



## Evaluatie LundaMaTs

LundaMaTs is het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan van de Zuid-Zweedse gemeente Lund (stad: 76.000 inwoners, hele gemeente 100.000). Dit plan is in 1996 opgesteld met als doel het verduurzamen van het verkeer en vervoer (MaTs staat voor miljø-anpassad transport systeem, ofwel duurzaam verkeerssysteem).

SUMO is gebruikt om de effectiviteit van het maatregelpakket te bepalen. In 2001, 2004 en 2008 zijn enquêtes gehouden onder 4000 inwoners. De respons was 53%. De belangrijkste vragen waren:

1. zijn de bewoners bekend met de boodschap van LundaMaTs (gedragsverandering)?
2. hebben de maatregelen geleid tot een meer duurzame verplaatsingen?

## Mobiliteitsmanagement in LundaMaTs

Mobiliteitsmanagement is een belangrijk onderdeel van LundaMaTs. De gemeente Lund wil het reisgedrag van de bewoners beïnvloeden, zodat zij zich op een duurzamere manier verplaatsen. Het plan bevat zowel fysieke maatregelen als communicatieve maatregelen. De maatregelen zijn niet uniek. Wel opvallend is dat het om een duidelijk samenhangend pakket van de maatregelen gaat. Het mobiliteitskantoor verstrekt informatie aan bewoners en ontwikkelt campagnes. In huis-aan-huisgesprekken krijgen bewoners informatie over duurzaam vervoer. Desgewenst krijgen ze informatie over autodelen of schone auto's. Ook kunnen ze intekenen voor acties als fietscampagnes of probeerkaartjes voor het openbaar vervoer.

### *Fysieke maatregelen*

- betere fietsroutes
- fietsenstalling bij het station met fietsverhuur
- aanleg Lundlink (snelle busverbinding naar universiteit en bedrijventerrein)
- fietsvoorzieningen bij bushaltes

### *Informatie, communicatie en organisatie*

- fietscampagne
- probeerkaartjes voor het openbaar vervoer
- stimuleren van schone voertuigen
- autodelen
- autovrije dag
- schoolprojecten
- mobiliteitscentrum
- smart trafikant (slimme reiziger): benaderen van bedrijven en bewoners (keukentafelgesprekken)

## **Fietscampagne Hälsotrampare: gezond trappen**

'Gezonde trappers' zijn mensen die een jaar lang de auto thuis laten staan en met de fiets naar het werk gaan. Deelnemers krijgen regenkleding, reflecterende kleding, fietsverlichting, een fietscomputer en een fietshelm. Inzet is dat ze werkelijk gaan fietsen en de auto thuis laten. De actie is gericht op inwoners die in de gemeente Lund wonen en werken, mensen die al lange tijd per auto naar en van het werk reizen en verder dan 1,5 kilometer van hun werk wonen.



Voorwaarden om mee te doen zijn:

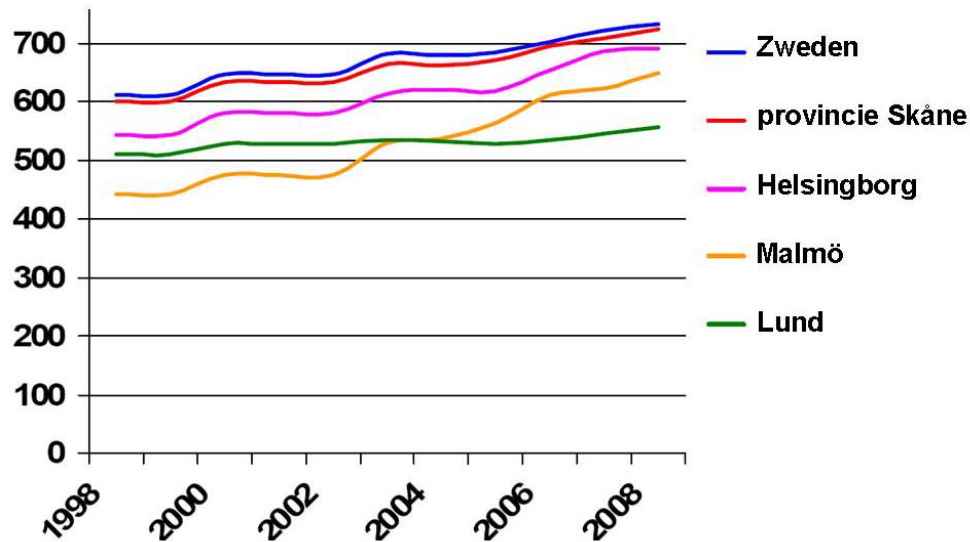
- kandidaten weten dat de route van huis naar werk geschikt is om te fietsen
- kandidaten zijn bereid een contract te tekenen. Ze stemmen er mee in om een vol jaar de auto te laten staan
- deelnemers vullen vooraf, tussentijds, direct na afloop en een jaar na afloop een vragenlijst in.

