprocedure van een specifieke site.

In het begin van het planningsproces, als de ruimtelijke plannen gemaakt worden, kunnen lokale overheden ervoor zorgen dat nieuwe ontwikkelingen zich vestigen op locaties met een ruime keuze aan vervoersmogelijkheden. Dit is een belangrijke basisvoorwaarde voor succesvol mobiliteitsmanagement.

Mobiliteitsmanagement en MM-maatregelen zijn vaak op specifieke locaties gericht – een kantoor, winkelcentrum of stadion bijvoorbeeld. Als er een nieuwe locatie gepland wordt of een bestaande uitgebreid of veranderd, dan vereist dit meestal een bouwvergunning, gekoppeld aan een onderhandelingsprocedure tussen de projectontwikkelaar en de lokale overheden. Dit overleg kan aangegrepen worden om de invoering van mobiliteitsmanagementsmaatregelen op de site af te dwingen zowel vóór de opening ervan als ook na de ingebruikname:

- parkeermanagement;
- infrastructuur voor fietsers, voetgangers en openbaarvervoergebruikers;
- nieuwe busdiensten;
- informatie en promotie om site-gebruikers aan te moedigen alternatieve vervoerswijzen te gebruiken.

Dit garandeert eveneens dat sitegebruikers een keuze aan vervoerswijzen hebben om de site te bereiken vanaf de eerste dag dat deze geopend is.

Dit is belangrijk omdat sitegebruikers meestal bij hun eerste bezoek nadenken en beslissen over hun vervoerswijzekeuze naar de site. Dit is moment waarop zij het meest openstaan om nieuwe alternatieven uit te proberen. Daarna ontwikkelt zich een gewoonte en is het veel moeilijker deze gewoonte later nog te veranderen.

*Sihl City in Zürich, een shopping- en uitgaanscentrum dat mobiliteitsmanagement in zijn planning heeft moeten integreren om een bouwvergunning te verkrijgen.
Bron: Sihlcity AG*



Waarom MaxLupo gebruiken?

De integratie van mobiliteitsmanagement en ruimtelijke planning is een goed idee omdat:

- het helpt om de congestie en vervuiling veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer bij nieuwe vestigingen te verminderen;
- het aan iedereen de toegang verschaft tot de sites of men een auto heeft of niet;
- en omdat het werkt:
Nieuwe ziekenhuizen in Cambridge en Edinburgh, in Groot-Brittannië, pasten mobiliteitsmanagement toe als onderdeel van de bouwvergunningsprocedure. Nu rijdt slechts 40-50% van hun personeel met de eigen wagen naar het werk. Zonder mobiliteitsmanagement zou dit getal dichterbij 90% liggen. Het betekent minder verkeer, minder congestie, gezonder personeel en een lagere CO₂-uitstoot.
- MaxLupo bevat een handige bijlage met 38 gevalstudies van integratie van duurzaam transport en ruimtelijke planning én van integratie van mobiliteitsmanagement in de bouwvergunningsprocedure.
- MaxLupo bevat ook een vergelijking van de bestaande integratie van MM en ruimtelijke planning in 9 EU-landen en Zwitserland.

Wie kan MaxLupo gebruiken?

- **Planologen** die werken in departementen ruimtelijke planning, transport of milieu van nationale, regionale of lokale overheden.
- **Personeel van entiteiten binnen** lokale en regionale administraties die betrokken zijn bij de plannings- en bouwvergunningsprocedure van nieuwe projectontwikkelingen.
- **Stads- en transportplanners** die als mobiliteitsexperts werken voor de overheid, voor de eigenaars van bouwprojecten of direct voor de projectontwikkelaar zelf.
- **Projectontwikkelaars**
- **Universiteiten, Faculteiten ruimtelijke planning enz.**

Samengevat

MaxLupo geeft praktisch advies:

- Voor een betere integratie van transportplanning en ruimtelijke planning.
- Voor de integratie van mobiliteitsmanagement in het proces van ruimtelijke planning.

Gevalstudie Sihl City, Zürich, Zwitserland

Sihlcity is een multifunctioneel shopping- en uitgaanscentrum. Op een totale vloeroppervlakte van 97.000 m² bevinden zich winkels, diensten, cultuur, een bioscoop, hotels, fitness, wellness en zelfs een paar woon-eenheden. Er komen rond 19.000 bezoekers per dag en er werken 2.300 werknemers. De site is goed bereikbaar langs de weg (snelweg), maar wordt ook goed bediend door lokale trein-, tram- en busverbindingen. Het totaal aantal parkeerplaatsen bij Sihlcity is 850, wat overeenkomt met 1 parkeerplaats per 110 m² bruto vloeroppervlakte.

