

**'SCHAT,
IK MOET GAAN.
ANDERS BEN
IK TE LAAT
VOOR DE FILE.'**



**WEES GEEN FILEDIER
DOE HET OP JOUW MANIER**

Kijk op filedier.nl



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

„Schatz ich muss los.
Anders verpasse ich
den Stau...”

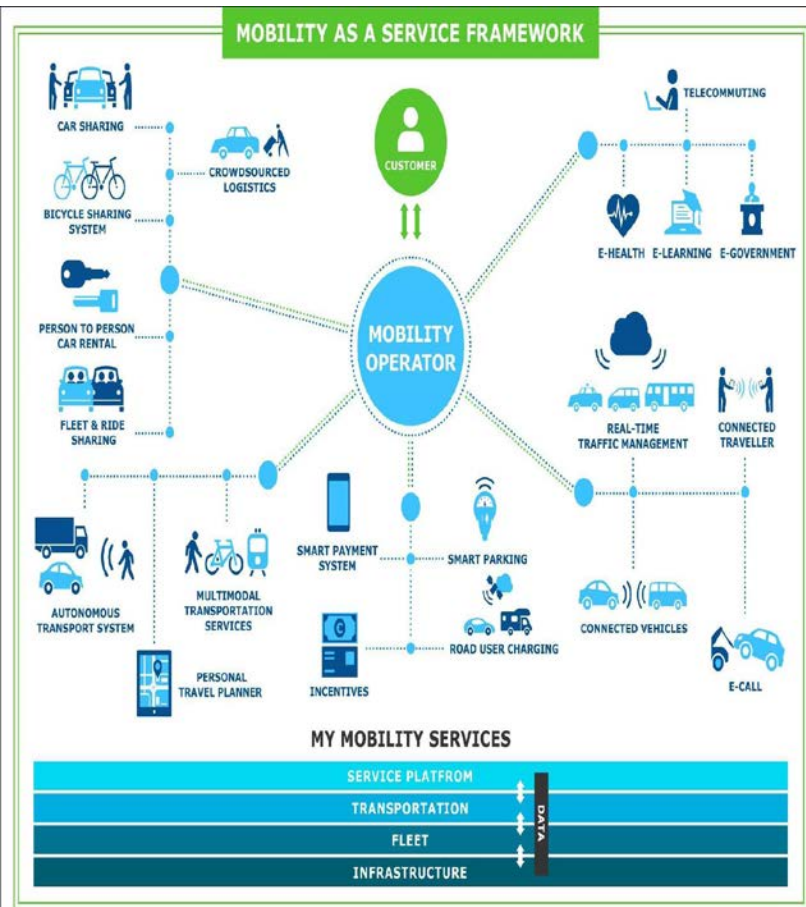
Sei kein Stautier, mache es
auf deine Manier.

Können wir Menschen
verführen um über Ihre
Mobilitätsalternativen nach zu
denken?

Frank Burmeister

Hauptbotschaft

- Stimulierungsprojekte (Mobilitätsmanagement) für Pendler funktionieren
- Mobilität auf dem Weg zu einem kommerziellen Dienstleistungsangebot?





Inhalt

- Warum Mobilitätsmanagement und nicht mehr Asphalt oder Schienen?
- Eckpunkte unseres Programms
- Was für Projekte haben wir ausgeführt?
- Resümee / lessons learned
- Zukunft



Warum ein Programm zur optimalen Benutzung der Infrastrukturen

- Staus (Konzentration um Städte) / volle Züge
- Kosten Infrastruktur hoch (Bau/Unterhalt) / wirtschaftlich uninteressant
- Effekt Infrastruktur zeitlich begrenzt
- Stau begrenzt auf circa 5% der Strecken rund um größere Städte
- Staus vor allem zu Stoßzeiten
- Positive Umwelt Effekte

Gründe für Mobilitätsmanagement anstatt mehr Asphalt oder Schienen!



- Einstellung Mautpläne (2010) / Test Verhalten Autofahrer
- Kosten Infrastruktur: € 6,5 Mrd. (incl. € 4 Mrd. Unterhalt)
- Ist-Kosten Stau: p.a. € 3 Mrd. Wohlfahrtsverlust (133.000 Staustunden)
- Prognose: 45% mehr Stau bis 2020.



Facts & Figures:

Kosten = der Grund für Mobilitätsmanagement!

-Täglich "nur" 500.000 – 600.000 Menschen im Stau (von in total 10/11 mln Arbeitnehmern), Müssen wir dafür noch so viel investieren?

