

Publicatie C: Bijlagenboek

Afstudeeronderzoek 'Slimmer organiseren, slimmer reizen'

Definitieve versie

Titelpagina

In opdracht van	Royal HaskoningDHV & Hogeschool Windesheim
Titel	Publicatie C: Bijlagenboek
Titelomschrijving	Bijlagenboek bij het afstudeeronderzoek 'Slimmer organiseren, slimmer reizen'.
Auteurs	Martijn Hoogenraad & Gijs van der Kolk
Datum publicatie	Vrijdag 14 juni 2013
Kenmerk	Definitief

Inhoud

In dit Bijlagenboek zijn alle bijlagen van het onderzoeksrapport gebundeld. Op de pagina hiernaast is de inhoud van dit bijlagenboek weergegeven.

1. Onderzoeksresultaten deelvraag 1 & 2	6
1.1 Mobiliteitsmanagement; verleden, heden & toekomst	7
1.1.1 <i>Wat is Mobiliteitsmanagement?</i>	7
1.1.2 <i>De ontwikkeling van mobiliteitsmanagement</i>	8
1.1.3 <i>Mobiliteitsmanagement in mobiliteitsbeleid</i>	12
1.1.4 <i>Mobiliteitsmanagement in Europa</i>	14
1.1.5 <i>Deelconclusie deelvraag 1</i>	16
1.1.6 <i>Bronnenoverzicht deelvraag 1</i>	17
1.2 Hulpmiddelen, methodes en toolkits	18
1.2.1 <i>Literatuur</i>	18
1.2.2 <i>SUMO, Toekan en MaxExplorer</i>	20
1.2.3 <i>Hulpmiddelen mobiliteitsmanagement werkgevers</i>	24
1.2.4 <i>Interviews</i>	26
1.2.5 <i>Conclusie deelvraag 2</i>	27
1.2.6 <i>Bronnenoverzicht deelvraag 2</i>	28
2. Interviews	30
2.1 Interviewformats	31
2.2 Overzicht van interviewaanvragen	36
2.3 Interviewverslagen deskundigen RHDHV	37
2.4 Interviewverslagen externe deskundigen	54
2.5 Interviewverslagen specifieke interviews	60

3. Maatregelen	68
3.1 Overzicht geanalyseerde maatregelen	69
3.2 Checklist voor maatregelanalyses	74
4. Reflectie en logboek	76
4.1 Zelfreflecties	77
4.2 Logboek werkzaamheden	78

1. Onderzoeksresultaten deelvraag 1 & 2

In dit onderdeel van het Bijlagenboek zijn de onderzoeksresultaten voor de beantwoording van deelvraag 1 en deelvraag 2 opgenomen. Deze informatie is te uitgebreid en omvangrijk om in het geheel op te nemen in het onderzoeksrapport. Wel is deze informatie belangrijke input voor de succesfactoren die ik deelvraag 4 zijn opgesteld.

Als eerste komt de beantwoording van deelvraag 1 aan bod, de beantwoording van deelvraag 2 volgt daarna.

1.1 Mobiliteitsmanagement; verleden, heden & toekomst

Deze paragraaf is een kennismaking met het begrip mobiliteitsmanagement. Centraal staat de beantwoording van deelvraag 1: *'Hoe heeft mobiliteitsmanagement zich ontwikkeld tot wat het nu is en welke kansen zijn er voor de toekomst?'.*

Het doel van deze deelvraag is het duidelijk omschrijven van het begrip mobiliteitsmanagement voordat in het onderzoek inhoudelijk wordt ingegaan op diverse mobiliteitsmanagementmaatregelen en de effecten daarvan.

De inhoud van deze paragraaf is een bondige weergave van een aantal literatuurstudies. Eerst wordt kennis genomen van de ontwikkeling van mobiliteitsmanagement in Nederland, vervolgens komt de positie van mobiliteitsmanagement in het overheidsbeleid aan bod en als afsluiting wordt ingegaan op mobiliteitsmanagement buiten de Nederlandse landsgrenzen.

1.1.1 Wat is Mobiliteitsmanagement?

'Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen'.ⁱ Deze definitie van mobiliteitsmanagement is in 2006 onder leiding van het KPVV opgesteld om (spraak)verwarring te voorkomen. De definitie bevat twee belangrijke aspecten van mobiliteitsmanagement: organiseren en slim reizen. Slim reizen is het reizen van een individu op de meest optimale wijze die bij

ⁱ M. Maartens (2006), *Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen; Definitie mobiliteitsmanagement en aanverwante begrippen*, KPVV, Utrecht. Pagina 9.

die specifieke individu past. Het verschil in slim reizen tussen individuen uit zich bijvoorbeeld in het reizen met een andere modaliteit of het reizen op een ander tijdstip. Hoewel mobiliteitsmanagementmaatregelen vrijwel altijd worden georganiseerd voor een grotere doelgroep, is het belangrijk de maatregelen aan te laten sluiten op de individuele mobiliteitsbehoefte van de reiziger. Het op juiste wijze organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen is essentieel om de maatregelen effect te laten sorteren. De reiziger doet namelijk niet zomaar vanuit zichzelf aan mobiliteitsmanagement, de reiziger moet worden gestimuleerd om slim te gaan reizen.

Mobiliteitsmanagement is één van de middelen die worden ingezet om problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid op te lossen. De inzet van mobiliteitsmanagement om verkeersveiligheidsproblematiek op te lossen is relatief onbekend in Nederland. De inzet van mobiliteitsmanagementmaatregelen kan echter wel invloed hebben op de verkeersveiligheid, statische bewijzen hiervoor zijn niet bekend. Een concreet voorbeeld waarbij verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement hand in hand zouden kunnen gaan, is het halen en brengen van kinderen naar de basisschool. Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, waardoor er rond de school in korte tijd veel verkeer samenkomt, terwijl de wegen hier vaak niet op berekend zijn en er onvoldoende parkeervoorzieningen zijn. Met mobiliteitsmanagement zou hier de verkeersveiligheid kunnen worden vergroot (SWOV, 2012).

In Nederland concentreren mobiliteitsmanagementmaatregelen zich vooral op het vergroten van de bereikbaarheid van gebieden. De focus ligt daarin op de automobilist en de alternatieve reismogelijkheden voor de automobilist (M. Maartens 2006). Mobiliteitsmanagementprojecten die worden georganiseerd om de leefbaarheid te vergroten, met bijvoorbeeld als doel het bevorderen van de lichamelijke gezondheid

van de inwoners, zijn in andere Europese landen meer bekend dan in Nederland.

Mobiliteitsmanagementmaatregelen zijn in te delen in vier categorieën. Deze categorieën zijn opgesteld op basis van de doelstellingen die de initiator van de maatregelen heeft. Deze categorieën zijn:

- *het voorkomen dat er (naar de eindbestemming) wordt gereisd.* Het meest bekende voorbeeld in deze categorie is thuiswerken. Ook het werken tijdens de reis op locaties onderweg is een voorbeeld van een maatregel in deze categorie;
- *het voorkomen dat er voornamelijk met één vervoersmodaliteit wordt gereisd.* In Nederland betekent dit vooral het voorkomen van reizen met de auto (KPVV, 2007). Voorbeelden van maatregelen in deze categorie zijn het stimuleren van fietsgebruik, het aanbieden van OV-passen aan werknemers en stimuleren van multimodaalⁱⁱ reizen.
- *het voorkomen dat iedereen op hetzelfde moment reist.* Maatregelen in deze categorie zorgen voor een spreiding van het aantal reizen over een grotere tijdsperiode. Een bekende maatregel in deze categorie is Spitsmijden. Het aanpassen van werk- en openingstijden naar een tijdstip voor of na de spitsperiode is ook een voorbeeld van een maatregel in deze categorie.
- *het voorkomen dat iedereen via dezelfde route reist.* Mobiliteitsmanagementmaatregelen in deze categorie focussen zich op het moment voordat de reiziger de reis aanvangt. Deze categorie heeft sterke raakvlakken met verkeersmanagementmaatregelen, waarbij wordt gestreefd naar een optimale verdeling van het verkeersaanbod over het beschikbare wegennetwerk.

Verkeersmanagement-maatregelen worden tijdens de reis naar de reiziger gecommuniceerd. Een mobiliteitsmanagementmaatregel in deze categorie is bijvoorbeeld het aanbieden van persoonlijke reisinformatie aan de reiziger.ⁱⁱⁱ

Mobiliteitsmanagement is een containerbegrip voor verschillende maatregelen die worden geïnitieerd met als doel het mobiliteitsgedrag van reizigers te beïnvloeden. Bij het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag is het belangrijk de reiziger centraal te stellen. De medewerking van de reiziger is noodzakelijk om optimaal effect te behalen met de maatregelen. Ook is het belangrijk het organisatieproces achter de maatregelen op een juiste wijze vorm te geven, zodat voor alle betrokkenen in het proces duidelijk is wat de doelstellingen van de maatregelen zijn.