In de bouwvergunningsprocedure werden strikte vervoersoplossingen opgenomen in een contract tussen de plaatselijke overheid en de projectontwikkelaar. Het maximum aantal parkeerplaatsen was beperkt tot 850, het parkeren moest tegen betaling zijn en een fietsenstalling voor 600 fietsen als ook een thuisbezorgservice op de fiets moesten geïmplementeerd worden. De projectontwikkelaar was ook verplicht gedurende de eerste twee jaren van de inwerkingtreding de verbetering van de frequentie van een plaatselijke bus en tramlijn te financieren. De verkeersimpact diende berekend te worden met het zogenaamde Access Contingent Model, waarmee maximaal 8.800 autoritten per dag werden toegestaan (te bereiken na 5 jaar).

De voorgaande hoofdstukken laten zien hoe een maatregel te kiezen, het beleid te definiëren, goede campagnes te ontwikkelen en MM met ruimtelijke planning te integreren. Het volgende hoofdstuk behandelt een zeer belangrijk onderdeel van MM: evaluatie. MaxSumo biedt als instrument steun bij alle MM-projecten en dus ook bij campagnes en bij de integratie van MM met ruimtelijke planning. En het is een onderdeel van kwaliteitszorg

Planning, monitoring en evaluatie met MaxSumo

Voor iedereen die zich met mobiliteitsmanagement bezighoudt, is het van primair belang om te weten en aan te tonen dat de inspanningen en de kosten gerechtvaardigd zijn. Het MAX-project heeft de MaxSumo evaluatietoolkit ontworpen die op eerder Europees onderzoek én op de in Zweden veel gebruikte SUMO-tool gebaseerd is. Het biedt een toegankelijke en systematische methode voor de evaluatie en planning van mobiliteitsmanagementmaatregelen en -projecten. MaxSumo wordt ondersteund door EPOMM met als doel om zo tot een algemeen aanvaarde standaard te komen en gegevens te verzamelen voor een Europese database van mobiliteitsmanagementprojecten MaxEva genaamd – zie het volgende hoofdstuk.

Dit is MaxSumo

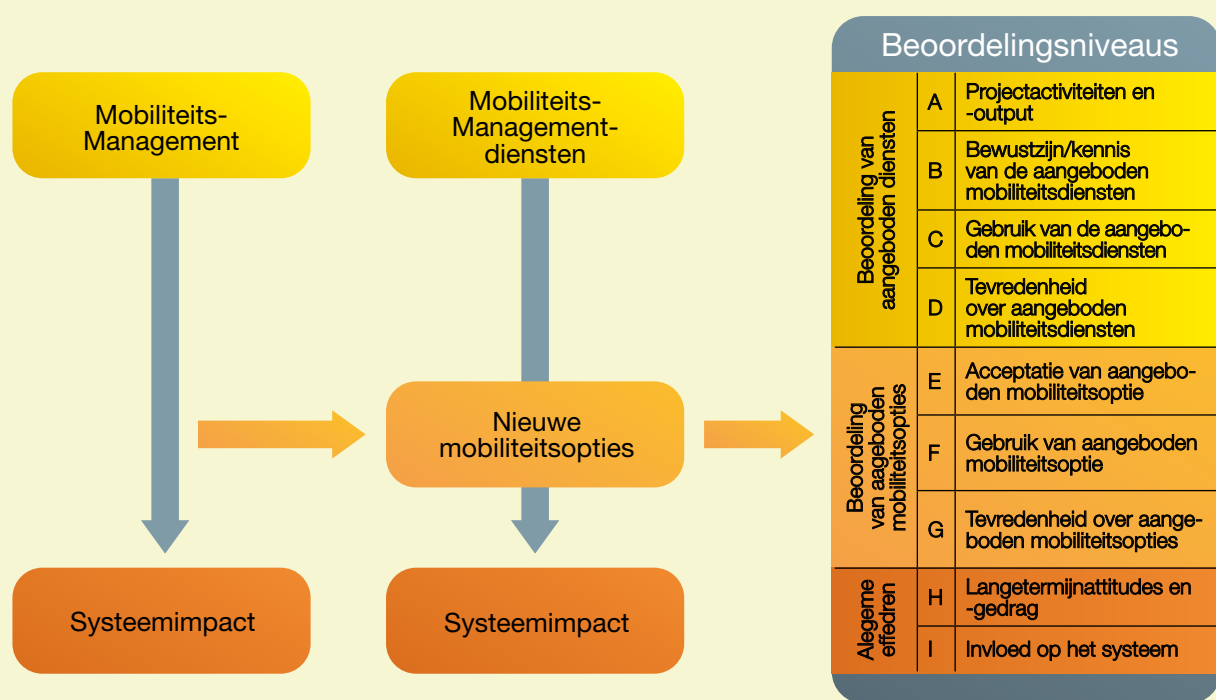
Met MaxSumo kunnen mobiliteitsmanagementprojecten effectief **gepland, gemonitord en geëvalueerd** worden. Het biedt gestandaardiseerde begeleiding tijdens alle stappen van het project, bijv. bij de bepaling van doelstellingen, de definiëring van doelgroepen, het selecteren van diensten en mobiliteitsopties.