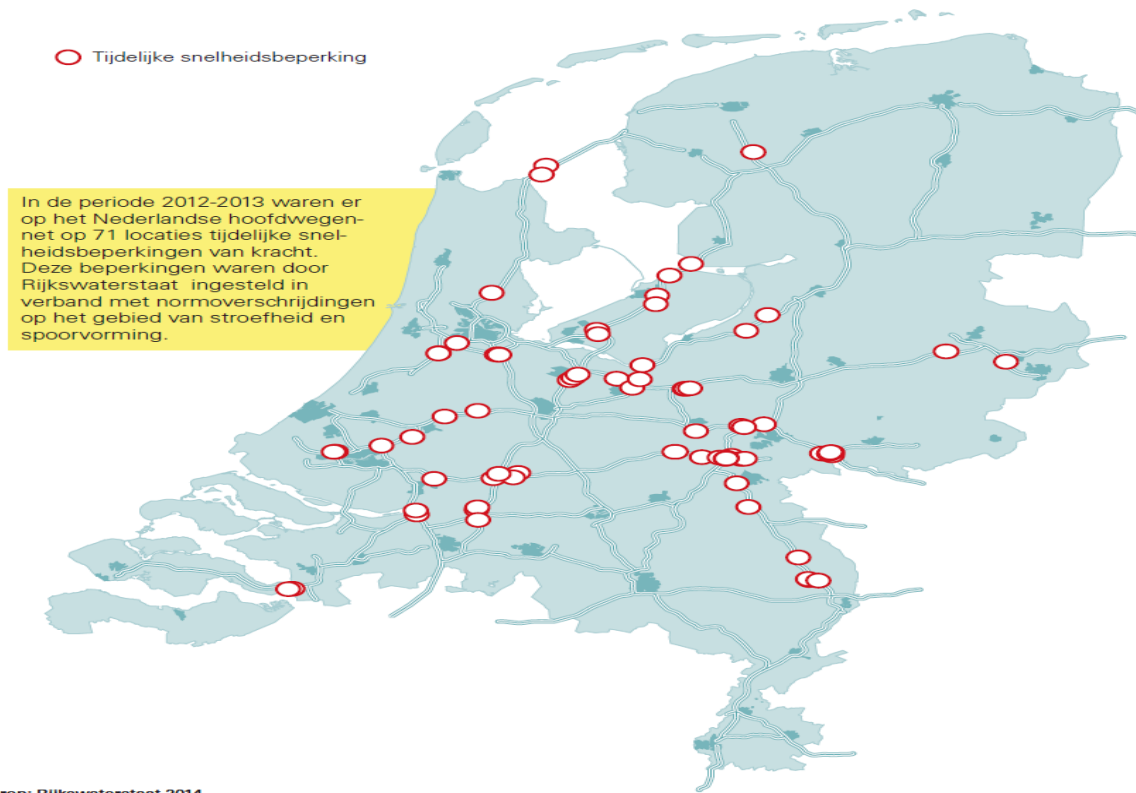
-Planung Horizont

Strecke	Kosten pro km
A2 Eindhoven (Ruit)	20 mln
A7/A8 Noord A'dam	30 mln
A4 Delft Schiedam	100 mln
Rotterdamsebaan	170 mln
Blankenburgtunnel	220 mln