1.1.2 De ontwikkeling van mobiliteitsmanagement

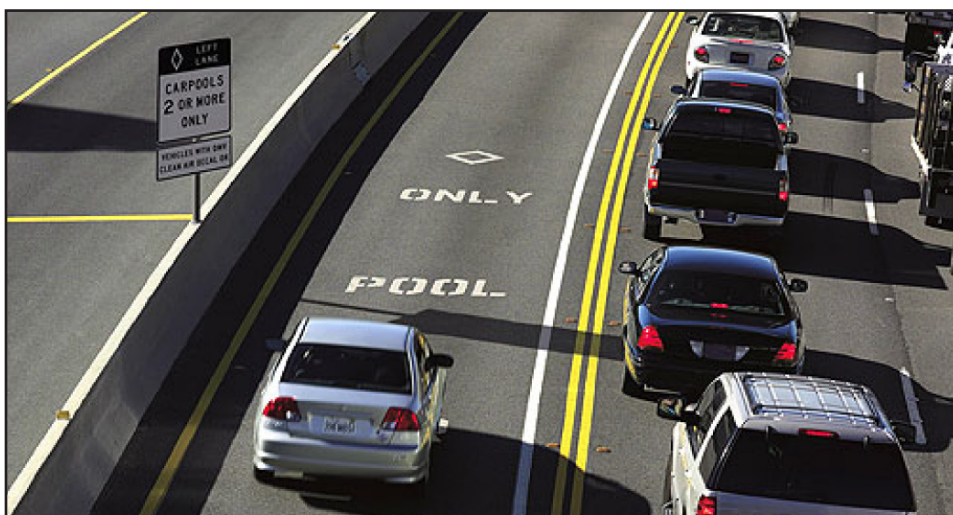
Eind jaren '80 is het begrip Transportation Demand Management (TDM) uit de Verenigde Staten (VS) overgekomen naar Europa, met name naar Nederland. TDM is begin jaren '80 in de VS ontstaan tijdens een periode van een sterke stijging van brandstofprijzen. De daaraan ten grondslag liggende schaarste aan brandstoffen maakte duidelijk dat alternatieven voor solo-automobiliteit waren gewenst. Een voorbeeld van een oplossing op deze problematiek zijn de high-occupancy vehicle lanes (HOV-lanes). Deze HOV-lanes mogen alleen worden bereden door voertuigen waar 2 of meer personen gebruik van maken. Op overtreding van deze regel staat een hoge boete. Met deze maatregel dwong de overheid het carpoolen af bij de automobilist, waardoor het solo-utogebruik verminderde. In

ii Multimodaal reizen = het maken van een reis met verschillende vervoerswijzen (modaliteiten)

iii Categorisering is gebaseerd op <http://www.dtvconsultants.nl/themas/mobiliteitsmanagement>.

figuur 1.1 is een voorbeeld van een HOV-lane te zien.

Na de economische tegenwind van de jaren '70 trok in de jaren '80 de economie in Nederland weer aan. Het autobezit nam sterk toe en mensen gingen steeds meer buiten de grote steden wonen. Dit had als gevolg dat meer en langere woon-werkreizen werden gemaakt. Zonder ingrijpen vanuit de overheid zou het autogebruik en de daarmee gepaard gaande filelengte verder toenemen. Om deze negatieve ontwikkeling te remmen en te beheersen, presenteerde de overheid in 1988 het Tweede Strukturaal Schema Verkeer en Vervoer (SVV-2). Speerpunten in dit SVV-2 waren het remmen van niet-noodzakelijk autogebruik en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Voorbeelden van maatregelen die



Figuur 1.1. Voorbeeld van een HOV-lane die alleen mag worden gebruikt door voertuigen waar 2 of meer personen gebruik van maken. De gebruikers van de HOV-lane hebben voordeel ten opzichte van de overige weggebruikers door een vrije doorstroming.

werden genomen om niet-noodzakelijke automobiliteit te remmen, waren het invoeren van rekeningrijden, parkeerregulatie op kantoorgebieden en het instellen van zogenaamde A-, B- en C-locaties voor bedrijventerreinen. Voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer werd de rijksbijdrage voor investeringen in OV-netwerken verviervoudigd (Ministerie van Verkeer en Waterstaat 1988).

In het mobiliteitsbeleid voor bedrijven lag het aandachtspunt bij vervoersmanagement. Vervoersmanagement werd ingezet om het verkeer en vervoer binnen bedrijven en instellingen te organiseren, met als doel het terugbrengen van de milieubelasting. Hierbij werd voornamelijk ingezet op het verminderen van solo-autogebruik.

In 1994 vonden twee gebeurtenissen plaats die mobiliteitsmanagement in Nederland op de kaart hebben gezet. De eerste gebeurtenis was de publicatie van het rapport over mobiliteitsmanagement van bureau McKinsey. Voor de presentatie van het rapport 'Benutten naast Bouwen' kwamen honderd leidinggevenden van grote bedrijven in Nederland samen op knooppunt Oudenrijn. Het fileprobleem in Nederland nam snel toe en er moesten oplossingen worden gevonden om Nederland bereikbaar te houden. McKinsey gaf op basis van uitgebreid onderzoek een eerste voorzet: investeringen in mobiliteitsmanagement waren effectiever en tien keer goedkoper dan investeringen in de aanleg van nieuwe infrastructuur (KPVV 2005).

Een tweede gebeurtenis in 1994 is de oplevering van de Nota Mobiliteit door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In deze nota kreeg mobiliteitsmanagement meer aandacht dan in de voorloper; het SVV-II. Het idee bestond om een puntensysteem in te voeren voor bedrijven met meer dan 50 werknemers. Deze bedrijven moesten verplicht een bepaald

aantal punten behalen en men was daarbij vrij in het kiezen van de maatregelen. Dit plan werd voornamelijk geïnitieerd vanuit milieuoogpunt. Door omstandigheden bleef het puntensysteem voor een langere periode op de plank liggen. Concrete plannen werden verder uitgewerkt in de Nota Mobiliteitsmanagement. Deze nota zou als uitwerking aan het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan (NVVP) worden toegevoegd. Doordat het parlement echter niet akkoord ging met de inhoud van het NVVP werd het puntenplan nooit ingevoerd.

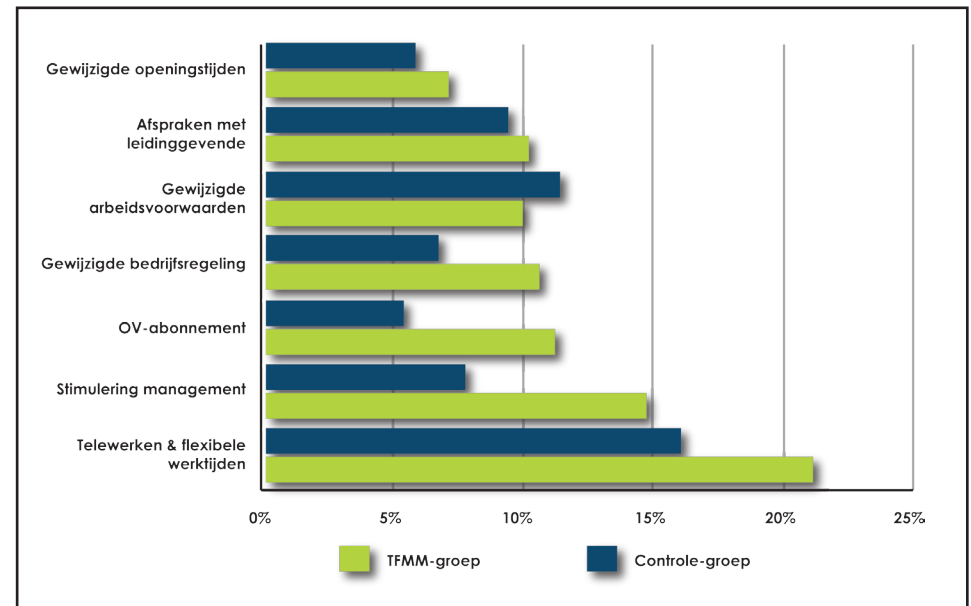
Na een wat rustiger periode leeft rond 2004 de aandacht voor mobiliteitsmanagement opnieuw op. De aanleiding voor het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen is in de rustiger jaren verschoven van het voorkomen van milieuproblematiek naar het voorkomen bereikbaarheidsproblematiek. Bij de inzet van mobiliteitsmanagement tijdens werkzaamheden aan de A9 en A10 bij Amsterdam waren grote successen geboekt. De OV-passen die aan forenzen waren verstrekt, werden goed gebruikt en het effect van de maatregel was positief (Verkeerskunde, 2007). Deze successen inspireerden om ook bij andere projecten mobiliteitsmanagement in te zetten.