Op deze manier wordt het complexe proces van gedragsverandering opgedeeld in kleinere stappen die achtereenvolgens kunnen gemonitord en geëvalueerd worden. Het is vergelijkbaar met het gebruik van een trap om naar beneden te gaan i.p.v. van de hoogste verdieping naar beneden te springen. Door kleine, opeenvolgende treden te

nemen is het mogelijk afwijkingen al in een vroeg stadium te corrigeren.

Deze treden of stappen worden in MaxSumo als verschillende beoordelingsniveaus gepresenteerd (zie afbeelding hierna). De beoordelingsniveaus sluiten logisch op elkaar aan, en voor elk niveau dient een doelstelling aangegeven te worden, welke indicatoren gebruikt en hoe deze gemeten moeten worden. Er kan besloten worden een paar treden over te slaan – in sommige projecten is het noch mogelijk noch noodzakelijk alle niveaus te monitoren.

MaxSumo kan gebruikt worden voor afzonderlijke maatregelen, maar ook voor gecombineerde maatregelen. Met MaxSumo kunnen evaluatiegegevens op een gestandaardiseerde wijze worden verzameld.



Waarom MaxSumo gebruiken?

- MaxSumo helpt u om op een effectieve manier uw project te evalueren en te managen – door u te begeleiden via een eenvoudige maar zorgvuldige, systematische aanpak.
- De MaxSumo handleiding biedt u bruikbaar advies voor het bepalen van doelstellingen en voor de keuze van consistente indicatoren voor de planning, monitoring en evaluatie.
- Het biedt een methode die monitoring zowel tijdens als na het project toelaat. Zo is het zinvol om diensten al tijdens het proces aan te passen, om ze zo effectiever te maken.
- Alle resultaten kunnen in de MaxEva-database (zie het volgende hoofdstuk) ingevoerd worden, zodat het project met andere in Europa geïmplementeerde projecten vergeleken kan worden, die dezelfde evaluatiemethode gebruikt hebben.
- Dit alles leidt ertoe dat het proces van evaluatie vergemakkelijkt wordt doordat de uitkomsten van de evaluatie congruent en begrijpelijk zijn.
- U kan aantonen dat uw mobiliteitsmanagementproject succesvol en efficiënt was en dat de financiële investering gerechtvaardigd was.
- U kan bijdragen aan de verdere ontwikkeling op Europees niveau, omdat de resultaten gebruikt kunnen worden voor de optimalisering van toekomstig werk.

- MaxSumo is uitgetest en getest, en de voorganger SUMO heeft bewezen te functioneren in meer dan 100 projecten.

Voor wie is MaxSumo bedoeld?

MaxSumo is een instrument voor mensen in de praktijk van het mobiliteitsmanagement. U kan een lokale mobiliteitsmanager, een stads- of een transportplanner of een adviseur zijn die voor deze organisaties werkt. U kan ook met mobiliteitsmanagement in bedrijven, scholen, huisvestingsprojecten en andere verkeersgenererende sites bezig zijn. Verder kan MaxSumo een constructief instrument zijn voor onderzoekers aan universiteiten en andere onderzoeksinstituten. Als u MaxSumo gebruikt, zou u ook MaxEva moeten gebruiken – zie het volgende hoofdstuk.

Samengevat

MaxSumo helpt u om:

- uw project te evalueren, te structureren en te begeleiden.
- diensten en projecten al tijdens de implementatiefase te monitoren en aan te passen, zodat ze effectiever worden.
- te leren van de verkregen resultaten.
- de verkregen resultaten met gelijkaardige projecten te vergelijken én met doelstellingen te vergelijken die aan het begin van het proces gesteld werden.