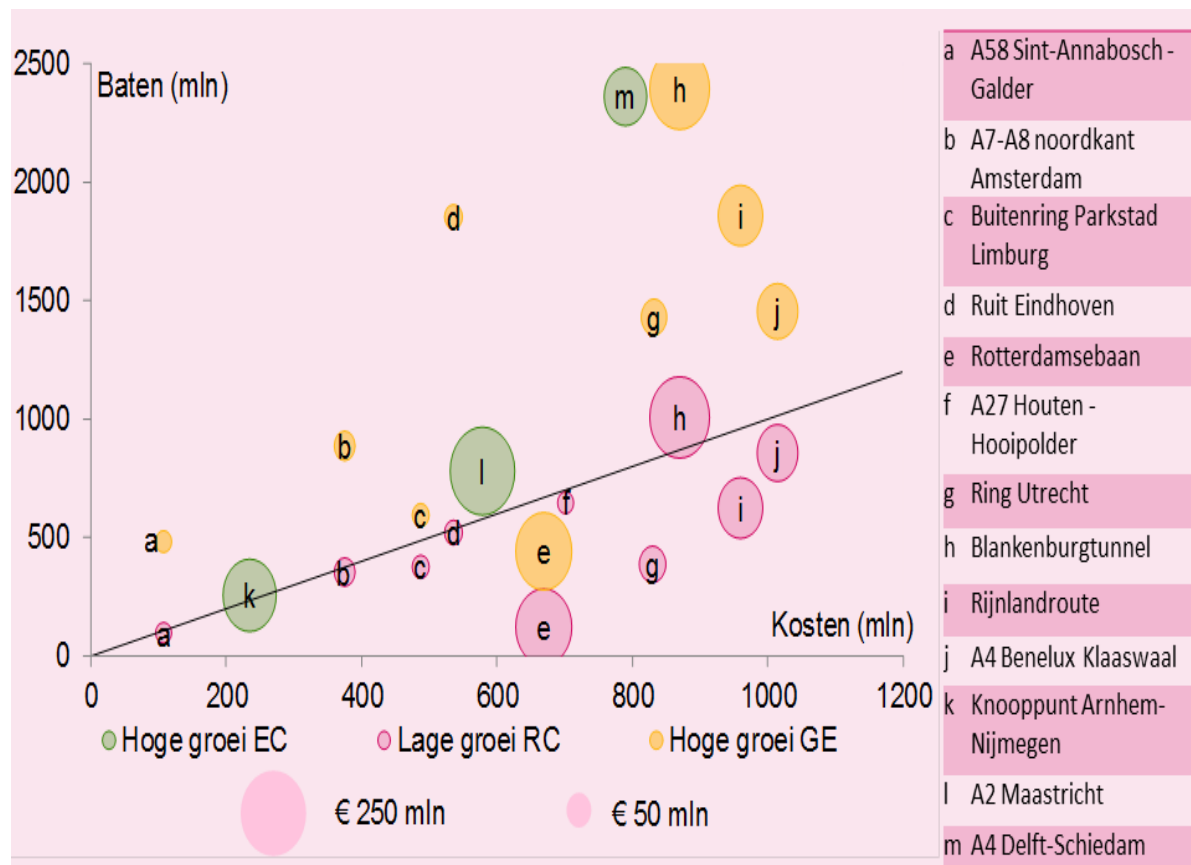
Gründe Mobilitätsmanagement: Unterhalt

Figuur 4 Snelheidsbeperkingen op het hoofdwegennet, 2012-2013





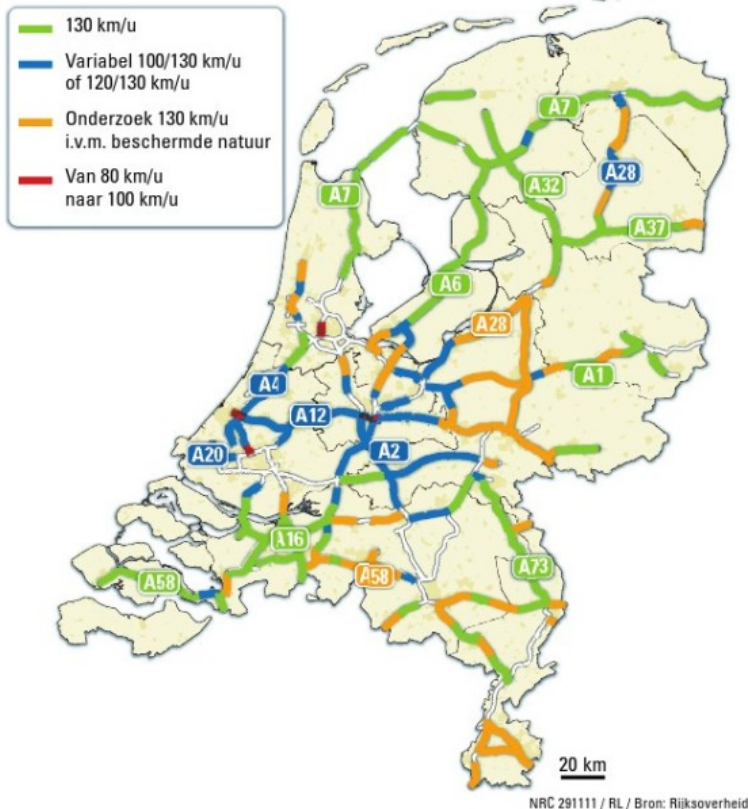
Kosten: Auswertungen zeigen: Mehr Asphalt und Schienen bringen langfristig kaum Entlastung





