

Mobiliteitsgeleiding via een locatiebeleid voor bedrijven en instellingen

Locatie zoekt bedrijf

ir. E.J. Verroen, ir. G.R.M. Jansen, INRO-TNO,
ir. J.M. Jager, PblVVS,
drs. F.H. ter Welle, RPD

Wat voor soort bedrijven zijn voor wat voor soort locaties geschikt, gelet op de mobiliteitskenmerken? In Verkeerskunde 5 (1990) schreef drs. G.P. van Wee daar al een eerste artikel over, waarin het voorgenomen beleid rond de A-, B-, en C-locaties werd toegelicht. Voor een nadere uitwerking van dit beleid is door INRO-TNO een typologie opgesteld van bedrijven en locaties in Nederland. De begrippen mobiliteitsprofiel en bereikbaarheidsprofiel stonden daarbij centraal. Naast een definitiestudie zijn ook enkele toepassingsstudies op dit terrein uitgevoerd. In dit artikel de belangrijkste resultaten.

In het pas uitgekomen deel d van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wordt, bij ongewijzigd beleid, een toename van het aantal autokilometers verwacht van 70% tussen 1986 en 2010. In het Structuurschema wordt betoogd dat zo'n groei onaanvaardbare consequenties heeft voor de bereikbaarheid van de stedelijke centra en een te grote belasting vormt voor het milieu. Eén van de beleidslijnen is dan ook gericht op een beperking van het woon-werkverkeer per auto.

Een deel van de maatregelen die worden voorgesteld richt zich op een betere afstemming tussen verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Daarbij wordt onder andere gedacht aan een stringent locatiebeleid voor bedrijven en instellingen. Activiteiten van bedrijven en instellingen roepen immers een groot aantal verplaatsingen op van personen en goederen. De hoeveelheid verplaatsingen en de vervoerwijzekeuze hangen nauw samen met de kenmerken van bedrijven en van hun locatie. Een goede onderlinge afstemming tussen bedrijven en vestigingslocaties kan dan ook een belangrijke bijdrage leveren aan de mobiliteitsbeheersing. Door met name die bedrijven, waarvan het personeel en bezoekers in potentie veel van het openbaar vervoer gebruik kunnen gaan maken, op locaties te situeren die goed per openbaar vervoer ontsloten zijn, kan het modal-split aandeel van het openbaar vervoer vergroot worden. Zowel in de Vierde Nota RO, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer als het Nationaal Milieubeleids Plan (NMP-plus) wordt dit instrument dan ook met name genoemd om het aandeel van het openbaar vervoer in het woonwerk verkeer belangrijk te verhogen. Deel d van het Structuurschema stelt zelfs: 'In alle bestemmingsplannen die vanaf 1992 worden vastgesteld is geregeld dat bedrijven op een uit verkeers- en vervoersoogpunt juiste locatie worden gesitueerd. De essentie van dit beleidsvoornemen zit

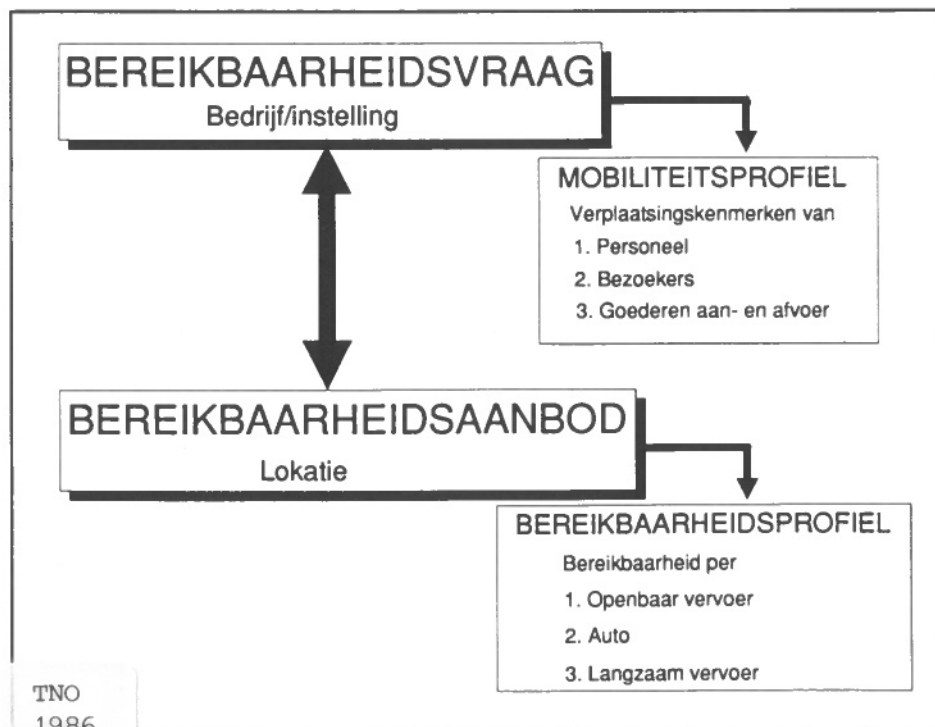
hem in de uitdrukking 'juiste locatie'. Invulling van dit begrip vraagt inzicht in de kenmerken van de verplaatsingen die bedrijven oproepen. Deze kunnen worden vastgelegd in het 'mobiliteitsprofiel' van een bedrijf. Daarnaast is inzicht nodig in de bereikbaarheidskenmerken van verschillende locaties, vastgelegd in het 'bereikbaarheidsprofiel'. In de Vierde Nota en het SVVII wordt in dit verband onderscheid gemaakt in A-, B- en C-locaties. Volgens de nota kenmerken A-locaties zich door een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer (bijvoorbeeld locaties rond een Centraal Station). C-locaties kenmerken zich door een goede bereikbaarheid per auto (bijvoorbeeld de zogenaamde snelweg locaties). B-locaties worden in de nota beschouwd