Taskforce mobiliteitsmanagement

In 2007 werd in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, de Taskforce Mobiliteitsmanagement (TFMM) opgericht. Deze Taskforce, onder leiding van Lodewijk de Waal, had als doelstelling om het belang en de voordelen van mobiliteitsmanagement in het bedrijfsleven bekend te maken. De missie van de Taskforce was om te komen tot een bredere toepassing van mobiliteitsmanagement voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. Daarbij werd ingezet op een vrijwillig commitment van werkgevers aan afspraken op nationaal niveau en in de regio's. De overheid was de initiator van de Taskforce en daarmee ook de financiële

aanjager. De Taskforce heeft bestaan tussen 2007 en 2010.

Uit onderzoek naar de effecten van het werk van de Taskforce Mobiliteitsmanagement blijkt dat de Taskforce heeft bijgedragen aan een positieve bewustwording onder werkgevers en werknemers over mobiliteitsmanagement. De doelstelling om 5% autokilometers uit de spits te halen werd niet behaald (Verkeerskunde.nl, 2011). In figuur 1.2 is de invloed van de Taskforce weergegeven in een afbeelding. De grafiek laat zien dat op bijna alle aspecten de bedrijven in de TFMM-groep meer mobiliteitsmanagementmaatregelen hebben geïnitieerd.



Figuur 1.2. Diagram met resultaten TFMM. De TFMM-groep is een groep werkgevers die ondersteuning van de Taskforce heeft ontvangen. De controlegroep bestaat uit een groep werkgevers die op eigen initiatief met mobiliteitsmanagement aan het werk is gegaan.

Platform Slim Werken, Slim reizen

De Taskforce Mobiliteitsmanagement kreeg de periode 2007 tot 2010 om hun missie uit te werken. In 2010 werden de taken van de Taskforce overgenomen door het Platform Slim Werken Slim Reizen (SWSR). Dit platform werd gefinancierd door het bedrijfsleven, in tegenstelling tot de Taskforce die werd gefinancierd door de overheid.

Een belangrijke rol binnen het Platform SWSR was weggelegd voor de B50; de 50 belangrijkste bedrijven in Nederland voor mobiliteitsmanagement. De missie van het Platform was om eind 2012 één miljoen werknemers slim te laten reizen. De focus hierbij lag op het 'Nieuwe Werken'; het plaats- en tijdonafhankelijk werken. In figuur 1.3 is een voorbeeld te zien van een ludieke actie voor het promoten van slim werken, iets dat het Platform SWSR vaker deed.

Naast mobiliteitsmanagementmaatregelen werden bedrijven ook ondersteund in ICT-vraagstukken en het creëren van een omslag in het mobiliteitsgedrag van werknemers en de bedrijfscultuur.

Voor het midden- en kleinbedrijf (MKB) werden de Mobiliteitsvouchers geïntroduceerd. Bedrijven in de MKB-sector konden gratis een voucher aanvragen via het Agentschap NL. Met deze voucher betalen bedrijven een adviseur die een mobiliteitsscan uitvoert voor het bedrijf. Deze mobiliteitsscan geeft inzicht in het mobiliteitsgedrag van werknemers en de wijze waarop hier slimmer mee omgegaan kan worden.

De periode van het Platform SWSR wordt ook gekenmerkt door de opkomst van mobiliteitsmakelaars. Deze makelaars adviseren bedrijven en instellingen over maatregelen. Mobiliteitsmakelaars kunnen in dienst zijn bij de overheid, maar ook bij samenwerkingsverbanden van bedrijven. Mobiliteitsmakelaar Bert van Rijssen: *'Ik verkoop geen mobiliteit of bereikbaarheid, ik koppel vraag en aanbod. Ik ondersteun bedrijven, behartig hun belangen en zorg voor uitwisseling van kennis en ervaring*



Figuur 1.3. Voorbeeld van een ludieke actie voor het promoten van slim werken. Langs wegen en op stations werkten mensen in badjas om de boodschap 'Begin in je badjas en niet in de spits' te ondersteunen.

tussen bedrijven^{iv}.

Het Platform SWSR richtte zich in haar werkzaamheden vooral op mobiliteitsmanagement op regionaal niveau. Deze aanpak heeft geleid tot het ontstaan van diverse samenwerkingsverbanden op regionaal niveau. Deze samenwerkingsverbanden zorgen voor de uitvoering van onder meer de regionale Beter Benutten-programma's. Voorbeelden

iv Bert van Rijssen in een presentatie over zijn werk als mobiliteitsmakelaar in dienst van Stichting Mobiliteitsmakelaar, ondersteund door Zwolle-Kampen Bereikbaar.

van deze samenwerkingsverbanden zijn:

- Offensief Bereikbaarheid KAN in de regio Arnhem-Nijmegen;
- De Verkeersonderneming in de regio Rotterdam;
- Ga slimmer reizen & werken in de regio Groningen-Assen;
- Twente Mobiel in de regio Twente;

Deze regionale samenwerkingsverbanden maken afspraken over het slim reizen in de regio. Ondersteuning door de landelijke overheid vindt plaats door subsidiëring.

1.1.3 Mobiliteitsmanagement in mobiliteitsbeleid

In de vorige paragraaf is de ontwikkeling van mobiliteitsmanagement in Nederland beschreven. Daarbij is een aantal keren de link gelegd naar het mobiliteitsbeleid van de overheid. In deze paragraaf wordt ingegaan op de plaats van mobiliteitsmanagement in het overheidsbeleid.

Programma Beter Benutten

De afgelopen jaren zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu projecten uitgevoerd om de bereikbaarheid in Nederland te vergroten en te waarborgen voor de toekomst. Er zijn nieuwe wegen aangelegd en op drukke corridors zijn extra rijstroken aangelegd. De realisatie van extra wegcapaciteit heeft de bereikbaarheid positief beïnvloed, maar volgens het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de uitbreiding van wegcapaciteit niet voldoende om de bereikbaarheid in Nederland voor de toekomst te waarborgen (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011). Daarom is in 2011 het programma Beter Benutten gepresenteerd. In dit programma worden oplossingen gepresenteerd die een betere benutting van infrastructurele netwerken mogelijk maakt.

Het programma Beter Benutten heeft als doelstelling om een betere

spreading over de dag, in het gebruik van het infrastructurele netwerk te creëren. De reiziger moet daarom meer keuzes in het reisgedrag krijgen. Bijvoorbeeld de keuze om de woon-werkreis buiten de spits af te leggen en beter geïnformeerd te zijn over de mogelijkheden op het moment dat de reis wordt gemaakt.

Met het programma Beter Benutten is het streven om op de weg een reductie van circa 25.000 voertuigen per dag in de spits te bewerkstelligen. Het effect daarvan is dat de files de komende jaren met 20 tot 30% verminderen. Deze doelstelling wordt onder andere bereikt door het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen, maar bijvoorbeeld ook door het langer en vaker openstellen van spitsstroken.

Minder Hinder bij wegwerkzaamheden

In 2010 heeft Rijkswaterstaat het rapport Minder Hinder bij wegwerkzaamheden uitgebracht. Deze rapportage is opgesteld op basis van een onderzoek naar de wijze waarop hinder bij wegwerkzaamheden voor de automobilist verminderd of voorkomen kan worden. Het overgrote deel van de aanbevelingen in de rapportage zijn verkeerstechnische-, communicatieve- of verkeersmanagement-maatregelen. Aanbevelingen over mobiliteitsmanagement worden gedaan bij meerdaagse wegafsluitingen, waarbij het reizen met een andere vervoersmodaliteit door de weggebruiker is gewenst (Rijkswaterstaat, 2010). De reden dat alleen over mobiliteitsmanagement gesproken wordt bij meerdaagse wegafsluitingen heeft te maken met de complexiteit en kostenintensiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen. De hinder bij deze wegafsluitingen is van een hoog niveau, waardoor mobiliteitsmanagement wordt toegepast om te voorkomen dat veel verkeer gebruik maakt van het weggedeelte waar de werkzaamheden plaatsvinden. Voorbeelden van meerdaagse wegafsluitingen waarbij mobiliteitsmanagementmaatregelen zijn ingezet, zijn de ombouw van de

A2 bij Eindhoven en de 14-daagse afsluiting van de A10 (Rijkswaterstaat, 2010).