Facts & Figures: Warum Mobilitätsmanagement

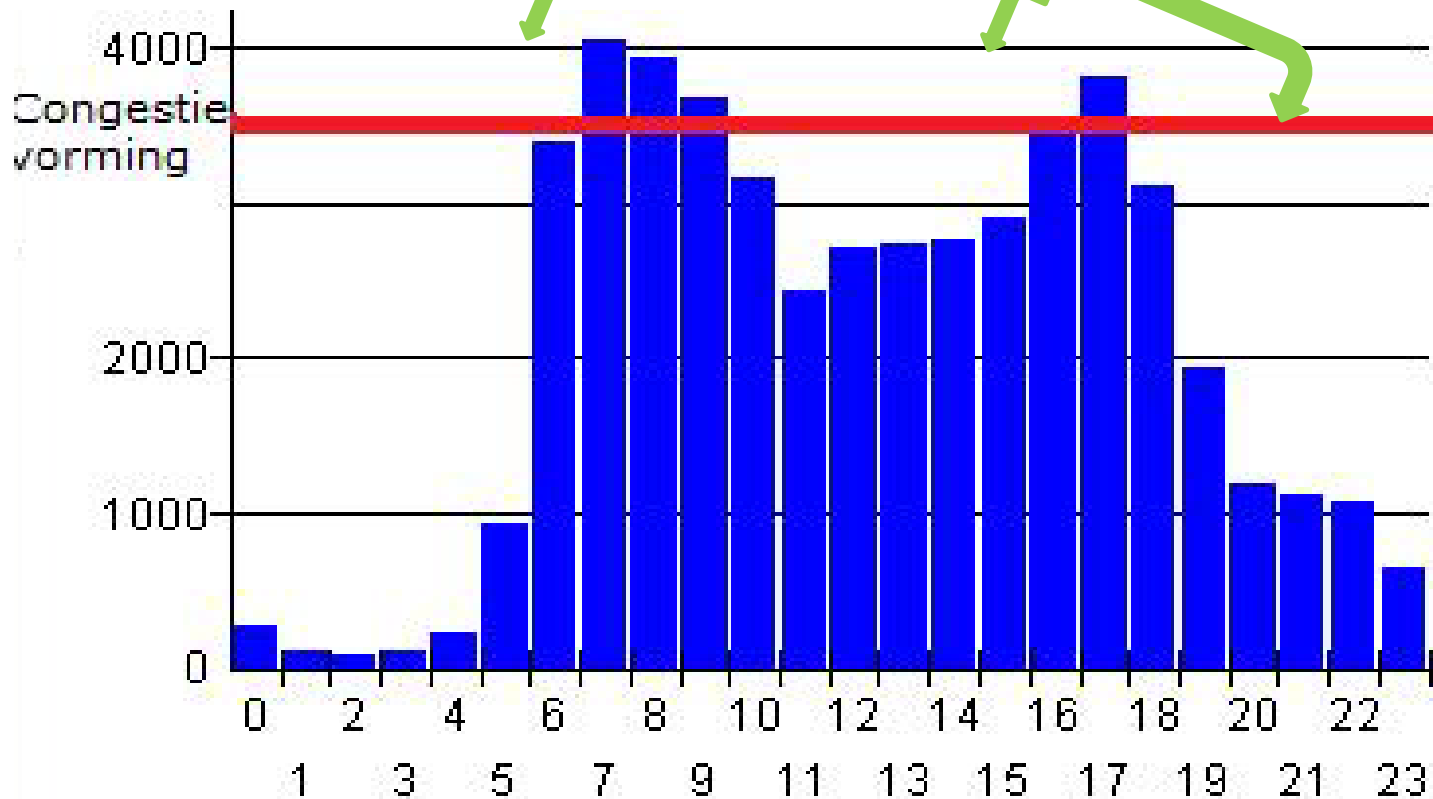
Maximalsnelheden vanaf 1 september 2012



- 5100 km Autobahn
- Täglich: 250 km Stau – 500-700 km (“Monsterstau”), = kleiner Teil vom totalen Autobahnnetz (normal < 5%)
- Samstag = Wochentag (qua Fahrzeug km) und kein Stau



Warum Mobilitätsmanagement und nicht nur Asphalt und mehr Schienen?





Facts&Figures: Gründe für Mobilitätsmanagement

- Erleben: Menschen erleben Stau als normal (10 Minuten Grenze);
- Vorbild: Amsterdam
- Mehr Lebensqualität/bessere Umwelt (durch weniger Autobewegungen)



Eckpunkte unsers Programms zur besseren Benutzung der Infrastrukturen:

- 1) Programminhalte festlegen
- 2) Breite Problem Analyse: Verkehr, Pendler, Stakeholder (inkl. verhaltenswissenschaftl. Ansätze und Untersuchungen)
- 3) Zusammenarbeit: Öffentlich & Privat (Zielsetzung, Governance, Finanzierung)
- 4) Focus auf Mobilitätsmanagement Maßnahmen
- 5) Wirkungsmessung der Maßnahmen



Eckpunkte

- Ad 1) Was ist überhaupt ein Programm?