Bron: [www.lund.se](http://www.lund.se)

<b>doel</b>	groei van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer	
<b>doelgroepen</b>	<i>directe doelgroepen</i> Inwoners die in de gemeente Lund wonen en werken, al lange tijd per auto naar en van het werk reizen en verder dan 1,5 kilometer van hun werk wonen	<i>indirecte doelgroep</i> werkgevers en scholen
<b>aanbod</b> = maatregelen + communicatie	<i>voor directe doelgroepen</i> Deelnemers krijgen regenkleding, reflecterende kleding, fietsverlichting, een fietscomputer en een fietshelm  Communicatie via werkgevers, via collega's, website gemeente Lund, flyers en keukentafelgesprekken	<i>voor indirecte doelgroep</i> informatie voor werkgevers
<b>gewenst gedrag</b>	<i>voor directe doelgroepen</i> Een jaar lang niet met de auto maar met de fiets naar het werk reizen.	[niet van toepassing]

### Effecten van het maatregelpakket

De groei van de automobiliteit in Lund is veel lager dan het landelijke en het regionale gemiddelde (9% t.o.v. 23% landelijk). tussen 1998 en 2008. In het stedelijk gebied daalde het aantal autoverplaatsingen zelfs. In het nabijgelegen Malmö groeide het autoverkeer met 33% daarentegen. Volgens de gemeente Lund heeft Malmö sinds de jaren zestig ruim baan aan de auto gegeven, terwijl Lund in die tijd de binnenstad afsloot voor doorgaand verkeer. Lund heeft 260 kilometer aan fietspaden en 330 km aan wegen. (Malmö 420 kilometer fietspad, 960 km wegen). Malmö heeft 3x zoveel inwoners.



Bron: Genomförande av MM-projekt i Skåne, Jonas Hedlund, Skånes län, 2009

Het totale fietsgebruik in Lund stijgt. Jongeren en studenten blijken echter vaker de auto of het OV te pakken, waardoor hun fietsgebruik daalt. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor Lund.

De kosten bedroegen 4 miljoen Zweedse kroon per jaar (€ 400.000). Dat is 8 eurocent per uitgespaarde kilogram CO<sub>2</sub>.