Voorbeeld: “job ticket” (OV-kaart voor personeel) of “test traveller” (stimuleren van OV-gebruik binnen een testperiode)

Een onderneming stelt zich tot doel om meer pendelaars met de bus naar het werk te laten komen. In het MaxSumo-proces werden gedetailleerde activiteiten en hun doelstellingen bepaald, zo bijvoorbeeld dat:

- Na een informatiecampagne 80% van de werknemers het nieuwe programma zouden moeten kennen
- Tenminste 6% van de werknemers een OV-personeelskaart zouden aannemen en zo aanvaarden om test-reiziger te worden
- Tenminste 90% van hen ook effectief met de bus naar het werk zouden komen
- Tenminste 50% van hen nog steeds de bus zouden gebruiken een jaar nadat de testperiode afgelopen is
- De CO₂-uitstoot zou met 20 ton per jaar moeten worden vermindert

In deze campagne werden alle resultaten gemeten (zoals vastgelegd in het evaluatieplan in de planningsfase) en alle doelstellingen werden bereikt (behalve wat de CO₂ betreft, hier werd “slechts” een vermindering van 18 ton bereikt).

Wij hopen dat dit hoofdstuk u ervan overtuigd heeft MaxSumo een keer te proberen. MaxEva, beschreven in het volgende hoofdstuk, is ook zeer handig. Wij hopen dat het gebruik van MaxEva en MaxSumo tot een grote database van goed gedocumenteerde MM-projecten zal leiden, zodat mobiliteitsmanagers leren begrijpen welke MM-maatregelen werken, waar en wanneer.



MaxEva: Kennis opbouwen

MaxEva: Webgebaseerde database voor mobiliteitsmanagementprojecten

MaxEva is een interactieve web-database voor de evaluatiegegevens van mobiliteitsmanagementprojecten. De database wordt gevoed door het type gegevens dat gegenereerd wordt bij het gebruik van MaxSumo voor evaluatie. MaxEva omvat eenvoudige tabellen en kaders die ingevuld moeten worden. Het gebruik van MaxEva maakt u wegwijs in de evaluatie van mobiliteitsmanagementmaatregelen. MaxEva en MaxSumo worden ondersteund door EPOMM met het doel om tot een algemeen aanvaarde standaard te komen en gegevens voor een Europese database van mobiliteitsmanagementprojecten en hun impact te verkrijgen.

Dit is MaxEva

MaxEva is een interactieve database en biedt een bron voor mensen in de praktijk om hun resultaten te benchmarken. Het hoofddoel van MaxEva is om het MaxSumo-gebruikers mogelijk te maken hun eigen resultaten gedurende het implementatieproces of bij de afronding van het mobiliteitsmanagementproject in de database te kunnen opslaan.

Het gebruik van MaxEva geeft een overzicht over de behaalde resultaten van een project. Ook kunnen de resultaten van het eigen project vergeleken worden met elders in Europa geïmplementeerde projecten, die dezelfde evaluatiemethode gebruikt hebben.

Na verloop van tijd zal MaxEva gegevens accumuleren van een groot aantal mobiliteitsmanagement-maatregelen. MaxEva zal dan een interactieve database kunnen bieden met betrouwbare informatie over efficiënte maatregelen en diensten in een verschillende context uitgevoerd.

MaxEva kan zowel voor de evaluatie van afzonderlijke maatregelen als ook voor gehele mobiliteitsplannen of -programma's gebruikt worden. Dit kan maatregelen omvatten zoals:

- Persoonlijk reisadvies (Personalised Travel Assistance)
- Projecten als "job ticket" (OV-kaart voor personeel) of "test traveller" (stimuleren van OV-gebruik binnen een testperiode)
- Campagnes als "Fiets het verschil" (NL), "Fietsen naar Kyoto" (Be)
- Carpoolschema's
- Fiets- en voetpoolprojecten in scholen

De structuur van MaxEva volgt uit die van MaxSumo (zie het vorige hoofdstuk). De velden van de MaxEva-database weerspiegelen de verschillende MaxSumoniveaus en -subniveaus. Als u de gegevens achtereenvolgens in de database invoert, gebruikmakend van de kaders en de tabellen, zal MaxEva u begeleiden bij het verzamelen van gegevens die volgens MaxSumo noodzakelijk zijn en helpt u zodoende telkens wanneer u een mobiliteitsmanagementproject plant, monitort of evalueert. De uitkomst van de database bestaat uit resultaten die op basis van dezelfde beoordelingsniveaus verkregen zijn als bij MaxSumo. MaxEva berekent ook emissies van uitlaatgassen waarbij gemiddelde waarden voor het brandstofverbruik worden gehanteerd. Om de vergelijking met andere projecten te vergemakkelijken, kunnen de effecten en resultaten (m.b.t. de jaarlijkse reductie van CO₂-uitstoot bijvoorbeeld) opgenomen worden voor een bepaald soort maatregel waaruit gekozen kan worden.