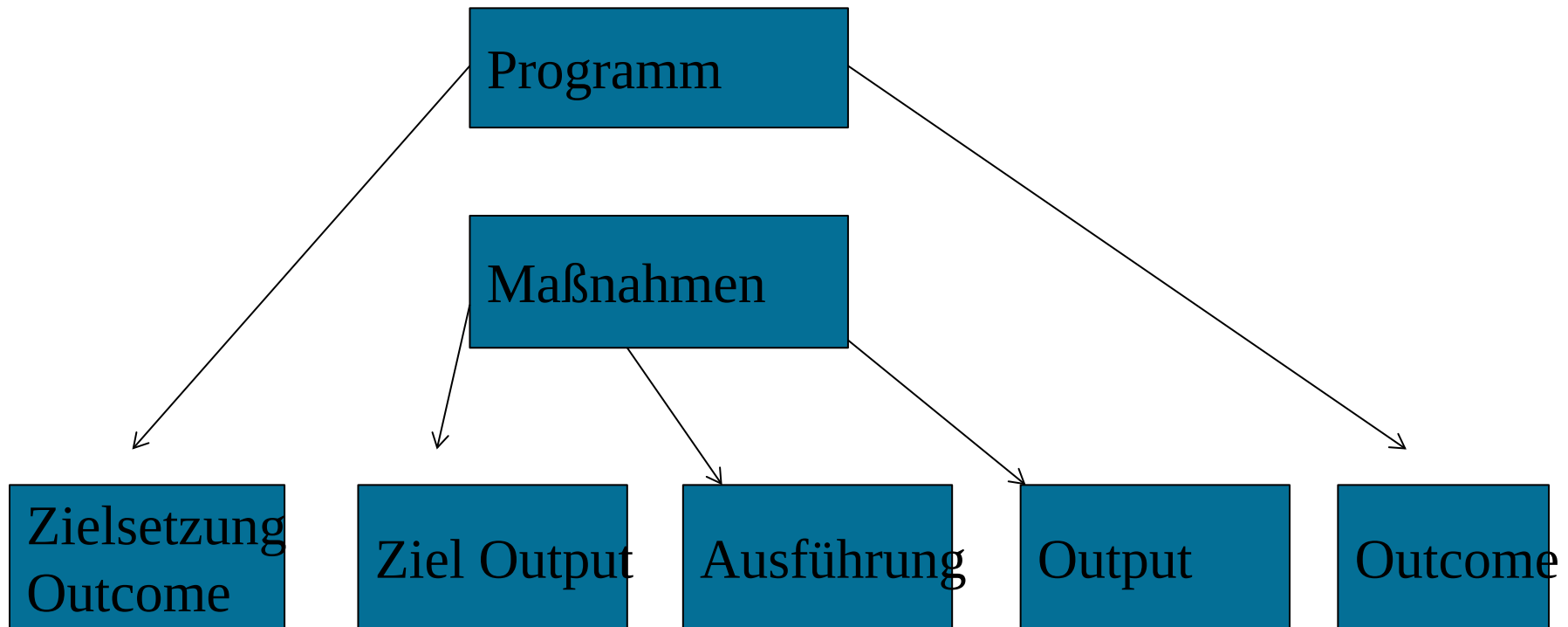


1) Wann sprechen wir von einem Programm?

- Übergeordnetes Ziel (keine “Versammlung” von Maßnahmen), z.B. 3% CO2 Reduktion, 10% Reisezeit Verkürzung;
- Was ist ein Programm?
 - Focus auf Nutzen (mehr als ein Projekt)
 - Managen von sowohl Effekten (Resultaten), Prozessen, Projekten
 - Geld zwischen Maßnahmen auswechselbar
 - Wirksamkeitsüberprüfung



Eckpunkte: ad 1) Programm oder Projekt?



Eckpunkte: ad 2) Breite Analyse



ad 3) Samenwerking met privaten Partnern

Vervolgprogramma
Beter Benutten

- Periode 2015-2017
- 12 regio's
- Nieuwe brede probleemanalyse uitvoeren
- Voortbouwen op de ingezette samenwerkingsvorm



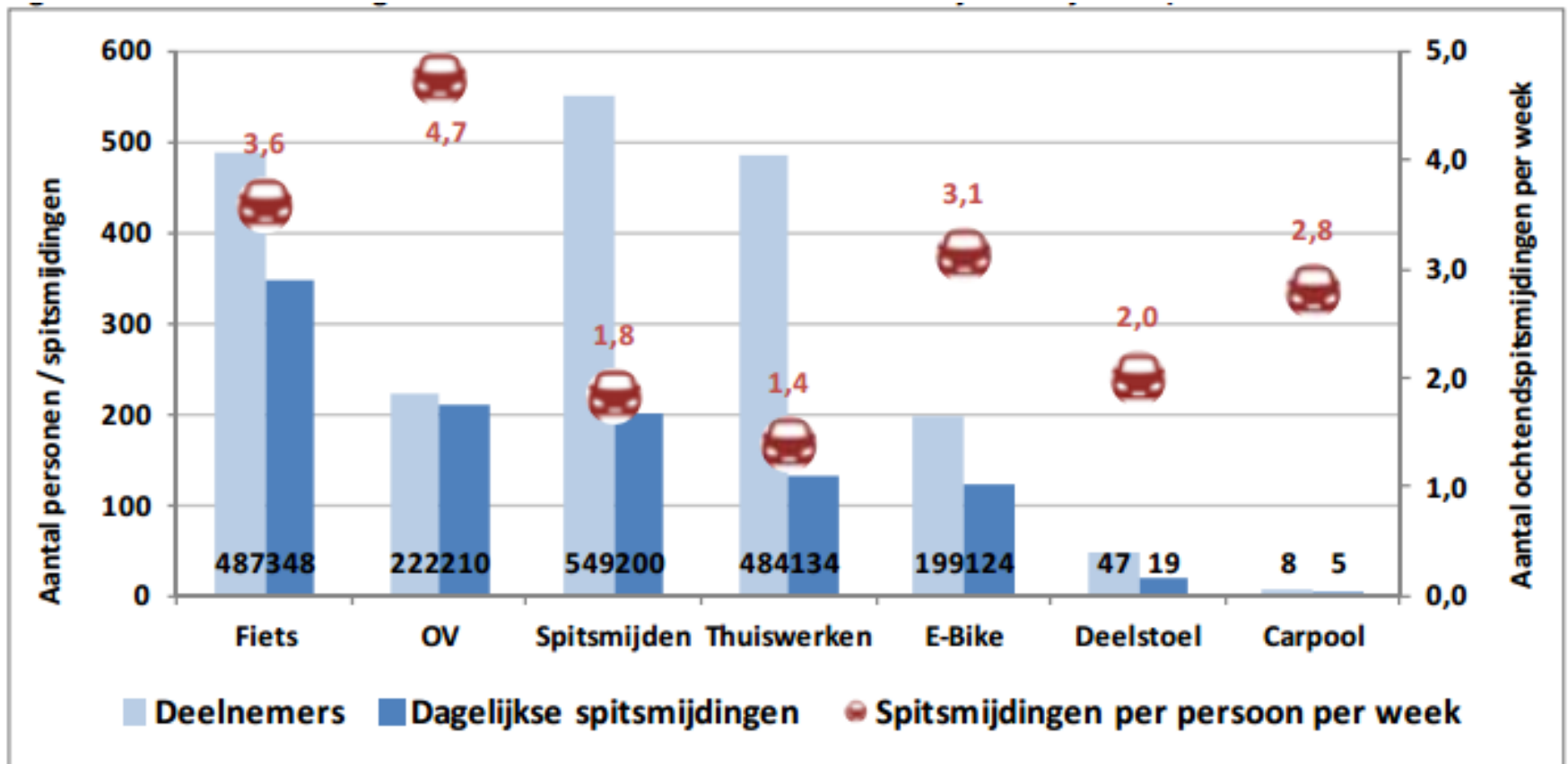
Beter Benutten  Vervolgprogramma Beter Benutten