Ladder van Verdaas

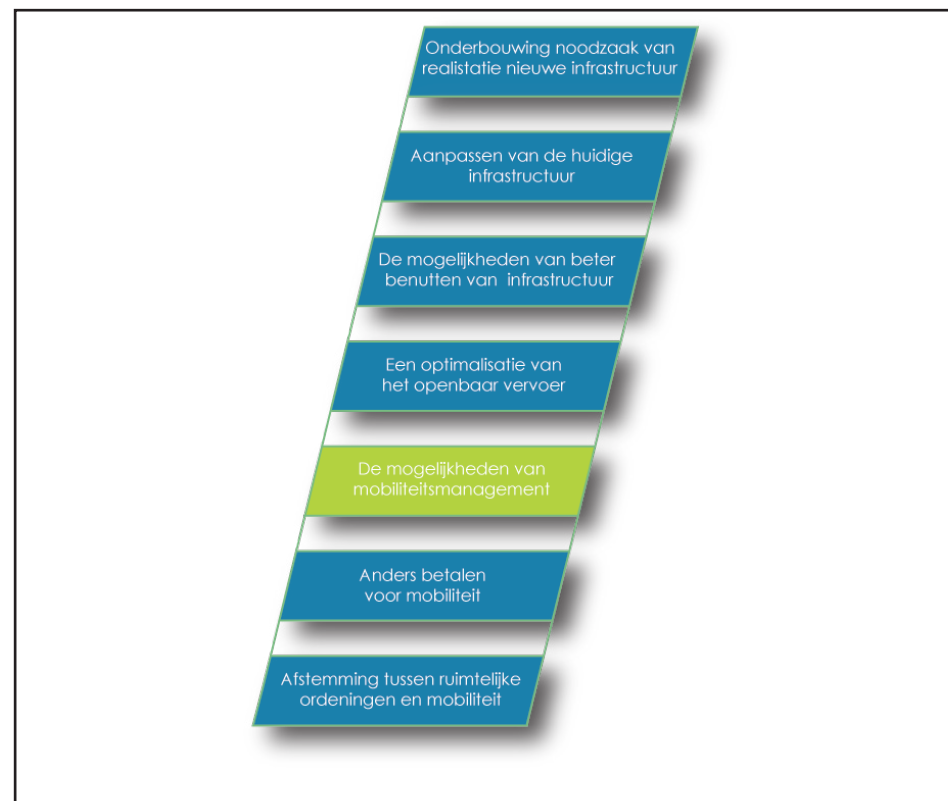
In figuur 1.4 is een afbeelding te zien van de Ladder van Verdaas. Deze ladder geeft advies over te nemen stappen om mobiliteitsproblematiek op te lossen. De ladder gaat uit van een prioritering van vraag en aanbod. Vanaf de onderkant van de ladder worden oplossingen gepresenteerd die de vraag naar mobiliteit beïnvloeden. Hoger op de ladder verschuift de aard van de oplossing van het beïnvloeden van de vraag, naar het beïnvloeden van het aanbod aan infrastructuur. De ladder is opgesteld door Co Verdaas, lid van de PvdA.

Mobiliteitsmanagement staat op de derde trede van de Ladder van Verdaas. Op de eerste trede staat ruimtelijke ordening, een maatregel die wordt toegepast bij de gecombineerde realisatie van nieuwe infrastructuur en bebouwing. De economische recessie, die in de bouwwereld zorgt voor uitstel en annulering van projecten maakt dat oplossingen op deze trede slechts in kleine mate zijn te realiseren. Op dit gebied ingrijpen in bestaande situaties is zeer kostbaar. Op de tweede trede staat anders betalen voor mobiliteit. Anders betalen voor mobiliteit regelt bijvoorbeeld de invoering van de kilometerprijs: een heffing voor het gebruik van weginfrastructuur naar tijd en plaats. In 2010 heeft het CDA de steun voor dit plan ingetrokken, waardoor alle voorbereidingen voor de invoering van de kilometerprijs zijn stopgezet.

Het is op basis van het bovenstaande aannemelijk dat mobiliteitsmanagementmaatregelen, die op de derde trede van de Ladder van Verdaas staan, meer aandacht krijgen.

Belastingmaatregelen

De overheid levert ook via belastingmaatregelen een bijdrage aan het simuleren van slim werken en slim reizen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk de



Figuur 1.4. Ladder van Verdaas

kosten voor een aanschaf van een fiets voor woon-werkverkeer van het brutosalaris te betalen. Over dit deel van het bruto salaris wordt dan geen loonheffing betaald. Dit levert financieel voordeel op voor de werknemer die de fiets aanschafft.

Een gelijk type regeling is van toepassing op de aanschaf van middelen om thuis te werken. De vergoeding die de werkgever aan de werknemer betaalt voor de aanschaf van deze middelen, valt onder de zogenaamde vrije vergoedingen. Over deze vrije vergoedingen wordt geen belasting

betaald. Met deze vergoedingen kan de werknemer bijvoorbeeld een laptop of een bureau aanschaffen.

Het doel dat de overheid heeft met deze maatregelen is het verlagen van de drempel tot gedragsverandering, door de reiziger financieel voordeel te bieden.

1.1.4 Mobiliteitsmanagement in Europa

In deze paragraaf wordt ingegaan op de toepassing van mobiliteitsmanagement in andere Europese landen. Voor Nederland is het interessant en leerzaam om kennis te nemen van de wijze waarop andere landen met mobiliteitsmanagement omgaan. Friso Metz van het KPVV heeft onderzoek gedaan naar de verschillen tussen Nederland en andere Europese landen op het gebied van mobiliteitsmanagement. *'Nederland doet veel goed op het gebied van mobiliteitsmanagement. Het loopt voorop in mobiliteitsmanagement bij werkgevers, wegwerkzaamheden, mobiliteitsbudgetten en spitsmijden. Nederland kan echter ook nog veel leren. Zo kan men veel leren op het gebied van marketing / communicatie, doelgroepbenadering, inzetten van mobiliteitsmanagement bij nieuwe ontwikkelingen en mobiliteitsmanagement als onderdeel van duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid.'*^v

Om deze verschillende ervaringen van Europese landen te bundelen en inzichtelijk te maken is het 'European Platform on Mobility Management' (EPOMM) opgericht. Dit platform is een non-profit netwerk van Europese overheden die in hun land het kennisinstituut over mobiliteitsmanagement vormen. Voor Nederland neemt het KPVV deel aan het EPOMM. EPOMM

^v F. Metz (2012), *Slim reizen in het buitenland: is het gras bij de burens groener?*, KPVV, Utrecht. Pagina 6.

ondersteunt verschillende deelnemende landen onder meer door:

- delen en beschikbaar stellen van kennis en goede voorbeelden tussen de landen die lid zijn;
- verzorgen van trainingen en workshops;
- beschikbaar stellen van online tools die via de website eenvoudig te gebruiken zijn;
- organiseren van de jaarlijkse European Conference on Mobility Management in één van de lidstaten van het EPOMM.

In vergelijking met andere Europese landen is mobiliteitsmanagement in Nederland veelal gericht op de doelgroep werknemers en werkgevers. In andere Europese landen is een bredere insteek op doelgroepen waar te nemen, daar wordt onder meer aandacht besteed aan doelgroepen als nieuwe inwoners van de steden, schoolkinderen en ouderen.

Hierna zijn een aantal mobiliteitsmanagementmaatregelen uit andere Europese landen beschreven. Deze maatregelen zijn gericht op andere doel-groepen dan werkgevers & werknemers:

- in Groot-Brittannië is veel aandacht voor mobiliteit onder schoolkinderen. Het doel is om kinderen op jonge leeftijd bekend te maken met duurzamere vervoerwijzen en daarmee te voorkomen dat er een zogenaamde 'achterbankgeneratie' ontstaat. Deze maatregel dient meerdere doelen. Ten eerste leren kinderen zelfstandig veilig deelnemen aan het verkeer doordat ze niet met de auto naar school worden gebracht. Ten tweede wordt voorkomen dat het halen en brengen van schoolkinderen voor de ouders een reden wordt om met de auto naar het werk te reizen. Het project 'Walk on Wednesday' is een goed voorbeeld van een mobiliteitsmanagementmaatregel die specifiek op jonge schoolkinderen is gericht. Elk kind dat op woensdag lopend naar

school gaat, verdient daarmee een badge. Er zijn verschillende badges die de kinderen kunnen verzamelen. Dit belonen heeft als doel dat kinderen vaker lopen naar school gaan;

- in Duitsland zijn projecten opgezet die zijn gericht op nieuwe inwoners van een stad. In München krijgen nieuwe inwoners een welkomspakket met informatie over de stad München. In dit pakket is informatie bijgevoegd over het reizen in de stad. Deze informatie stuurt aan op het gewenste mobiliteitsgedrag van de nieuwe inwoner: fietsen en reizen met het openbaar vervoer in plaats van autogebruik;

- in de Alpengebieden in Oostenrijk worden toeristen benaderd om duurzaam te recreëren. Om dit duurzaam toerisme te stimuleren zijn speciale arrangementen ontwikkeld. Deze arrangementen maken het mogelijk van de natuur te genieten door bijvoorbeeld fietsen te huren. Een deel van het bedrag dat toeristen betalen

voor de fietshuur, gaat naar een fonds om de natuur in de Alpen te beschermen;

- in Zweden worden mensen die met de fiets naar hun werk reizen beloond met een verrassingspakket (afbeelding 1.5).^{vi}

Deze voorbeelden laten zien dat in andere Europese landen ook wordt ingezet voor andere doelen dan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen. Ook worden andere doelgroepen benaderd.