Waarom MaxEva gebruiken?

- U verzamelt uw evaluatiegegevens op een gesystematiseerde en gestandaardiseerde manier.
- U leert precies wat u moet meten.
- MaxEva begeleidt u bij het gebruik van MaxSumo.
- MaxEva geeft u een eenvoudig en snel overzicht van de resultaten van uw project.
- MaxEva berekent de milieu-effecten van uw project.
- U kan MaxEva gebruiken als benchmarkinginstrument en gelijkaardige projecten en hun resultaten vergelijken.
- U bent in staat om de verwachte effecten van specifieke mobiliteitsmanagementmaatregelen in te schatten.
- MaxEva helpt u om kernindicatoren en valkuilen te identificeren – wat beleidmakers kan helpen hun investeringen in mobiliteitsmanagement meer prioriteit te geven.

Voor wie is MaxEva bedoeld?

Iedereen die MaxSumo kan gebruiken (zie het vorige hoofdstuk)

Samengevat

MaxEva helpt u om:

- Gegevens te verzamelen en uw mobiliteitsmanagementproject te evalueren.
- De milieu-effecten van uw project te berekenen.
- Te leren van de verkregen resultaten.
- De verkregen resultaten met vergelijkbare projecten te vergelijken én met doelstellingen te vergelijken die aan het begin van het proces gesteld werden.

De toekomstige Europese database van mobiliteitsmanagementprojecten

Afhankelijk van het gebruik dat ervan gemaakt wordt, zal MaxEva hopelijk binnenkort gevuld zijn met vele projecten. Hoe meer projecten beschikbaar zijn, des te interessanter wordt MaxEva als benchmarking- en planningsinstrument.

In de toekomst zal het mogelijk zijn om bijvoorbeeld:

- de resultaten van bedrijfsvervoerplannen van een vergelijkbaar type tussen verschillende landen of tussen ondernemingen van verschillende grootte met elkaar te vergelijken
- met een grotere nauwkeurigheid de factoren te bepalen die projecten tot (g)een succes maken
- een nauwkeurige indicatie te krijgen van verwachte te behalen succesratio's voor verschillende soorten mobiliteitsmanagementmaatregelen
- met enige zekerheid de niveaus van emissiereductie, verkeersreductie en intermodaliteit te bepalen die per geïnvesteerde Euro verwacht kunnen worden – en dus kan zichtbaar gemaakt worden hoe het geld voor mobiliteitsmanagement het beste kan worden besteed.
- en voortvloeiende uit het laatste punt, te kunnen laten zien dat mobiliteitsmanagement in veel gevallen rendabeler is dan investeringen in andere verkeers- en vervoersmaatregelen.

Alle Max-instrumenten zijn erop gericht op gedragsveranderingen te bewerkstelligen. In het volgende hoofdstuk beschrijven wij een model dat deze veranderingen verklaart, MaxSem. Het maakt het mogelijk om gedragsveranderingsprocessen te begrijpen en om de betreffende doelgroep overeenkomstig te segmenteren.



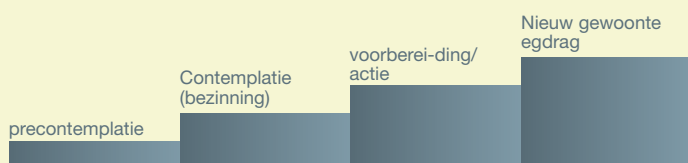
MaxSem: Een nieuw model van gedragsverandering

Mobiliteitsmanagement streeft ernaar de individuele keuze m.b.t. de vervoerswijze te veranderen. Om dit op een effectieve manier te doen, is het nodig om het proces van gedragsverandering te begrijpen. Het MAX-project heeft een nieuw psychologisch model "MaxSem" ontwikkeld. Het laat zien dat gedragsverandering verschillende stadia doorloopt. MaxSem voorziet in diagnostische vragen die per stadium de bereidheid van de doelgroep om te veranderen kan meten. Dit helpt bij de analyse en de segmentering van de doelgroep en dus bij de keuze en het ontwerpen van de meest geschikte en effectiefste mobiliteitsmanagementmaatregelen voor de doelgroep.