10

- 12 Regio's
- Samenwerking: pro Regio: Minister, een CEO, Landesminister/Bürgermeister
- Konkrete Zielsetzung:
 - 20% weniger Staus (2011-2014)
 - 10% Schnellere Reisezeit ('15-'18)
- €: 2011 – 14: € 1,1 mrd (€ 730 mln Staat): 354 Projekte
- €: 2015-2018: € 600 mln (€ 300 mln Staat): 400 Projekte
- Rolle des Staats: Partner, Teilfinanzier, Regisseur, Messung der Resultate
- Multimodale Projekte

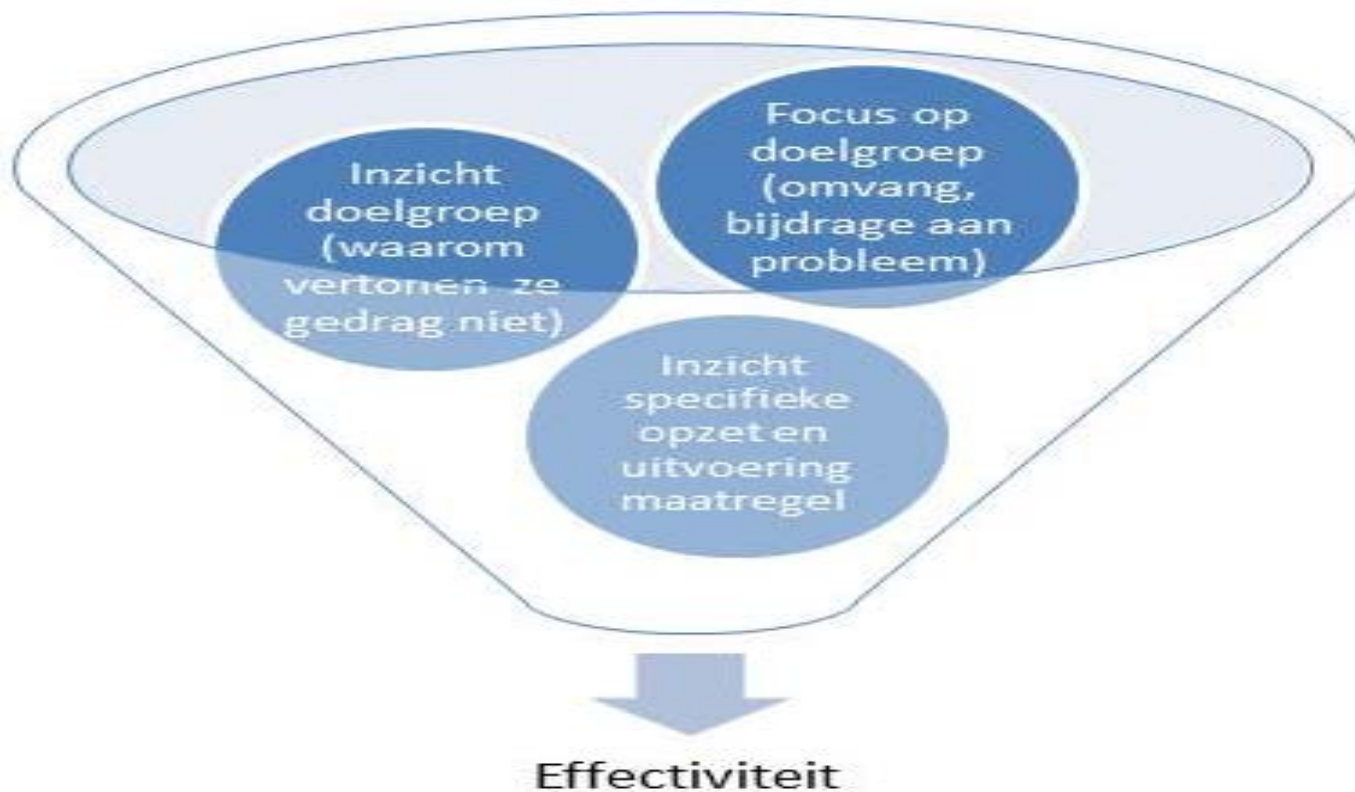


ad 4) Resulten: Programmateilnehmer & erreichte Stauvermeidung pro Person und Woche