	P	persoons- kenmerken	enquête onder 4000 bewoners (5%). Respons: 53% Hoge betrokkenheid bij vraagstukken rond verkeer en milieu (2004: 72%; 2008: 80%)
aanbod	A	maatregelen & communicatie	<u>fysieke maatregelen:</u> betere fietsroutes, fietsenklemmen bij bushaltes, fietsenstalling en huurfietsen bij station, snelle busverbinding naar universiteit en kantorenpark  <u>communicatie en informatie:</u> belonen van fietsgebruik, fietsactie, autovrije dag, informatiecentrum probeerkaartjes openbaar vervoer, schoolprojecten, projecten voor werkgevers, stimuleren autodelen, stimuleren van schone voertuigen, keukentafelgesprekken
	B	bekend met aanbod	40% is bekend met de maatregelen
	C	interesse in aanbod	
	D	tevreden over informatie	
gewenst gedrag	E	aanvraag	Aandeel dat is gaat nadenken over alternatieven, af en toe anders reist of regelmatig zonder auto reist: 10% in 2001, 20% in 2004, 30% in 2008
	F	proberen aanbod	
	G	tevreden met aanbod	
resultaat	H	ander gedrag	20.000 inwoners (26%) reizen op een duurzamere manier: 7.500 (10%) fietsen meer 5.400 (7%) past de principes van Het Nieuwe Rijden (ecodriving) toe 5.000 (6%) gebruikt het openbaar vervoer vaker 3000 (4%) carpoolt meer 400 (0,5%) heeft een schone auto aangeschaft 300 (0,5%) is gaan autodelen
	I	effecten	<b>Modal shift in Lund (1994-2007, stedelijk gebied)</b> Auto: van 30 naar 26% OV: van 15 naar 8% Fiets en lopen: van 55 naar 66%  <b>Totaal over (1998-2008):</b> 20 miljoen minder autokilometers CO2-reductie: 4.400 ton  De totale mobiliteit in Lund (hele gemeente) steeg tussen 1998 en 2008 met ca 9% (landelijk 23%).

## Keukentafelgesprekken: succesfactor voor mobiliteitsmanagement

Een belangrijke drager voor het succes van het maatregelpakket zijn de huis-aan-huisbezoeken (keukentafelgesprekken of op zijn Zweeds: Dörrknackering). De aanpak is simpel en doeltreffend: de gemeente gaat de dialoog aan met bewoners over hoe zij over het verkeer en milieu in het algemeen denken en hoe ze over hun eigen verplaatsingsgedrag denken. Bewoners die hier voor open staan, krijgen informatie over fietsen, openbaar vervoer, autodelen, het Nieuwe Rijden en schone voertuigen. Ook kunnen ze intekenen voor de fietsactie of meedoen aan een probeeractie voor het openbaar vervoer.

In het kader van de evaluatie van LundaMaTs is de effectiviteit van de keukentafelgesprekken geëvalueerd. Daarvoor is onderzoek gedaan naar de bereidheid om reisgedrag te veranderen. Dit is zowel bij deelnemers als niet-deelnemers onderzocht (vergelijkingsgroep).

Van de deelnemers is 35% beïnvloed en 564 huishoudens laten nu regelmatig de auto staan. Deelnemers denken na over duurzame mobiliteit, proberen minder met de auto te reizen of laten de auto vaker staan. Dat is 10% meer dan degenen die geen gesprek hebben gehad. Het aandeel mensen dat na is gaan denken over andere reismogelijkheden is lager dan degenen die geen gesprek hebben gehad. Het lijkt erop dat de meeste deelnemers hier al over nadachten en dat de gesprekken een stimulans waren om hun gedrag te veranderen. Dat gaat overigens niet op voor degenen die bijna altijd zonder auto reizen. Die categorie is blijkbaar zelf al op de hoogte te zijn van de mogelijkheden.

aanbod	A	maatregelen & communicatie	37.700 huishoudens zijn aangeschreven
	B	bekend met aanbod	
	C	interesse in aanbod	18.800 huishoudens (50%) zijn geïnteresseerd in een gesprek
	D	tevreden over informatie	16.900 van de deelnemers (90%) vindt het initiatief goed tot heel goed. 15.040 van de deelnemers (80%) heeft nieuwe informatie gekregen



gewenst gedrag	E	aanvraag	<i>is na gaan denken over andere reismogelijkheden:</i> deelnemers: 376 (2%), vergelijkingsgroep: (6%)
	F	proberen aanbod	<i>probeert minder met de auto te reizen:</i> deelnemers: 3384 (18%), vergelijkingsgroep: (8%)
	G	tevreden over aanbod	
resultaat	H	ander gedrag	<i>keuzereizigers (reizen regelmatig anders):</i> deelnemers: 2068 (11%), vergelijkingsgroep: 8%  <i>vaste gebruikers (laten bijna altijd de auto staan):</i> deelnemers: 940 (5%), vergelijkingsgroep: 5%
	I	effecten	