Wat is MaxSem?

MaxSem (**Max SEIf-Regulation Model**) is een nieuw theoretisch standaardmodel van gedragsverandering. Het is ontwikkeld en getest via een cross-cultureel onderzoek onder autogebruikers in zeven Europese landen. MaxSem maakt gebruik van de belangrijkste constructies van 'statische' psychologische modellen m.b.t. gedragsverandering, zoals normen en de haalbaarheid van doelstellingen. En deze worden gerelateerd aan de temporele dimensie van het veranderingsproces door het inbouwen van vier sleutelfasen of stadia van gedragsverandering:

Het doel van mobiliteitsmanagement is het om individuen in alle fasen aan te spreken, ze naar een volgende, "hogere" fase te brengen en een terugval naar een "lagere" fase te voorkomen. Bij het plannen van interventies moet de vraag gesteld worden ofwel alle fasen aan te spreken met telkens gepaste maatregelen, ofwel enkel die fasen te selecteren die het belangrijkste zijn voor een bepaalde situatie. MaxSem kan helpen om te bepalen welke situatie zich in uw doelgroep voordoet, zodat het makkelijker wordt om te besluiten wat te doen.



Fase 1: precontemplatieve fase

Individuen in deze fase zijn automobilisten die niet van plan zijn hun huidige autogebruik te verminderen. Het doel is hier om deze groep aan het denken te zetten over mogelijke veranderingen.

Fase 2: contemplatieve (of bezinnings) fase

Individuen in deze fase overwegen hun huidige autogebruik te verminderen; zij hebben zich tot doel gesteld hun persoonlijk autogebruik terug te dringen. Het doel is hier om aan deze groep aantrekkelijke opties te bieden voor hun gedragsverandering.

Fase 3: Voorbereidings-/actiefase

Individuen in deze fase hebben een bepaalde gedragsveranderingstrategie gekozen om hun doelstelling – het autogebruik te verminderen- te bereiken (bijv. de fiets te gebruiken i.p.v. de auto om naar het werk te gaan) of zij hebben al af en toe hun nieuwe gedrag uitgeprobeerd. Het doel is hier om de groep daadwerkelijk nieuw gedrag uit te laten proberen en het vasthouden aan dit nieuwe gedrag te ondersteunen.

Fase 4: nieuw gewoontegedrag

Individuen in deze fase hebben hun nieuwe gedrag geaccepteerd en een nieuwe gewoonte gecreëerd. Het doel is hier om het nieuwe gedrag te belonen en een terugval naar het oude gedrag te voorkomen.



De voorgaande hoofdstukken hebben een overzicht gegeven over de belangrijkste instrumenten die MAX heeft ontwikkeld. Maar het project is veel meer dan alleen maar een verzameling instrumenten. Op de volgende bladzijden kan u zien welke ander bruikbaar materiaal MAX te bieden heeft.

Ander interessant materiaal in MAX en EPOMM

Het onderzoeksproces en de onderzoeksresultaten

Een groot consortium bestaande uit verschillende culturen

MAX was een groot onderzoeksproject: de partners van MAX vertegenwoordigden 16 Europese landen waaronder vier nieuwe lidstaten (Polen, Litouwen, Slovenië en Estland). Deze partners waren universiteiten, consultants en steden. De grote diversiteit aan culturen was belangrijk om uiteenlopende ervaringen en zienswijzen te kunnen opnemen over hoe MM in verschillende contexten geïntroduceerd kan worden. Daarnaast werden ook nog vele experts en praktijkmensen betrokken van buiten MAX – hetzij als testlocaties of via enquêtes en workshops. Op deze wijze konden ervaringen uit de meeste Europese landen als ook uit Noord-Amerika worden verzameld.

De onderzoeksfasen

(zie figuur op volgende bladzijde)

MAX bestond uit vier onderzoeksgroepen (georganiseerd binnen zogenaamde werkpakketten), die aan vier thema's werkten: campagnes, evaluatie en modelleren, kwaliteit en de integratie met ruimtelijke planning. Deze groepen werkten samen en in parallel en gingen allemaal door drie onderzoeksfasen.