1. Afstemming van vraag en aanbod op basis van mobiliteitsprofielen en bereikbaarheidsprofielen.

als locaties die zowel met de auto als met het openbaar vervoer redelijk bereikbaar zijn (bijvoorbeeld locaties rond voorstadstations nabij belangrijke uitvalswegen). In het recent uitgegeven werkdokument van de Rijksplanologische dienst is het locatiebeleid verder uitgewerkt. In het document wordt vooral aandacht besteed aan de instrumenten die lagere overheden ten dienste staan om het ABC-locatiebeleid uit te gaan voeren [1].

Profielen gedefinieerd

Op basis van mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen kan worden aangegeven welk bedrijf geschikt is voor welk type locatie, gezien vanuit het oogpunt van mobiliteitsbeheersing. Het gaat in wezen om een goede afstemming tussen de vraag naar locaties vanuit bedrijven en instellingen enerzijds en het aanbod van locaties anderzijds (zie figuur 1). Terugdringen van het autogebruik is hierbij het doel, onder de randvoorwaarde dat dit niet ten koste gaat van het functioneren van de bedrijven. Voor de bedrijfsvoering noodzakelijk autoverkeer dient onbeperkt plaats te kunnen vinden. De profielen zijn in de rijksnota's globaal gedefinieerd. Voor een concreet sturend



beleid was een nadere uitwerking van de verschillende begrippen en een kwantitatieve onderbouwing nodig. In een door het Instituut voor Ruimtelijke Organisatie van TNO in opdracht van het Projectbureau IVVS uitgevoerd onderzoek [2] heeft deze operationalisatie plaatsgevonden. Het onderzoek is in een aantal stappen uitgevoerd.

Gestart is met het opstellen van een concept-indeling van bedrijven naar hun mobiliteitsprofielen en locaties naar hun bereikbaarheidsprofielen. Dit is gebeurd met behulp van literatuuronderzoek en de analyse van algemene statistische gegevens.

Het concept is vervolgens empirisch getoetst bij 26 bedrijven in Den Haag en Eindhoven, door middel van enquêtes onder het personeel en interviews met het management.

Op basis van de toetsingsresultaten is een definitieve typologie van bedrijven en locaties opgesteld en is een methode uitgewerkt waarmee de geschiktheid van een bepaald bedrijf voor een bepaalde locatie kan worden beoordeeld. De typologie is tenslotte geëvalueerd op zijn bruikbaarheid, waarbij ook aandacht is besteed aan de mogelijkheden voor het beleid, om de gewenste afstemming in de praktijk te verwezenlijken.

Wat is een mobiliteitsprofiel?

Het mobiliteitsprofiel geeft een beschrijving van de aard en omvang van de verplaatsingen die een bepaald bedrijf oproept, uitgedrukt in de verplaatsingsafstanden, het vervoermiddelgebruik en het aantal verplaatsingen. Er is daarbij onderscheid gemaakt in drie categorieën verplaatsingen:

- verplaatsingen van het personeel;
- verplaatsingen van de bezoekers;
- aan- en afvoer van goederen.

Er is tot nog toe weinig systematisch onderzoek gedaan naar de relatie tussen bedrijfskenmerken en de kenmerken van de verplaatsingen die door bedrijven



Het bereikbaarheidsplan Randstad zou voor Den Haag in combinatie met een stringent locatiebeleid kunnen leiden tot een afname van het percentage werkgelegenheid op matig tot ongeschikte locaties van 57 tot 27%!

worden opgeroepen. Mobiliteitsstudies hebben zich voornamelijk gericht op huishoudens en reizigers. De aandacht voor de bestemmingskant bleef voornamelijk beperkt tot de bezoekers van bepaalde publieke voorzieningen, bijvoorbeeld bij distributieplanologisch onderzoek. Het parkeeronderzoek in Den Haag [3] is een van de weinige voorbeelden, waarbij systematisch naar de invloed van speciale kenmerken van verschillende vormen van bedrijvigheid is gekeken. Voor wat betreft de invloed van locatiekenmerken op het verplaatsingsgedrag kon slechts teruggegrepen worden op enkele studies naar de effecten van bedrijfsverplaatsingen, zoals bijvoorbeeld de verplaatsing van de universiteit van Utrecht van de binnenstad naar de Uithof.