Het KPVV heeft de brede doelgroepenbenadering ondergebracht in het concept 'umbrella marketing'. Het concept is overgenomen uit marketingstrategieën voor het bedrijfsleven. Het concept schrijft voor dat het effectief is om verschillende producten onder één merknaam uit te brengen. In figuur 1.6 is deze strategie op schematische wijze weergegeven, toegepast op mobiliteitsmanagementmaatregelen.

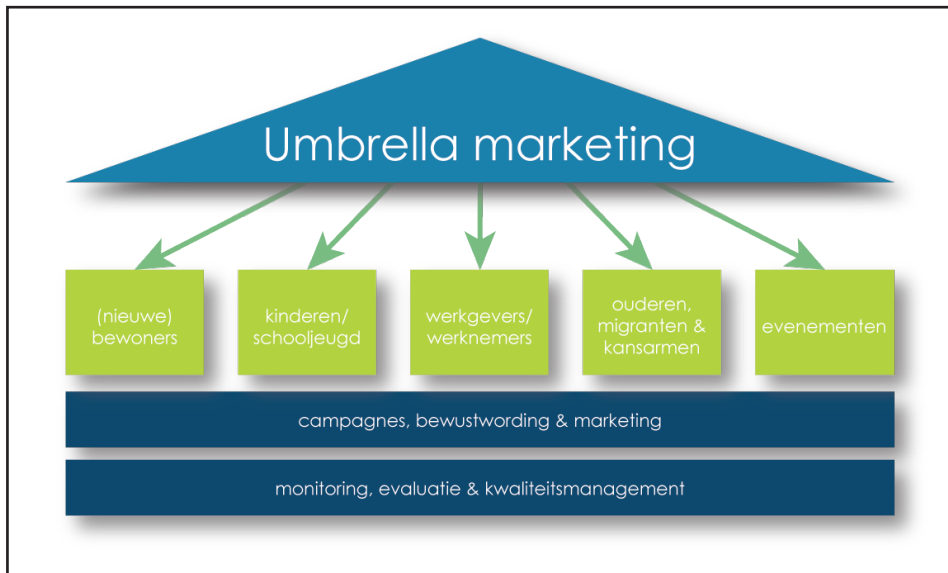
In dit afstudeeronderzoek is gekozen om aan te sluiten bij deze brede doelgroepenbenadering.

Er zijn nog meer verschillen in mobiliteitsmanagement tussen Nederland en andere Europese landen. Het beleid in Europa is bijvoorbeeld meer gericht op de stedelijke mobiliteit. In Nederland ligt de nadruk juist meer op slim reizen op de belangrijke corridors op het hoofdwegen- en het hoofdspoorwegennet. Er zijn in Nederland wel 'harde' maatregelen in steden zoals voorzieningen voor de fiets, maar er wordt minder aandacht besteed aan de 'zachte kant' zoals bewustwording en gedragsverandering (F. Metz, 2012).

vi Deze voorbeelden zijn ontleend aan: F. Metz (2012), *Slim reizen: Hoe Europese landen, steden en regio's gedrag veranderen*, KPVV, Utrecht.



Afbeelding 1.5. 'Bedankt voor het fietsen'. Fietsers in Stockholm krijgen een beloning als dank voor het fietsen. Het doel van deze beloning is het stimuleren van fietsers om te blijven fietsen.



Afbeelding 1.6. Schematische weergave concept Umbrella-marketing

Interviews

Om de bevindingen uit de literatuurstudie aan te vullen zijn interviews gehouden met mobiliteitsmanagement-deskundigen. De interviewvragen voor deelvraag 1 hebben betrekking op de verschillen tussen Europa en Nederland in het toepassen van mobiliteitsmanagement.

Voor deelvraag 1 zijn twee deelvragen aan de deskundigen voorgelegd. De eerste vraag gaat in op de sterke punten in mobiliteitsmanagement van Nederland ten opzichte van andere Europese landen. De tweede vraag gaat in op de kansen die er liggen voor Nederland en op welke wijze deze kansen benut kunnen worden.

Deze eerste vraag is door de deskundigen divers beantwoord. Het

grootste deel gaf aan dat een sterk punt van Nederland is dat veel mensen overtuigd zijn van het feit dat maatregelen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van gebieden. Het besef dat de inzet van mobiliteitsmanagement noodzakelijk is en de daarmee gepaard gaande acceptatie van maatregelen is groot. Dit gaat samen met de ondernemersgeest die Nederland al eeuwen heeft. Nederlanders zoeken graag naar oplossingen die er nog niet zijn en gaan voor het nieuwe. Verder wordt aangegeven dat de kennis van mobiliteitsmanagement in Nederland groot is en dat de sterke fietscultuur en goede fietsinfrastructuur een goede bijdrage leveren aan de transitie van het reizen met de auto naar het reizen met de fiets.

De antwoorden op de tweede vraag concentreren zich vooral rondom het verbreden van mobiliteitsmanagement door ook op andere doelgroepen te focussen en door te werken aan een cultuurverandering. Bij bedrijven is het soms toch nog vreemd als iemand pas om half tien binnen komt lopen in plaats van half negen.

Verder wordt aangegeven dat het betrekken van scholen door bijvoorbeeld het aanpassen van lestijden een kans is. Kansen liggen er ook in het verder verduurzamen van mobiliteitsmanagement door goede afwegingen te maken in investeringen en door het grootschalig betrekken van MKB-bedrijven.

In hoofdstuk 2 van het Bijlagenboek zijn de interviewformats opgenomen. Ook is een overzicht opgenomen van deskundigen die zijn geïnterviewd, evenals de verslagen van de interviews.

1.1.5 Deelconclusie deelvraag 1

In dit hoofdstuk is antwoord gegeven op deelvraag 1: 'Hoe heeft mobiliteitsmanagement zich ontwikkeld tot wat het nu is en welke kansen zijn er voor de toekomst?'.
'

De afgelopen jaren heeft mobiliteitsmanagement een plek verworven binnen het Nederlandse verkeerskundige vakgebied. Vervoersmanagement waaide in de jaren '80 uit de Verenigde Staten over naar Nederland. Aanleiding hiervoor was het groeiende solo-autogebruik en de toename van de woon-werkafstanden. Met de komst van de Structuurvisie Verkeer en Vervoer II in 1988 werd vervoersmanagement in het overheidsbeleid opgenomen. Dit is in 1994 overgenomen in de Nota Mobiliteit. Vervoersmanagement werd daarin uitgebreid met samenwerking tussen bedrijven en overheden en transformeerde de naam naar mobiliteitsmanagement. Het werd duidelijk dat ook met niet-infrastructurele ingrepen de bereikbaarheidsproblematiek in Nederland kon worden verminderd. In 1994 presenteerde adviesbureau McKinsey het rapport 'Benutten naast Bebouwen'. De realisatie van extra wegcapaciteit kon de toenemende groei van autogebruik niet indammen.

Het beter benutten van infrastructuur netwerken was één van de oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek. Mobiliteitsmanagement is één van de maatregelen die worden toegepast binnen het beter benutten van infrastructuur. De laatste jaren is het overheidsbeleid erop gericht mobiliteitsmanagement op regionale niveau te organiseren. De landelijke overheid draagt zorg voor een deel van de subsidiëring van deze regionale projecten. Een tweede ontwikkeling in de organisatie van mobiliteitsmanagement is dat het initiatief steeds meer bij bedrijven en instellingen ligt, in plaats van bij de overheid.

Het resultaat dat mobiliteitsmanagement tot nu toe heeft opgebracht is divers. Juist omdat mobiliteitsmanagementmaatregelen maatwerk zijn, is het beschrijven van één algemeen effect niet mogelijk. Wel is een aantal effecten te beschrijven die de afgelopen jaren zijn bereikt.

Zo heeft er een bewustwording plaatsgevonden dat het beter benutten van infrastructuur netwerken effectief is, onder meer door mobiliteitsmanagement. Daarbij komt dat het beter benutten

goedkoper en beter realiseerbaar is dan de realisatie van nieuwe infrastructuur. Uit evaluaties van mobiliteitsmanagementprojecten tijdens wegwerkzaamheden is gebleken dat de juiste maatregelen het aantal reizen op een bepaald wegvak verlagen, waardoor sprake is van minder hinder tijdens de wegwerkzaamheden.