In de **voorbereidende fase** werd de nieuwste stand van zaken op elk thema onderzocht en er werden meer dan 300 gevalstudies en projecten geanalyseerd. De stand van zaken diende als basis voor het vaststellen van blinde vlekken in het onderzoek én voor het ontwikkelen van een onderzoeksplan. In deze fase werd ook de noodzaak aangevoeld om een algemene definitie van mobiliteitsmanagement en mobiliteitsmanagementmaatregelen te formuleren – dit om een gemeenschappelijke basis voor de werkzaamheden te creëren.

In de **hoofdfase** werden op basis van het onderzoeksplan de thema's verder onderzocht. Alle onderzoeksgroepen richtten taakgroepen (of task forces) op die specifieke deelonderwerpen onderzochten. Bijvoorbeeld in de groep die zich met campagnes bezighield was er een taakgroep campaigning the campaign (of hoe de campagne aan de man te brengen) – die

onderzocht hoe een campagne het beste aan een beslissingnemer kan worden “verkocht”. Het MAX-management coördineerde de werkzaamheden van de vier thematische onderzoeksgroepen om uiteindelijk tot geïntegreerde resultaten te komen. De onderzoeksresultaten dienden als basis voor de te ontwikkelen instrumenten. Deze werden getest in reële omstandigheden (binnen zogenaamde demonstraties). Alle deelresultaten van deze fase werden in taakgroeppapporten en demonstratierapporten beschreven – vaak alleen als bijlage bij de onderzoeksrapporten. **Deze komen van pas als iemand zou willen weten vanuit welk onderzoek de instrumenten en handleidingen werden ontwikkeld.**

In de **afsluitende fase** werden alle resultaten samengebracht en in een eindrapport per onderzoeksgroep als ook in twee algemene afsluitende rapporten geïntegreerd – een algemene publicatie en één voor de Europese Commissie.

De belangrijkste producten – het meest bruikbaar in de praktijk – zijn de instrumenten die in deze brochure werden beschreven, als ook het trainingmateriaal en de website.

Al deze rapporten kunnen van de website gedownload worden.



Web

De Max-website www.max-succes.eu werd opgezet om informatie te verstrekken over het project en om tussentijdse resultaten tijdens de duur van het project te publiceren. De instrumenten en het merendeel van de eindresultaten van het project zijn evenwel vanaf nu beschikbaar op de belangrijkste website voor mobiliteitsmanagement in Europa, namelijk www.epomm.org. Deze drukbezochte website wordt regelmatig ge-updatet. Sommige webgedeeltes zijn in meerdere Europese talen beschikbaar. Als uw land een EPOMM-lidstaat is, dan kunt u specifiekere informatie bekomen en vragen naar bijkomende vertalingen, trainings-sessies en workshops.

De website biedt:

- toegang tot alle MAX-rapporten
- de online instrumenten die binnen MAX zijn ontwikkeld, met name MaxExplorer en MaxEva
- toegang tot alle handleidingen en richtlijnen
- toegang tot alle gevalstudies
- toegang tot al het trainingsmateriaal

Trainingsmateriaal

Elf universiteiten waren partners binnen MAX. Elk van hen ontwikkelde één of meerdere cursussen. Elke onderzoeksgroep heeft ook één of meerdere powerpointpresentaties en model-trainingscursus ontwikkeld. Al deze materialen zijn beschikbaar op www.epomm.org.



Gevalstudies

EPOMM is in 2000 begonnen met gevalstudies te verzamelen; sinds 2006 is er een samenwerking met ELTIS. Sindsdien zijn alle gevalstudies omgevormd tot het gemakkelijk leesbare en gestandaardiseerde ELTIS-formaat. Op dit moment (sept. 2009) zijn er ongeveer 430 gevalstudies te raadplegen alleen al op het gebied van mobiliteitsmanagement.

Tijdens het onderzoeksproces heeft MAX een keur aan gevalstudies en voorbeelden geanalyseerd en een paar demonstraties van MAX-instrumenten gedaan. Dit zal allemaal in het handige ELTIS-formaat beschikbaar gesteld worden en hiernaar zal op gepaste plaatsen in de MAX-instrumenten en door de hele EPOMM-website verwezen worden. Vanuit de gevalstudies in ELTIS-formaat zal het ook mogelijk zijn om de auteurs te contacteren en toegang te hebben tot de informatie die MAX onderzocht heeft.