Voor de mobiliteitsprofielen worden 13 verschillende mobiliteitskenmerken van de bedrijfsklassen onderscheiden:

1. De arbeidsintensiteit (in vierkante meter per werknemer)
2. Het aandeel openbaar vervoer in het woon-werk verkeer
3. De mate van beïnvloedbaarheid van het aandeel openbaar vervoer
4. Het aandeel van de auto in het woon-werk verkeer
5. De mate van beïnvloedbaarheid van het auto-aandeel

6. Het aandeel personeelsleden dat voor het werk afhankelijk is van de auto
7. Het aandeel van het langzaam vervoer in het woon-werk verkeer
8. De gemiddelde woon-werk afstand
9. De bezoekersintensiteit (in m² per bezoeker)
10. Het aandeel van de auto in het bezoekersverkeer
11. Het belang van goederen aan- en afvoer over de weg
12. Het belang van goederen aan- en afvoer over rail
13. Het belang van goederen aan- en afvoer over water

Op basis van de mobiliteitsprofielen zijn 11 hoofdgroepen van bedrijven onderscheiden:

1. Ruimte-extensieve industrie
2. Landbouw en delfstofwinning
3. Kantoren handel en industrie, ruimte-intensieve industrie
4. Nuts- en transportbedrijven
5. Kantoren met grote auto-afhankelijkheid
6. Ruimte-intensieve industrie met hoog OV-aandeel
7. Kantoren zakelijke dienstverlening
8. Kantoren overheid
9. Maatschappelijke dienstverlening
10. Publieke voorzieningen
11. Medische- en sportvoorzieningen

Voor een concrete invulling van de mobiliteitsprofielen bleek dus slechts weinig bedrijfspecifieke informatie uit bestaande studies voorhanden. Het verzamelen van nauwkeurige empirische gegevens vergt, mede vanwege de vele factoren die van invloed zijn op de mobiliteitsprofielen, uitgebreid onderzoek bij allerlei soorten bedrijven. Binnen het INRO-TNO-onderzoek waren de mogelijkheden hiertoe beperkt. Daarom is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van informatie uit bestaande statistische bronnen als de Arbeidskrachtentelling en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van het CBS, aangevuld met een beperkt aantal case-studies. Bij de uitwerking van de mobiliteitsprofielen voor verschillende soorten bedrijven en instellingen is zo veel mogelijk uitgegaan van de Standaard Bedrijfsklasse Indeling (SBI-code) van het CBS. Uiteindelijk bleek het, op basis van bestaande bronnen en enkele case-studies bij bedrijven en instellingen in Den Haag en Eindhoven, mogelijk om

voor 62 bedrijfsklassen de verplaatsingskenmerken globaal in te schatten en vast te leggen in een mobiliteitsprofiel. In de profielen worden 13 verschillende mobiliteitskenmerken van de bedrijfsklassen onderscheiden (zie kader 1).

Vanwege de overzichtelijkheid en hanterbaarheid in het beleid zijn de 62 bedrijfsklassen door middel van clusteranalyse verder samengevoegd in een typologie-indeling van bedrijven en instellingen. Er is gebruik gemaakt van weegfactoren waarbij de meest belangrijke variabelen van het mobiliteitsprofiel, zoals de ruimte-intensiteit, de openbaar vervoer potenties en de auto-afhankelijkheid, een extra gewicht hebben gekregen. Uiteindelijk zijn 11 hoofdgroepen van bedrijven onderscheiden (zie kader 2). Figuur 2 geeft van enkele van deze bedrijfstypen de belangrijkste mobiliteitskenmerken weer.

Wat is een bereikbaarheidsprofiel?

Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie geeft een beschrijving van de mate van bereikbaarheid van een locatie met verschillende vervoerwijzen. In de Vierde Nota RO wordt zoals opgemerkt onderscheid gemaakt in locaties met een A-, B- en C-profiel. Niet alle locaties voldoen aan de kenmerken van één van deze lokatietypen. Er bestaat een restcategorie van locaties die zowel per auto als per openbaar vervoer matig tot slecht bereikbaar zijn. Dit type locaties wordt in het onderzoek aangeduid als R-locatie. Bij de uitwerking van de eisen waaraan A-, B- en C-locaties moeten voldoen is voornamelijk uitgegaan van criteria gebaseerd op de ligging van de locaties ten opzichte van hoofdwegen en knooppunten van openbaar vervoer.

Zo'n benadering is het meest praktisch maar kent zijn beperkingen. Er wordt geen rechtstreekse beschrijving gegeven van de feitelijke bereikbaarheid in termen van reistijden voor personeel en bezoekers, terwijl die uiteindelijk het verplaatsingsgedrag bepalen. Indien uit wordt gegaan van een maat gebaseerd op netwerkbereikbaarheid kan dit probleem worden ondervangen. Nadere uitwerking van deze maat is dan ook het aanbevelen waard.