Concluderend kan worden gesteld dat mobiliteitsmanagement veel mogelijkheden biedt voor het vergroten van bereikbaarheid. Er zijn zeer diverse mobiliteitsmanagementmaatregelen mogelijk. Daarnaast zijn er kansen vanuit een bredere doelgroepenbenadering, waarvan voorbeelden uit Europa bekend zijn.

1.1.6 Bronnenoverzicht deelvraag 1

Literatuur

- J. de Haan (2012) *Met sprongen ladders naar duurzame mobiliteit*, KPVV, Utrecht
- F. Metz (2011) *Mobility Management Monitors Netherlands 2011*, KPVV, Utrecht
- J. Nijhuis en H. Welles (2011), *TOEKAN; TOEspitsen op KANsen voor mobiliteitsbeïnvloeding bij wegwerkzaamheden*, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, Utrecht
- EPOMM, *MaxExplorer Factsheet*, EPOMM, plaats van uitgifte en jaartal onbekend
- M. Maartens (2006), *Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen; Definitie mobiliteitsmanagement en aanverwante begrippen*, KPVV, Utrecht
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004), *Ketenbenadering in de Netwerkaanpak; een hulpmiddel bij de uitwerking*, Den Haag
- SWOV (2012), *Factsheet 'Mobiliteitsmanagement en*

verkeersveiligheid', Leidschendam.

- Wienk en Wienk (2011), *Duurzaamheidstoets voor mobiliteitsbeleid van lagere overheden*, Royal Haskoning, Enschede
- F. Metz (2012), *Slim reizen: Hoe Europese landen, steden en regio's gedrag veranderen*, KPVV, Utrecht
- KPVV (2007), *Mobiliteitsmanagement: Helder en praktisch! Mogelijkheden en toepassingen in de dagelijkse praktijk*, KPVV, Utrecht
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1988), *Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer*, SDU Uitgevers, Den Haag
- Verkeerskunde.nl (2007), *Zuid-Oostpas ontlast verkeer tijdens onderhoud A9*, internetpublicatie.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011), *Programma Beter Benutten*, Den Haag
- Rijkswaterstaat (2010) *Minder hinder bij wegwerkzaamheden: Wegwerkzaamheden vanuit een gebruikersperspectief*, Den Haag
- XTNT, *Factsheet Mobiliteitsvouchers*, Utrecht, jaartal onbekend, internetpublicatie.
- F. Metz (2012), *Weblog KPVV; ontwikkelingen in Europa*, KPVV, Utrecht
- F. Metz (2012), *Slim reizen in het buitenland: is het gras bij de burens groener?*, KPVV, Utrecht.

Internetbronnen

- www.dtvconsultants.nl
- www.sumobase.nl
- www.epomm.com
- www.mobiliteitsmanagement.be
- <http://kpvv-mminternationaal.blogspot.nl/2012>

1.2 Hulpmiddelen, methodes en toolkits

Deze paragraaf is een studie naar literatuur en hulpmiddelen die initiatoren van mobiliteitsmanagement ondersteunen in het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen.

Centraal in deze paragraaf staat deelvraag 2: 'Op welke wijze ondersteunen literatuur en hulpmiddelen initiatoren bij het organiseren van de juiste mobiliteitsmanagementmaatregelen in hun specifieke situatie?'

De beantwoording van deelvraag 2 is opgedeeld in drie delen. Als eerste een studie naar literatuur over de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Vervolgens een studie naar hulpmiddelen die initiatoren ondersteunen in het organiseren van maatregelen. De uitkomsten van beide studies zijn samengevoegd in een lijst met kenmerken die invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen.

1.2.1 Literatuur

In deze paragraaf wordt literatuur behandeld die ingaat op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Bij het selecteren van deze literatuur bleek dat er beperkt bruikbare literatuur beschikbaar is over dit onderwerp. Wel is relatief veel literatuur beschikbaar die ingaat op hulpmiddelen, die later in dit hoofdstuk aan bod komen.

In 2005 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven om een onderzoek uit te voeren naar een actievere inzet van mobiliteitsmanagement (Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2005). Het ontbrak tot dan toe aan cijfers over de resultaten van mobiliteitsmanagement. Twynstra Gudde en MuConsult hebben dit onderzoek in 2005 uitgevoerd. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- *autodelen / autodate*: met deze maatregel is een relatief kleine doelgroep te bereiken. Autodelen zorgt binnen die kleine doelgroep wel voor een reductie van autokilometers. De vraag naar deze maatregelen is in het weekend groot, voor met name sociaal recreatief verkeer;
- *stimuleren carpoolen en vanpoolen*: deze maatregel kan op zich zelf geen groot effect sorteren. Carpoolen en vanpoolen moet worden ondersteund door bijvoorbeeld strenge parkeerregulering op bedrijfsparken;
- *stimuleren fietsgebruik*: fietsmaatregelen hebben op lokale schaal (tot 7,5 km) een grote kans om effectief te zijn. Naast goede infrastructuur zijn ook andere voorzieningen als stallingen, een factor om de effectiviteit van de maatregel te vergroten;
- *parkeerregulering*: parkeerregulering op de plaats van bestemming is effectief om plaatsen vrij te houden en het gebied bereikbaar te houden. Betaald parkeren heeft effect, maar de kans is groot dat men in een ander gebied gaat parkeren;
- *faciliteren van multimodaal reizen*: slechts enkele transferia in Nederland hebben echt succes. Transferia die langere tijd open zijn en daardoor bij het publiek bekend zijn, hebben succes;
- *stimuleren gebruik collectief vervoer*: maatregelen in deze categorie blijken steeds minder aan te sluiten bij de gebruikers. Grootste oorzaak daarvan zijn de meer flexibelere werktijden. Collectief vervoer voor bedrijven met ploegendienst kan wel effectief zijn.

De effectiviteit van mobiliteitsmanagement wordt grotendeels bepaald door een goede organisatie van de maatregelen. In de paper 'Waar een wil is, is een effect' (M. Martens e.a., 2005) worden vier aanbevelingen gedaan om het organiseren van maatregelen te structureren:

- draag zorg voor een goede formulering van de aanleiding om maatregelen te organiseren. Zeker in een gebiedsgerichte aanpak

- is het belangrijk om met zoveel mogelijk betrokkenen een goede aanleiding op te stellen;
- zorg voor een duidelijk omschreven doelstelling. Doelstellingen van een maatregel kunnen divers zijn, maar focus bij voorkeur op één doelstelling. Hierdoor is het effect achteraf goed te meten en te verklaren;
- voer mobiliteitsmanagement projectmatig uit en zorg voor inzicht in wat er wordt georganiseerd. Zodoende is het mogelijk dat in een toekomstige fase gebruik wordt gemaakt van deze kennis;
- zorg dat de wil om problematiek aan te pakken door alle betrokken partijen is uitgesproken. Want waar een wil is, is een effect te behalen.

De literatuur die hiervoor is behandeld, is redelijk gedateerd en voor een deel achterhaald. In de afgelopen jaren heeft er verdere ontwikkeling van het vakgebied mobiliteitsmanagement plaatsgevonden. Zo wordt bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement tegenwoordig vrijwel altijd projectmatig uitgevoerd, iets wat in 2005 nog niet het geval was. En is de redelijke afstand voor het fietsgebruik toegenomen van 7,5 kilometer naar 15 kilometer door de komst van de elektrische fiets.

In 2012 heeft MuConsult onderzoek gedaan naar de effecten van mobiliteitsmanagement in de regio Arnhem Nijmegen (Verkeerskunde.nl, 2012). Dit onderzoek werd uitgevoerd om de gedragsverandering bij reizigers in kaart te brengen. Conclusies uit dit onderzoek zijn:

- flexibilisering van de arbeidstijden, flexibele keuze van werklocatie en nieuwe vormen van reiskostenvergoedingen sorteren van alle maatregelen het meeste effect;
- naast de reiskostenvergoedingen is het bevorderen van fietsgebruik een effectieve maatregel. Dit kan onder meer door het realiseren van voorzieningen als fietsenstallingen;
- het belonen van automobilisten om buiten de spits te reizen zorgt

voor een reductie van spitskilometers;

- wanneer het management van een bedrijf of instelling een voorbeeldfunctie neemt in het deelnemen aan mobiliteitsmanagement, zijn de werknemers eerder geneigd om ook aan de maatregelen deel te nemen. Goed voorbeeld doet goed volgen.