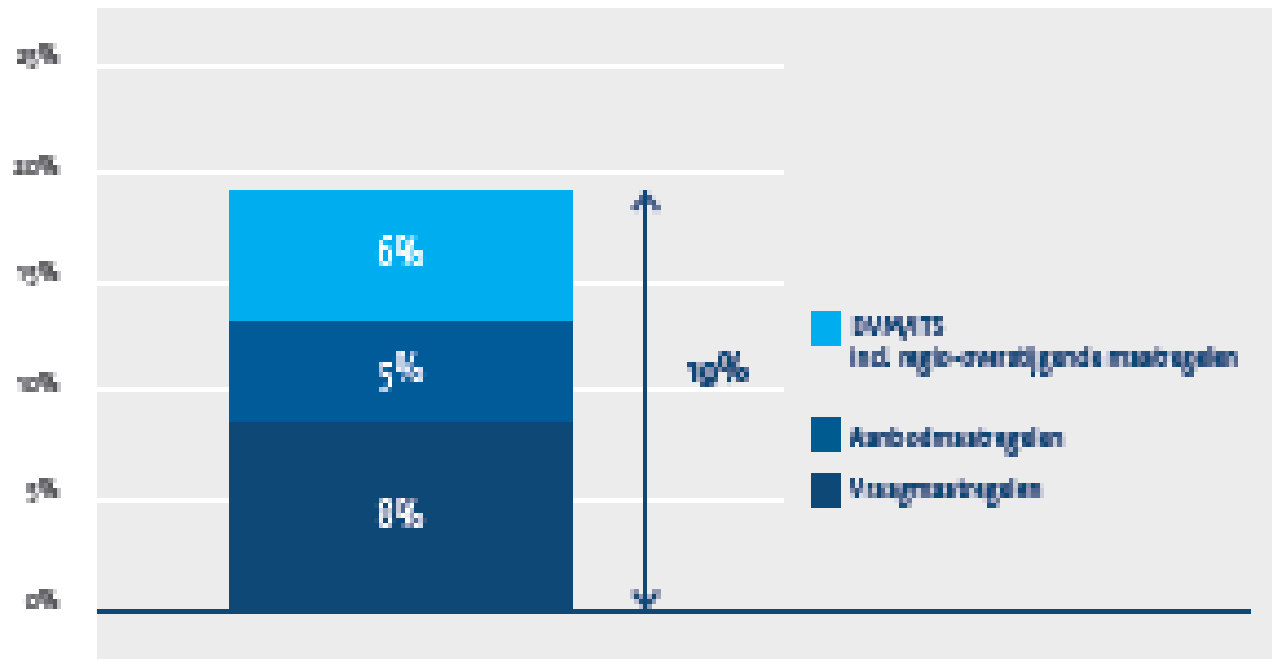
Ansatz zur Messung der Wirkung der Maßnahmen





Beitrag der unterschiedlichen Maßnahmentypen zu den erreichten Resultaten

Bijdrage van de verschillende typen maatregelen aan het doelbereik van Beter Benutten



Bron: Geopla

Resultaten van Beter Benutten 2011 - 2015

19%

Congestiereductie
t.o.v. een situatie zonder
Beter Benutten

Aanbodmaatregelen

5%



DVM- en ITS-maatregelen

6%

Intelligente transportsystemen (landelijk)

24.000 geadviseerde ritten door apps → **23%** aanpassing reisgedrag

5 Informatiediensten ontwikkeld (multimodale apps en websites)



Dynamisch Verkeersmanagement

167 Verkeerslichten geoptimaliseerd

615 Regelsenario's ingezet

Vraagmaatregelen

8%

Stimulering fiets

6.350 e-fietsen verkocht

Campagnes

32.000 Reisadviezen

133.000 Bezoekers regionale websites

Spitsmijdingen

48.000 spitsmijdingen op de weg

2.100 werkgevers doen mee
176.600 werknemers doen mee

Stimulering OV

36.350 OV-kaarten gebruikt

Decentraal spoor



Duurzaamheid

→ 70.000 ton CO₂-reductie per jaar
→ 150 ton NOx-reductie per jaar
→ 15 ton PM₁₀-reductie per jaar