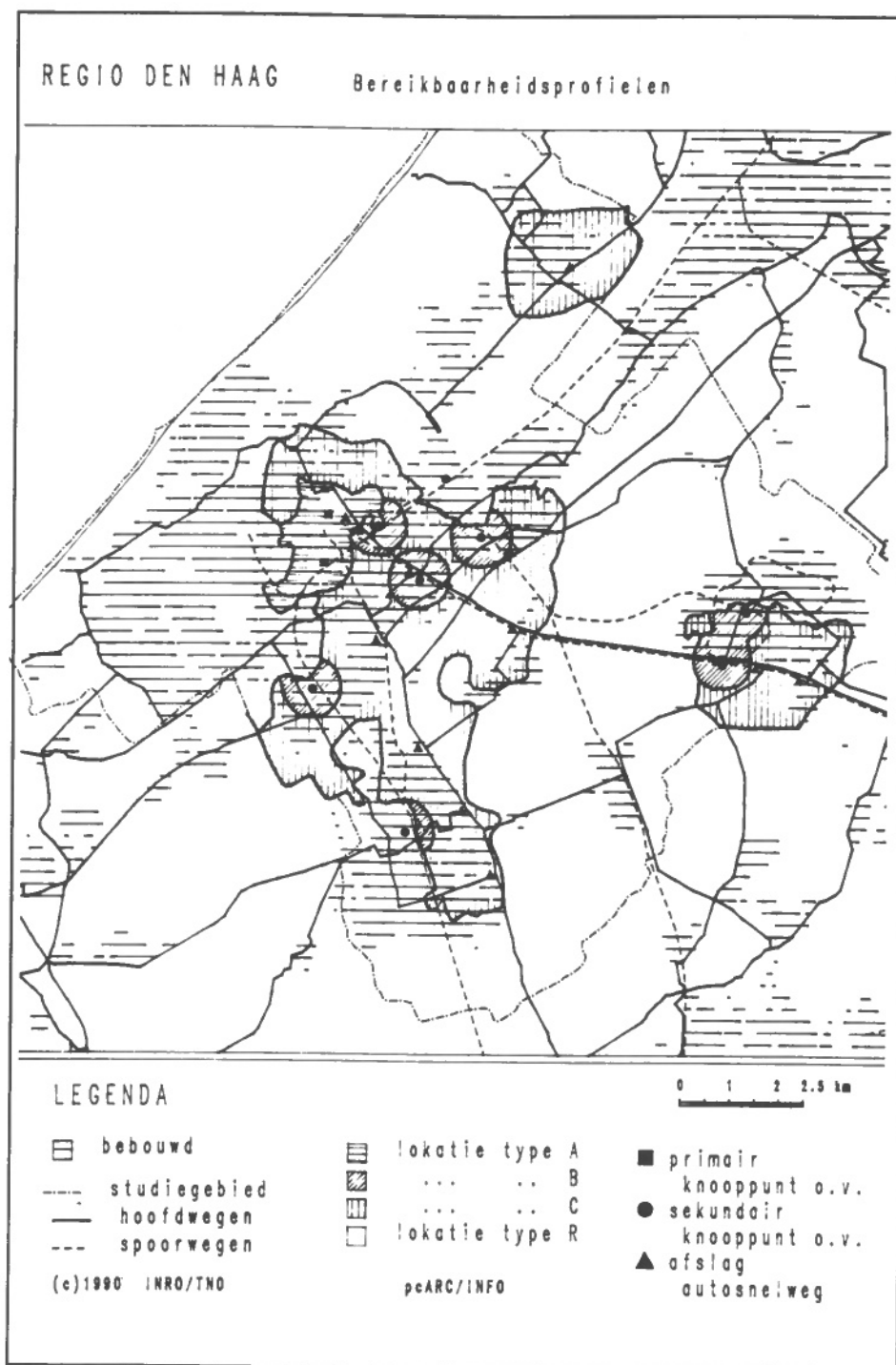
De volgende eisen voor A-, B- en C-locaties zijn opgesteld:

A-locaties

1. Nabij knooppunt van openbaar vervoerlijnen op stadsgewestelijk én bovenstadsgewestelijk niveau.
2. Nabij een stedelijke hoofdweg.
3. Uitgebreid parkeerregime.

B-locaties

1. Nabij knooppunt van openbaar



A-, B- en C-locaties in de regio Den Haag.

vervoerlijnen op stadsgewestelijk niveau.

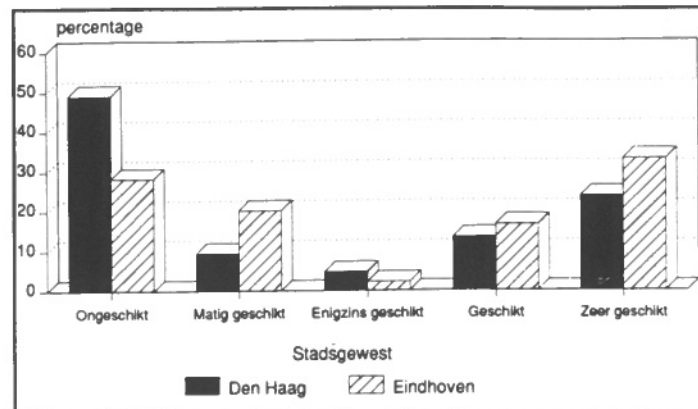
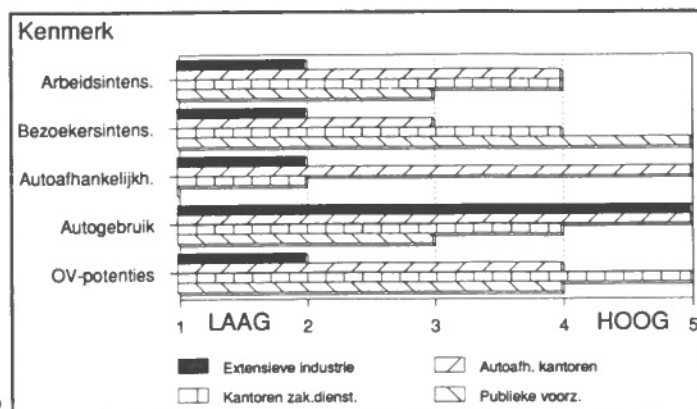
2. Nabij een stedelijke hoofdweg.
3. Nabij de afslag van een auto(snel)weg.
4. Een beperkt parkeerregime.

C-locaties

1. Geen eisen aan het openbaar vervoer
2. Nabij een stedelijke hoofdweg.
3. Nabij de afslag van een auto(snel)weg.
4. Geen parkeerregime.