Leidraad voor kwaliteit in het mobiliteitsmanagement

De CEN-workshop MOBIMA werd met de hulp van MAX geïnitieerd om tot een normatief document te komen, een zogenaamde CEN Workshop Agreement (CWA), met de titel "Leidraad (code of Practice) voor de implementatie van een kwaliteitssystem voor mobiliteitsmanagement binnen kleine en middelgrote steden". CEN is de Europese Comité voor Standaardisatie die door middel van haar 30 nationale leden vrijwillige Europese standaarden ontwikkelt. Deze leidraad is dus een eerste stap richting een Europese standaard. Ze is beschikbaar op www.epomm.org en zal op de CEN-website beschikbaar zijn op www.cen.eu.



Verdergaan met MM

Als de inhoud van deze brochure u bevalt, dan wilt u misschien ook meer doen met mobiliteitsmanagement. In dit geval is er www.epomm.org. Maar er zijn ook andere pistes:

Workshops	Organiseer een workshop of een trainingssessie – EPOMM kan u hierbij begeleiden.
EPOMM-lidmaatschap	Om meer steun op nationaal niveau te krijgen, kan een EPOMM-lidmaatschap voor uw land interessant zijn. Als het al lid is, dan kan u met het nationaal netwerk contact opnemen, dat met de steun van EPOMM wordt opgebouwd. Contacteer info@epomm.org voor meer informatie.
Netwerken	Bij EPOMM draait alles om netwerken: EPOMM helpt bij de opbouw van nationale netwerken, organiseert thematische workshops voor deze netwerken, organiseert de jaarlijkse ECOMM-conferentie (European Conference on Mobility Management) en de jaarlijkse EMMNET-bijeenkomst (European Mobility Management Network meeting).
E-update	U kunt zich inschrijven voor de EPOMM e-update, een maandelijkse nieuwsbrief met specifieke informatie over een onderwerp rond mobiliteitsmanagement – en dus ook met nieuws over de MAX-instrumenten.
allinx	allinx is een unieke netwerksite speciaal gemaakt voor professionals werkzaam op het terrein van mobiliteitsmanagement. We nodigen u uit om ook lid te worden van allinx: om u in contact te brengen met collega's, documenten en bronnen uit te wisselen en deel te nemen aan groepen en discussies. Sluit u aan bij www.allinx.eu .

Contact

Karl-Heinz Posch,
MAX-Coördinator, EPOMM-Coördinator
E-mail: posch@fgm.at, Phone: +43 316 810 451-26

EPOMM secretariaat: c/o Eurocities,
Square de Meeus 1, 1000 Brussels, België
E-mail: info@epomm.org

Links



www.max-success.eu – MAX-website



www.eltis.org – European Local Transport Information Service



www.epomm.org – Europees Platform voor Mobiliteitsmanagement



www.allinx.eu – European Community for Mobility Management

MAX Partners

Austrian Mobility Research, FGM-AMOR (project leader) – Austria	Mobieli 21 – Belgium
ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH – Germany	Eric N. Schreffler, Transportation Consultant – USA
Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio, ETT – Spain	FIT Consulting – Italy
Lyle Bailie International Limited – United Kingdom	synergo – Switzerland
Timo Finke Consult Aachen – Germany	Traject – Belgium
Austrian Standards Institute – Austria	Trivector – Sweden

MAX University Partners

University of Piraeus Research Centre – Greece	University of Maribor, Faculty of Civil Engineering – Slovenia
Cracow University of Technology – Poland	Aristotle University of Thessaloniki – Greece
University of Lyon – CNRS-LET – France	Edinburgh Napier University – United Kingdom
University of Central Lancashire – United Kingdom	Vilnius Gediminas Technical University – Lithuania
University of Giessen, Institute for applied and empirical social research – Germany	Otto-von-Guericke-University of Magdeburg – Germany

MAX Demonstrators

Almada Municipal Energy Agency, AGENEAL – Portugal	Almada Municipality – Portugal
Lazio Transport Company COTRAL – Italy	Kortrijk Municipality – Belgium
Tallinn Municipality – Estonia	Munich Municipality – Germany

Imprint Concept and design: FGM-AMOR, Schönaugasse 8a, 8010 Graz, AUSTRIA, www.fgm.at | Photos: FGM, www.sxc.hu (Andrew Bissky), Harry Schiffer, www.hetnieuwerijden.nl, City of Kortrijk, www.sihcity.ch | Published by FGM-AMOR on behalf of the MAX-consortium, October 2009 FGM-AMOR Austrian Mobility Research



Neither the European Commission, nor any person acting on behalf of the Commission, is responsible for the use which might be made of the information contained in this publication. The views expressed in this publication have not been adopted or in any way approved by the Commission and should not be relied upon as a statement of the Commission's views.