Volgens de Mobility Management Monitor Netherlands (F. Metz, 2011) is mobiliteitsmanagement effectief in de volgende situaties:

- *inzet van mobiliteitsmanagement bij wegwerkzaamheden.* Maatregelen bij wegwerkzaamheden zijn effectief, omdat doelstellingen, budgetten en doelgroepen goed zijn vast te stellen. Daarbij is de boodschap naar de reiziger duidelijk: 'Zorg dat je op een andere wijze gaat reizen';

- *verstrekken van persoonlijke mobiliteitsbudgetten.* Een persoonlijke reisbudget geeft de reiziger de ruimte zelf te beslissen wat de slimste reis is. Een vrije keuze voor het vervoersmiddel is hier een onderdeel van;

- *het mogelijk maken van flexibel werken.* Werken is meer en meer onafhankelijk van vaste werkplekken in kantoorgebouwen. Thuiswerken of werken onderweg is steeds beter mogelijk door technische ontwikkelingen;

- *mobiliteitsmanagement levert efficiëntie op voor werkgevers, want:*

a. een werknemer die zelf de werkplek kan bepalen is flexibeler en productiever;

b. de kosten van flexibele reisbudgetten zijn vaak lager dan de kosten van leaseauto's;

c. slim reizen levert een bijdrage aan duurzaam ondernemerschap.

- *inschakelen van (semi) commerciële dienstverleners om mobiliteitsmanagement te organiseren.* Deze dienstverleners moeten hun

inkomsten verwerven met het organiseren van maatregelen. Ze zijn daardoor gedwongen constant te innoveren en de concurrentie voor te blijven.

In de *Handreiking Slim reizen* (KPVV, 2010) die door het KPVV is uitgegeven, worden zeven gouden regels omschreven voor het effectief organiseren van mobiliteitsmanagement. De gouden regels zijn:

- *reizigers kiezen zelf!* Naast rationele keuzes maken reizigers ook keuzes vanuit hun emotie;

- *oplossingen en doelen zijn divers.* Mobiliteitsmanagement heeft niet alleen effect op bereikbaarheid, maar ook op gezondheid, kosten voor reisvergoedingen en productiviteit;

- *mobiliteitsmanagement draait om win-win.* Combineer de sterke kanten van ieders inbreng;

- *mobiliteitsmanagement is een proces.* Het veranderen van reisgedrag kan niet van de ene op de andere dag plaatsvinden, hier is tijd voor nodig;

- *voorkom vrijblijvendheid.* Zorg voor commitment van alle deelnemers, maak harde afspraken;

- *mobiliteitsmanagement is een organisatievraagstuk.* Zorg voor flexibiliteit tijdens de uitvoering, stel waar nodig is doelen bij en zorg voor openheid in de organisatie;

- *balans is belangrijk.* Proces is even belangrijk als de inhoud.

1.2.2 SUMO, Toekan en MaxExplorer

In deze paragraaf worden hulpmiddelen behandeld die bekend, veel gebruikt en redelijk omvangrijk van aard zijn. De informatie over hulpmiddelen in deze paragraaf is verworven uit literatuurstudies en uit interviews met deskundigen.

Interviews zijn gehouden met:

- Friso Metz van het KPVV voor SUMO en SUMOBase
- Jan Willem Grotenhuis van Rijkwaterstaat voor ToeKan
- Bruno Faivre d'Arcier voor Max Explorer

Een overzicht van de interviewformats en verslagen van de interviews zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van het Bijlagenboek.

SUMO-methode

SUMO is een afkorting die staat voor *systeem voor evaluatie van mobiliteitsprojecten* en is een methode uit Zweden. Het KPVV heeft SUMO in 2009 naar Nederland gehaald en de methode aangepast op de Nederlandse situatie. De methode is zo ontwikkeld dat iedereen die iets met mobiliteitsmanagement doet de methode kan gebruiken. SUMO stelt gebruikers in staat verbanden te leggen tussen maatregelen en het resultaat. Het maakt evalueren en bijsturen van projecten overzichtelijker en makkelijker (KPVV, 2010).

SUMO bestaat uit drie processen: plannen, monitoren en evalueren. Het doorlopen van deze processen maakt dat voordat de maatregel wordt uitgevoerd al duidelijk is op welke doelen na de uitvoering wordt geëvalueerd. Door monitoren kan worden bijgestuurd tijdens de uitvoering.

Een maatregel opzetten met SUMO start met het in kaart brengen van een aantal belangrijke zaken, zoals:

- de doelstellingen;
- de doelgroepen;
- het gewenste gedrag;
- de maatregelen;
- de communicatie.

AANBOD	<p>A. <i>Maatregel:</i> 1.000 werknemers mogen maand gratis met de bus. <i>Communicatie:</i> 10 posters, 4 bijeenkomsten, 2 artikelen.</p> <p>B. <i>Bekend met aanbod:</i> 480 medewerkers kennen de actie.</p> <p>C. <i>Interesse in het aanbod:</i> 280 bezoeken de bijeenkomsten.</p> <p>D. <i>Tevreden over de informatie:</i> 224 zijn tevreden over de informatie.</p>
GEWENST REISGEDRAG	<p>E. <i>Aanvraag:</i> 54 tekenen contract en houden reisgedrag bij.</p> <p>F. <i>Aanbod geprobeerd:</i> 48 proberen de bus een maand.</p> <p>G. <i>Tevreden met aanbod:</i> 43 zijn tevreden over de bus.</p>
RESULTAAT	<p>H. <i>Ander reisgedrag:</i> na een jaar gebruiken 22 mensen de bus.</p> <p>I. <i>Effecten:</i> 110.000 minder autokilometers, 20 ton minder CO₂, 22 auto's minder geparkeerd, 22 nieuwe busabbonnemen.</p>

Figuur 1.7 Voorbeeld van een mobiliteitsmanagementmaatregel uitgewerkt in de stappen van de Sumo-methode.

Nadat de bovenstaande zaken in kaart zijn gebracht, kan de methode systematisch verder worden uitgewerkt. Als ondersteuning bij dit uitwerken is een invultabel opgesteld. Deze tabel bestaat uit drie blokken, waarin negen stappen zijn uitgewerkt. Door het invullen van al deze stappen is bij de evaluatie te bepalen wat het effect van de maatregel is geweest en welke zaken dit effect hebben bepaald.

In figuur 1.7 is de tabel van de SUMO-methode weergegeven, met daarin een voorbeeld van een beknopte uitwerking van een mobiliteitsmanagementmaatregel.

Een sterk punt van de SUMO-methode is dat als de gewenste gedragsverandering is vastgesteld, elk effect inzichtelijk wordt gemaakt door de stappen van SUMO concreet uit te werken.

SUMOBase

Om initiatoren van mobiliteitsmanagementmaatregelen nog

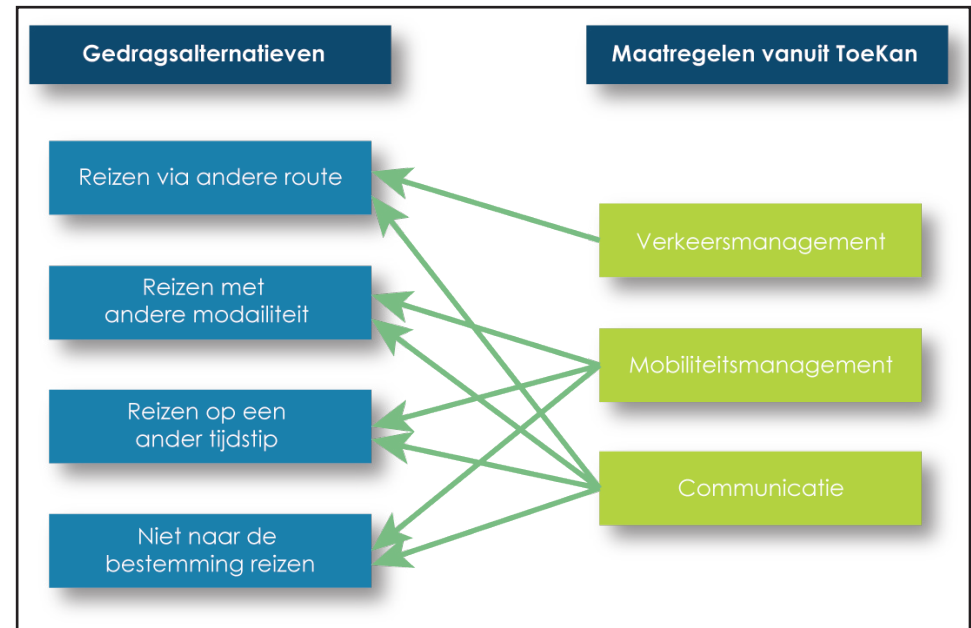
meer te ondersteunen met de SUMO-methode, heeft het KPVV de SUMOBase ontwikkeld. SUMOBase is een vrij toegankelijke online database met verschillende praktijkvoorbeelden van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Alle voorbeelden in de database zijn georganiseerd en geëvalueerd aan de hand van de SUMO-methode. De database fungeert als achtergrondinformatie en kan worden geraadpleegd om praktijkvoorbeelden als input voor het eigen proces te gebruiken.