De eisen aan A-, B- en C-locaties in de Randstad zijn strenger dan die voor stedelijke gebieden buiten de Randstad. Overweging hierbij was dat de heersen-

de parkeerregimes en de kwaliteit van het openbaar vervoer sterk verschillen tussen steden in en buiten de Randstad. Het hanteren van uniforme criteria leidt dan ook voor minstens één van de twee gebieden tot een onbruikbare indeling van locaties. Ter illustratie is op bijgevoegde kaart aangegeven, waar volgens de gekozen criteria de huidige A-, B- en C-locaties in de regio Den Haag liggen. Bij het opstellen van de criteria speelden de afstanden tot openbaar-vervoerknooppunten en auto(snel)wegen alsmede de zwaarte van het openbaar-vervoerknooppunt een centrale rol. Voor A-locaties is uitgegaan van de aanwezigheid van een intercity-station en een maximale afstand tot het station van maximaal 800 meter of een maximale



natransporttijd van 15 minuten. Voor stadsgewesten in de Randstad komt daar de eis bij dat minimaal twee intercity-lijnen, waarvan de eerstvolgende stop verschilt, het station moeten aandoen. Voor B-locaties is uitgegaan van de aanwezigheid van een NS-station en/of een knooppunt van stedelijk openbaar vervoer. Ook hier geldt de eis van een maximale hemelsbrede afstand van 800 meter. Voor de auto geldt als eis een maximale afstand over de weg tot een stedelijke hoofdverbinding van 500 meter en tot een autosnelweg van 2000 meter (buiten de Randstad 2500 meter). Deze criteria voor de auto gelden ook voor C-locaties. Voor wat betreft de parkeernormen is bij A- en B-locaties in de Randstad uitgegaan van respectievelijk 1 op 7 en 1 op 4 parkeerplaatsen per arbeidsplaats. Buiten de Randstad zijn de criteria respectievelijk 1 op 4 en 1 op 2,5. Overigens bleek uit de INRO-TNO studies dat er in de praktijk een grote variatie in bereikbaarheidskenmerken bestaat, ook binnen een locatietype. Een nadere verfijning van de indeling is dan ook gewenst, vooral ten aanzien van A- en B-locaties (zie bijvoorbeeld [4]).

Welk bedrijf hoort nu op welke locatie?

In de afstemming van de mobiliteits- en de bereikbaarheidsprofielen ligt de essentie van het locatiebeleid. Vastgesteld dient te worden in hoeverre de bereikbaarheidseisen en de potenties voor openbaar vervoer bij bedrijven en instellingen aansluiten op de bereikbaarheidskwaliteit van bepaalde locaties. De beoordeling van de geschiktheid van bedrijven voor bepaalde locaties is in principe een normatief beleidsvraagstuk. Bovendien zal het locatiebeleid decentraal worden uitgewerkt en uitgevoerd. Inzichten en prioriteiten kunnen verschillen per stadsgewest, tussen gebieden in en buiten de Randstad, of voor grote en kleinere stedelijke gebieden. Consequentie hiervan is dat de te hanteren afwegingsprocedure bij voorkeur inzichtelijk

2. Enkele mobiliteitskenmerken van 11 typen bedrijven en instellingen.

3. Beoordeling van de geschiktheid van bedrijven voor hun locaties in de huidige situatie in Den Haag en Eindhoven

en tot op zekere hoogte flexibel dient te zijn. Een simpel 'goed-fout' lijstje voldoet niet aan deze eis. Daarom is in het onderzoek gekozen voor beoordelingsmethode gebaseerd op multicriteria-analyse. De geschiktheid van de bedrijfstypen voor A, B en C-locaties is daarbij bepaald met behulp van ideaaltypische profielen van bedrijven en instellingen voor de verschillende type locaties. Dit ideaaltypische profiel is een theoretisch mobiliteitsprofiel dat vanuit mobiliteitsoogpunt optimaal is voor het betreffende locatie-type. Hoe meer het mobiliteitsprofiel van een bepaald type bedrijf of instelling dit ideale profiel benadert, hoe beter het geschikt is voor de betreffende locatie. Er zijn verschillende varianten uitgewerkt. Voor de definiëring van de uiteindelijk gekozen variant zijn de volgende ideaal-typische mobiliteitsprofielen voor A-, B- en C-locaties gebruikt:

- De A-locatie kenmerkt zich door een uitstekende bereikbaarheid van het

openbaar vervoer. Om hier optimaal van te kunnen profiteren zijn een hoge arbeidsintensiteit en/of een hoge bezoekersintensiteit belangrijk. Voorts zijn een grote gevoeligheid voor goed openbaar vervoer, (potentieel) lage auto-aandelen en een lage auto-afhankelijkheid onder het personeel gewenst.

- Op een B-locatie, met een goede bereikbaarheid per auto en per openbaar vervoer, zijn de mogelijkheden tot beïnvloeding van de modal-split geringer. Daarom wordt een hoge arbeidsintensiteit en bezoekersintensiteit positief gewaardeerd, maar niet zo sterk als op A-locaties. Een hoge autoafhankelijkheid en veel goederen aan- en afvoer pleiten ook voor B-locaties.