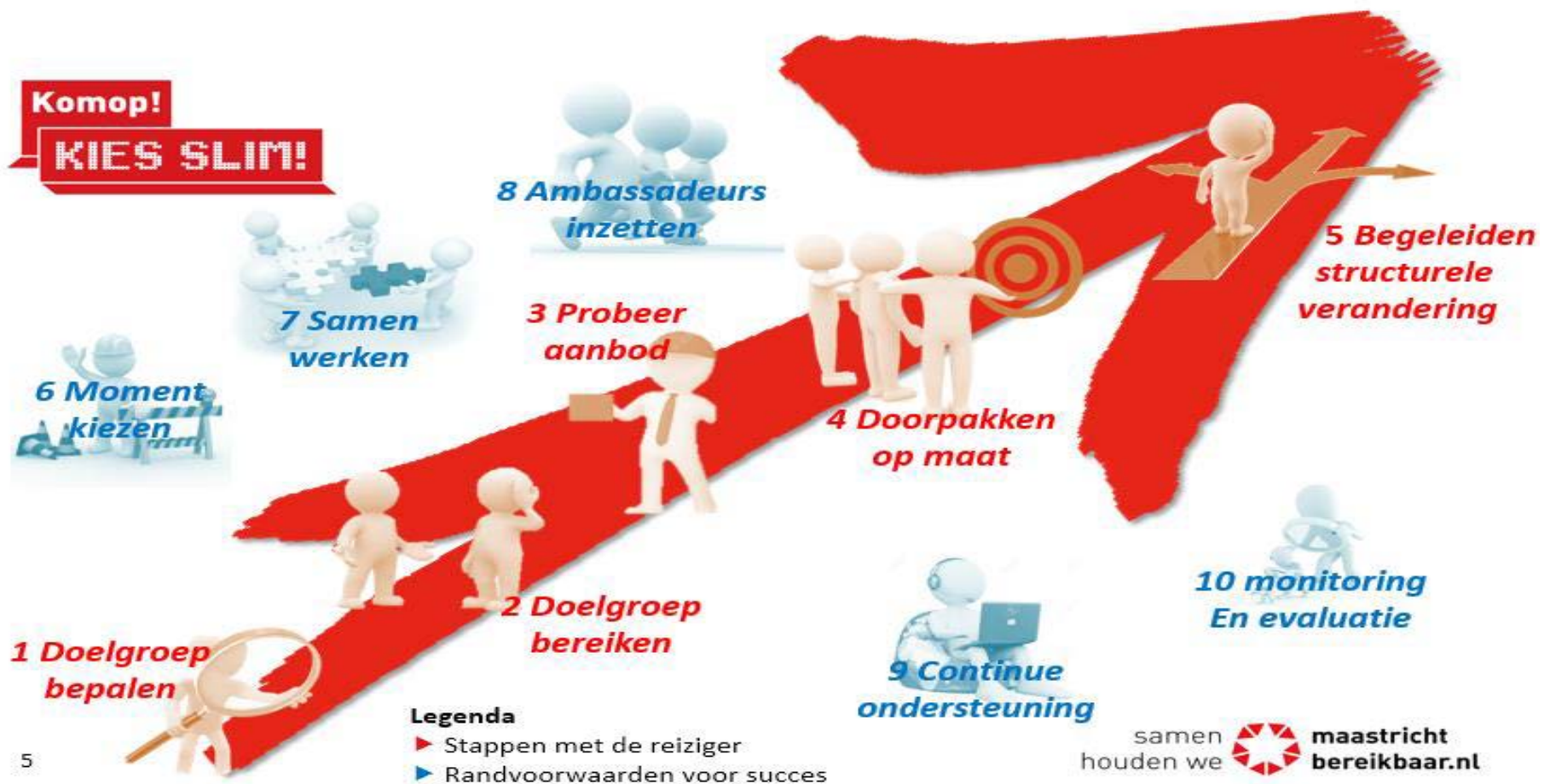


Ergebnisse 2011-2014

- 19% Staureduzierung
 - 8% Motivationsprogramme
 - 6% bessere Infrastruktur
 - 5% Verkehrstelematik
- 2100 beteiligte Arbeitgeber
- 176.600 betteil. Arbeitnehmer
- 48.000 erzielte "Stauvermeidungen" pro Tag
- 17.500 neue Radstellplätze



10 Stufen für Rad Stimulierung





Beispiel: Fahrrad Motivationsmaßnahmen



- 2300 Teilnehmer
- Täglich 1025 Staumeidungen
- Teilnehmer Motivation:
 - Gesundheit (71%)
 - Stau meiden/Umwelt (4%)
 - Geld (1%)
- Kosten: € 2,8 mln



Ohne Radinfrastruktur = kein Erfolg!



200 km Fhradautobahnen
35.000 km Fahrradwege





Resümee

Stimulierungsmaßnahmen funktionieren

- Mobilitätsmanagement ist effektiv und wirkt schnell (im Gegensatz zum Bau neuer Infrastruktur)
- öffentlich-private Zusammenarbeit funktioniert
- Messen ist Wissen: Wirkung von Maßnahmen selbstkritisch Überprüfen
- Knackpunkte:
 - Datenschutz & Wahrung der Privatsphäre
 - politische Begehrlichkeiten (Wunsch nach Baumaßnahmen)
 - Betrügerisches Verhalten von Programmteilnehmern



Ausblick

- Mobilitätsmanagement als strategisch wichtige Maßnahme durchsetzen (gleichberchtigt zu infrastrukturellen Erweiterungen)
- Aktionsprogramme mit Ergebnissen innerhalb der Legislaturperiode
- Schwerpunkte: Erreichbarkeit, Umwelt & Lebensqualität