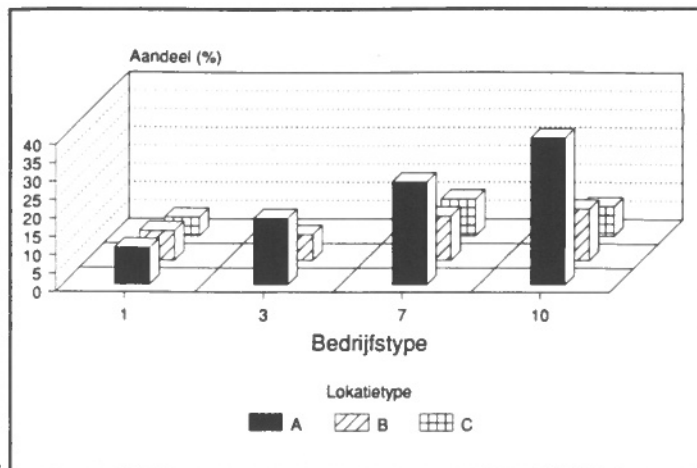
- De C-locatie is als autolocaties vooral geschikt voor ruimte-extensieve bedrijven met een hoge auto-afhankelijkheid, hoge auto-aandelen en veel goederen aan- en afvoer.

De resulterende geschiktheidsbeoordeling van de 11 onderscheiden bedrijfstypen voor de verschillende locatietypen in weergegeven in tabel 1. Vanwege het beleidsnormatieve karakter van de beoordelingsmethodiek is de tabel een voorbeeld. De beoordeling vloeit zeker niet 'als vanzelf' voort uit empirisch onderzoek. Afhankelijk van de gekozen uit-

Tabel 2. Voorbeeld van een geschiktheidsbeoordeling van bedrijfstypen voor verschillende soorten locaties.

	locatietype		
	A	B	C
1. extensieve Industrie	-	-	++
2. landbouw en Delfstofwinning	--	--	++
3. handel en Industrie	0	0	+
4. nuts- en transportbedrijven	-	0	+
5. auto-afhankelijke kantoren	+	++	0
6. intensieve industrie	+	++	-
7. kantoren zakelijke dienstverlening	++	++	--
8. kantoren overheid	++	+	-
9. maatschappelijke diensten	+	++	--
10. publieke voorzieningen	++	+	--
11. medische- en sportvoorzieningen	0	+	-

++ zeer geschikt + geschikt 0 enigszins geschikt - matig geschikt -- ongeschikt



4

4. Aandeel openbaar vervoer in het woon-werk verkeer op A-, B- en C-locaties bij vier bedrijfstypen.

gangspunten zijn andere beoordelingen mogelijk.

Bestaande situatie

Beleid wordt gevoerd om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan en gewenste ontwikkelingen te stimuleren. Hoe groot is nu eigenlijk het afstemmingsprobleem tussen bedrijfs- en locatiemarken op dit moment? Hoeveel werkgelegenheid zit eigenlijk op ongeschikte locaties? Welke potentiële mogelijkheden heeft de overheid om de afstemming verbeteren? Om antwoord te krijgen op dit soort vragen is door INRO-TNO in opdracht van de Rijksplanologische Dienst een geschiktheidsbeoordeling uitgewerkt voor de bedrijven en locaties in de stadsgewesten Den Haag en Eindhoven [4].

Uit de studie komt onder andere naar voren dat de huidige afstemming tussen bedrijven en locaties nog veel te wensen overlaat (figuur 3). In Den Haag zit meer dan de helft (57%) van de werkgelegenheid op matig tot ongeschikte locaties. Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het feit dat maar liefst 37% van de werkgelegenheid is gevestigd op locaties die zowel per auto als per openbaar vervoer matig tot slecht bereikbaar zijn (de zogenaamde R-locaties).

In Eindhoven is de situatie niet veel beter: 48% van de werkgelegenheid zit op matig tot ongeschikte locaties. Vooral op de C-locaties, die de helft van het locatie-aanbod vormen, zijn veel bedrijven gevestigd die, gelet op hun mobiliteitsprofiel, eigenlijk op A- of B-locaties thuishoren.

In het onderzoek is ook nagegaan welke verbeteringen er in de afstemming kunnen optreden in de komende 15 jaar. Daarbij is zowel gekeken naar de effec-

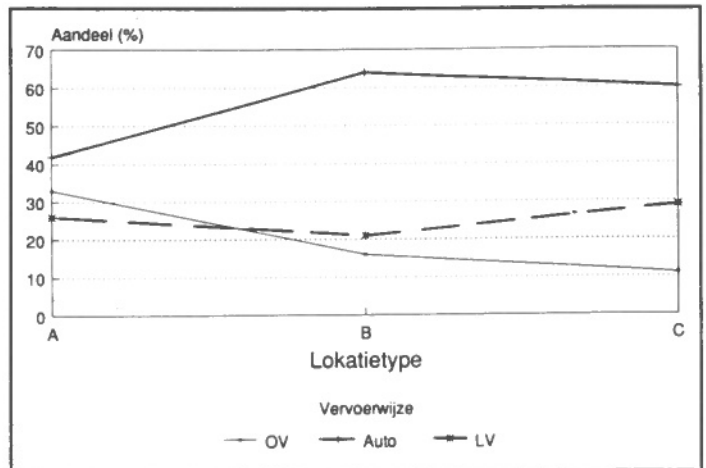
ten van infrastructuurplannen, zoals de aanleg van nieuwe regionale raillijnen, als naar de effecten van een gericht locatiebeleid voor nieuwe werkgelegenheid. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat er een belangrijke verbetering kan optreden in de afstemming tussen bedrijfs- en locatiemarken. Zo hebben we geraamd dat het bereikbaarheidsplan voor Den Haag, in combinatie met een stringent locatiebeleid, zou kunnen leiden tot een afname van het percentage werkgelegenheid op matig tot ongeschikte locaties van 57 tot 27%! Ook wordt geconcludeerd dat in de regio Den Haag de komende 15 jaar het aanbod van A- en B-locaties voldoende zal zijn om in de verwachte vraag te kunnen voorzien. Een sturend beleid zal er voor moeten zorgen dat de A- en B-bedrijven zoals kantoren zich ook daadwerkelijk daar vestigen, en niet op concurrerende C-locaties.

In Eindhoven dreigt een tekort aan A- en B-locaties en een overschot aan C-locaties. Zonder een uitbreiding van het aanbod van A- en B-locaties in combinatie met een sturend locatiebeleid is het gevaar dus aanwezig, dat veel kantoorachtige werkgelegenheid in dit stadsgewest de komende jaren uit zal wijken naar C-locaties.

Conclusies

Een gericht locatiebeleid kan tot aanzienlijke mobiliteitseffecten leiden

Tussen A- en C-locaties kunnen grote verschillen bestaan in het aandeel van de auto en het openbaar vervoer in het woonwerk verkeer (figuur 4). Deze verschillen kunnen oplopen tot meer dan 20 procent. Ook tussen verschillende bedrijfstypen op één type locatie zijn verschillen in de modal-split in dezelfde orde van grootte geconstateerd. Een gericht locatiebeleid, waarbij de vestiging van bedrijven op juiste locaties wordt bevorderd, kan dan ook tot een belangrijke verschuiving in de modal split leiden, waarschijnlijk vooral bij het woon-werk verkeer. De effecten zullen het grootst zijn



5

5. Verschillen in de modal split op A-, B- en C-locaties in Den Haag en Eindhoven.

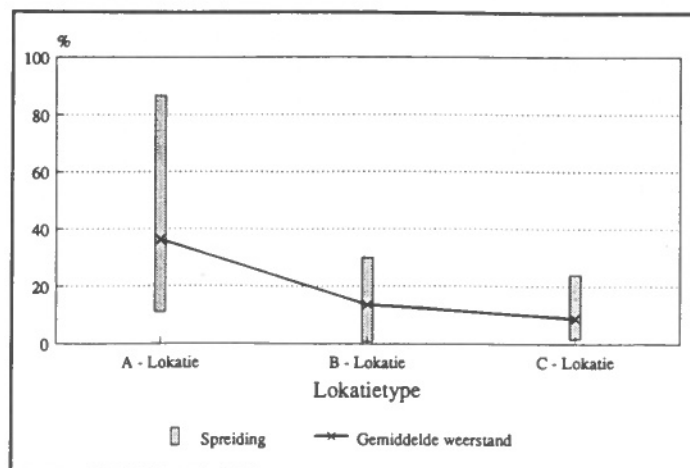
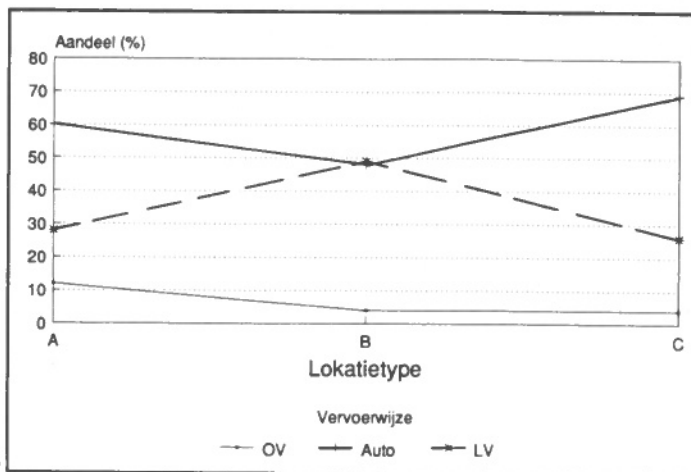
in de grote stadsgewesten in de Randstad, waar de verschillen in openbaar vervoer- en autobereikbaarheid tussen A- en C-locaties het grootst zijn. Buiten de Randstad is het openbaar vervoer gebruik over de hele linie laag (figuur 5). Zelfs op een A-locatie als Centraal Station Eindhoven is een aandeel van slechts 11 procent geconstateerd.

Vanwege de grote variatie in bedrijven, locaties en regio's is een genuanceerde uitwerking van het locatiebeleid geboden.

Bij de onderzochte bedrijven is een grote variatie in mobiliteitskenmerken aangetroffen. De kenmerken blijken afhankelijk van een groot aantal factoren. Dit heeft er toe geleid dat de mobiliteitsprofielen van verschillende soorten bedrijven slechts globaal konden worden vastgesteld. Individuele bedrijven kunnen qua mobiliteitskenmerken dan ook belangrijk afwijken van het gemiddelde beeld in hun klasse. Zeker bij een restrictief locatiebeleid, waarbij een bedrijf op grond van zijn bedrijfsklasse geen vestigingsvergunning voor een bepaalde locatie zou kunnen krijgen, zal een individuele toetsing nodig zijn, om vast te stellen of de veronderstelde mobiliteitskenmerken wel kloppen met de werkelijkheid. Zo'n toets kan het karakter krijgen van een Mobiliteits-Effect-Rapportage bij locatiebeslissingen, waarvoor de profielen een eerste aanzet vormen.

Een zelfde nuancering kan worden gemaakt ten aanzien van de bereikbaarheidsprofielen. Zij geven, vooral met betrekking tot het openbaar vervoer, slechts een globale omschrijving van de bereikbaarheidskwaliteit. Er kunnen dan ook aanzienlijke verschillen optreden binnen één locatietype. Ook de variatie in parkeermogelijkheden kan groot zijn binnen één locatietype, zoals figuur 6 illustreert voor de onderzochte bedrijven in Den Haag.

5



Uitvoering van het beleid vereist bestuurlijke coördinatie en een goede kennisoverdracht vanuit de rijksoverheid

De ervaring heeft geleerd dat het voor de overheid moeilijk is ruimtelijke ontwikkelingen te sturen. Voor de afstemming van bedrijven en locaties komt daar nog bij, dat het een vraagstuk is voor zowel het beleidsterrein van de ruimtelijke ordening, het milieu, de regionale economie als dat van verkeer en vervoer. Bovendien zullen volgens het werkdocument van de RPD, de lagere overheden als gemeenten en provincies het beleid moeten gaan uitvoeren. In het SVVII is aangegeven, dat dit bij voorkeur in het kader van de vervoerregio's zou moeten plaatsvinden. Een verdergaande invulling van het beleid kan dan ook niet los gezien worden van bestuurlijke verhoudingen. Gemeenten zijn huiverig voor onderlinge concurrentie bij het aantrekken van bedrijvigheid. Nieuwe richtlijnen voor bestemmings- en streekplannen dienen in ieder geval op regionale schaal aan de verschillende gemeenten dezelfde mogelijkheden te bieden, als voorwaarde voor het welslagen van dit beleid. Mede met het oog hierop zijn in deel d van het SVVII uniforme parkeernormen voor A-, B- en C-locaties opgenomen, die voor alle stedelijke gebieden in Nederland gelden.

Voor de rijksoverheid lijkt verder vooralsnog alleen een rol als initiator en informatieverstrekker weggelegd. De lagere overheden zien zich voor het probleem gesteld hoe het locatiebeleid concreet inhoud te gaan geven. Voor het welslagen van het beleid is het dan ook gewenst dat het rijk zich goed op haar stimulerende rol voorbereidt, zodat een uitgebreide voorlichting en ondersteuning aan de regio's kan worden geboden. De ontwikkelde profielen kunnen daarbij een belangrijke basis vormen.

De gebruikswaarde van de profielen strekt verder dan alleen het locatiebeleid.

Een laatste opmerking betreft de gebruiksmogelijkheden van de ontwikkelde

6. Gemiddelde parkeermogelijkheden op A-, B- en C-locaties in Den Haag en spreiding in de parkeermogelijkheden tussen bedrijven op één locatietype (hoe hoger het percentage, hoe geringer de mogelijkheden)

mobiteits- en bereikbaarheidsprofielen. In de studies van INRO-TNO is veel nieuwe informatie verzameld over de mobiteitskenmerken van bedrijven en locaties, een onderwerp waarover tot nog toe weinig specifieke kennis voorhanden was. De informatie over de profielen kan in onze ogen het locatiebeleid op verschillende manieren ondersteunen. Zij blijken ook een veelbelovend hulpmiddel bij de uitwerking van het ruimtelijk beleid op stadsgewestelijk niveau, bijvoorbeeld bij de planning van nieuwe werkgelegenheidslocaties en uitbreiding van de infrastructuur. Daarnaast bieden ze de mogelijkheid veel gericht op de bereikbaarheidswensen van individuele bedrijven in te spelen. Zo kunnen bijvoorbeeld met de profielen op eenvoudige wijze marktanalyses worden gemaakt van bedrijven en locaties, waar veel potentiële mogelijkheden bestaan voor het organiseren van bedrijfsvervoer of voor andere vormen van vervoermanagement. Op het moment wordt door INRO-TNO in opdracht van de Kamer van Koophandel Rotterdam zo'n analyse uitgevoerd. Centraal in de gekozen benadering staat het begrip autokeuzekilometer. Dit is het aantal autokilometers bij een bedrijf dat in potentie ook met andere vervoerwijzen kan worden afgelegd [5].

Literatuur

1. Rijksplanologische Dienst; 'Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen'; Ministeries van VROM, V&W en EZ; Den Haag; mei 1990.
2. Verroen, E.J., M.A. de Jong, W. Korver en G.R.M. Jansen; 'Mobiteitsprofielen van bedrijven en instellingen; Een onderzoek naar de mogelijkheden tot afstemming van mobiteitskenmerken van bedrijven en bereikbaarheidskenmerken van bedrijfslocaties'; INRO-TNO; Rapport nr.3; Delft; juni 1990.

3. Ree, L.J. van der en Onder andere de Jong; 'Parkeeren bij werkgelegenheidslocaties'. In: Verkeerskunde 37 (1986) nr. 1
4. Verroen, E.J. en H.D. Hilbers; 'Bereikbaarheidsprofielen in de regio Den Haag en Eindhoven. Een inventarisatie van de bedrijvigheid op A-, B- en C-locaties'; INRO-TNO; Rapport nr.9; Delft; augustus 1990.
5. Korver, W. en E.J. Verroen; 'Mobiteitsprofielen als marketinginstrument'. In: 'Openbaar Vervoer Colloquium 1990'; Delft; CVS; 1990.