SUMOBase is het Nederlandse 'broertje' van MaxEva. MaxEva is een Europese database van het EPOMM waarin praktijkvoorbeelden van mobiliteitsmanagementmaatregelen uit heel Europa beschikbaar zijn. Ook deze maatregelen hebben de overeenkomst dat ze zijn georganiseerd en geëvalueerd met de SUMO-methode. In het voorjaar van 2013 wordt de SUMOBase afgebouwd en gaat de inhoud over naar MaxEva. Nederland wordt daarmee de voortrekker van MaxEva. De verwachting van het EPOMM is dat hierdoor andere landen worden verleid om ook praktijkvoorbeelden in MaxEva te plaatsen.

ToeKan methode

ToeKan staat voor *Toespelen op Kansen* en is een methode die door Rijkswaterstaat is ontwikkeld. Met ToeKan worden strategieën ontwikkeld voor het beïnvloeden van mobiliteitsgedrag van automobilisten in tijdelijke situaties, zoals wegwerkzaamheden. De ToeKan-methode werkt met verkeersmanagement-, mobiliteitsmanagement- en communicatiemaatregelen. ToeKan is daarmee een breed ondersteunende methode om een geschikt maatregelenpakket samen te stellen.

ToeKan wordt toegepast als er door het slim plannen van wegwerk-



Figuur 1.8. De vier gedragalternatieven (links) verbonden aan de verschillende maatregelen die toepasbaar zijn vanuit de ToeKan-methode (rechts).

zaamheden geen winst meer te behalen is in het verminderen van de hinder voor de weggebruiker. Bij het toepassen van ToeKan staan de vier gedragalternatieven centraal waarmee mobiliteitsgedrag kan worden beïnvloed. Deze vier de alternatieven en de wijze waarop deze alternatieven worden toegepast in ToeKan, staan weergegeven in figuur 1.8.

Het samenstellen van een maatregelenpakket met de ToeKan-methode bestaat uit vijf stappen:

1. *opgave bepalen*. Het in kaart brengen van de verkeersintensiteiten

op het wegvak en het bepalen van de capaciteit tijdens de werkzaamheden;

2. *categoriseren van het verkeersaanbod*. Het categoriseren van het verkeersaanbod naar herkomst, bestemming en doelgroep. Dit geeft inzicht in onder meer de reismotieven. Verdere categorisering vindt plaats naar zakelijk-, werk-, vrije tijds- en vrachtverkeer;

3. *potentie schatten*. De potentieschatting is een schatting van de effecten van de maatregelen op het gedrag van de automobilisten. Ook dit proces wordt uitgevoerd per doelgroep;

4. *strategie van mobiliteitsbeïnvloeding bepalen*. In dit proces wordt per beoogde maatregel in kaart gebracht welke strategie wordt gehanteerd. Twee mogelijkheden: via brede publiekscampagne of via gerichte doelgroepcampagnes;

5. *het vaststellen van het maatregelenpakket*.

ToeKan gaat uit van het duidelijk beschrijven en categoriseren van de doelgroepen. Maatregelen zijn daarom zeer specifiek op de doelgroepen gericht. Dit vergroot het effect van de maatregelen. Naast het sturen op doelgroep staat samenwerking tussen de betrokken partijen centraal. *'In de ToeKan-methode wordt het proces doorlopen van een gezamenlijke probleemherkenning en -erkenning naar de gezamenlijke probleemoplossing. Met als belangrijk resultaat draagvlak voor de maatregelen bij de regionale partners.'*^{vii}

Uit het interview over ToeKan is naar voren gekomen dat door Rijkswaterstaat is gewerkt aan een methode waarmee de systematiek van de ToeKanmethode kan worden toegepast op permanente situaties. Deze methode is uitgebracht onder de naam Delta-buster. De methode is ontwikkeld om in een korte slag te kunnen verkennen met welke (kleine) maatregelen het hoofdwegennet en het onderliggende wegnennet kan

vii Leendert van der Linden (RWS-DNH), mede-grondlegger van Toekan

worden ontlast.

Op locaties waar het wegnennet is overbelast, is sprake van een overschot in het verkeersaanbod. Dit is uit te drukken in de zogenaamde 'I/C-Delta'. Met zowel verkeersmanagement- als met mobiliteitsmanagementmaatregelen kan vanaf de I-kant (vraagbeïnvloeding) en vanaf de C-kant (beter benutten capaciteit) deze Delta worden verminderd. De Delta-bustermethode hanteert nagenoeg dezelfde werkwijze als de ToeKan-methode. Verschil in de werkwijze zit voornamelijk in het rekening houden met maatregelen op lange termijn en het beleid dat een overheid voert om de regio bereikbaar te houden.

Omdat de Delta-bustermethode in het najaar van 2012 voor de eerste keer is toegepast, zijn er nog geen resultaten over de effectiviteit van de methode bekend.

MaxExplorer

Binnen het Max-project heeft het EPOMM de MaxExplorer ontwikkeld. Deze online tool geeft initiatoren van mobiliteitsmanagement een eerste aanzet in het kiezen van een mobiliteitsmanagementmaatregel. De tool focust naast maatregelen voor bereikbaarheidsdoelstellingen ook op maatregelen voor gezondheid- en milieudoelstellingen.^{viii}

MaxExplorer is een stappenplan waarbij maatregelen worden geselecteerd op basis van een aantal vragen die door de gebruiker worden beantwoord. In figuur 1.9 (volgende pagina) zijn de vier stappen weergegeven die doorlopen worden in de MaxExplorer.

viii Het Maxproject was een groot onderzoeksproject in mobiliteitsmanagement binnen de Europese Unie. Het Max consortium, dat bestond uit 28 deelnemende landen, deed onderzoek naar een bredere en gestandaardiseerde inzet en ontwikkeling van mobiliteitsmanagement. Het project liep van 2006 tot 2009.

De grote hoeveelheid aan maatregelen binnen mobiliteitsmanagement kan tot verwarring leiden onder initiatoren. Met de MaxExplorer wordt op basis van ervaring van experts een advies gegeven aan initiatoren voor het organiseren van de juiste maatregelen. De tool is vooral ontwikkeld voor initiatoren die een geringe kennis en expertise hebben in mobiliteitsmanagement.

MaxExplorer kan worden gebruikt door verschillende organisatoren van mobiliteitsmanagementmaatregelen, zoals gemeenten, scholen, OV-bedrijven, ziekenhuizen en toeristische trekpleisters.

De MaxExplorer is een tool die enige overeenkomsten heeft met het uiteindelijke resultaat dat in dit afstudeeronderzoek wordt opgeleverd. De MaxExplorer kent een aantal plus- en minpunten. Een pluspunt is dat de tool op een eenvoudige wijze, initiatoren van mobiliteitsmanagementmaatregelen laat ontdekken welke maatregelen bestaan. Een ander pluspunt is dat er veel voorbeelden van succesvolle mobiliteitsmanagementmaatregelen worden gepresenteerd.



Figuur 1.9. De vier stappen die worden doorlopen in de MaxExplorer.

De eenvoud van MaxExplorer is zowel een pluspunt als ook een minpunt. MaxExplorer is niet gebaseerd op onderzoek, maar op basis van bevindingen en ervaringen van experts. Op dit punt maakt dit afstudeeronderzoek verschil, de toolkit die in dit onderzoek wordt ontwikkeld is wel gebaseerd op onderzoek.

De hulpmiddelen die in deze paragraaf zijn beschreven, zijn verschillend van aard en doel. Toch zijn er een aantal overeenkomsten tussen de werkwijzen van de hulpmiddelen. Aandacht voor de doelgroepen en doelstelling zijn bij ieder hulpmiddel belangrijk voor het behalen van een positief effect.

1.2.3 Hulpmiddelen mobiliteitsmanagement werkgevers

In deze paragraaf worden hulpmiddelen toegelicht die werkgevers ondersteunen bij het invoeren van mobiliteitsmanagement in hun bedrijf.

Mobiliteitsvouchers

Mobiliteitsvouchers zijn tegoedbonnen die door de overheid beschikbaar worden gesteld. Met de vouchers kunnen bedrijven met 25 tot 250 werknemers een mobiliteitsscan uit laten voeren. Deze vouchers worden verstrekt door het Agentschap NL. De mobiliteitsscan gaat onder meer in op de volgende zaken:

- *bezoekersstromen*. Inzichtelijk wordt gemaakt hoe het bedrijf reisinformatie verstrekt aan bezoekers. Zo kan worden nagegaan of een betere informatievoorziening kan leiden tot een efficiëntere benutting van de parkeerruimte;
- *het nieuwe werken*. Hierbij wordt er ingegaan op faciliteiten en regelingen die de werknemers worden geboden om bijvoorbeeld thuis of onderweg te werken;

- *(brom)fiets*. Dit onderdeel is toegespitst op het gebruik van de fiets en de bromfiets. Aandacht wordt besteed aan het fietsplan en voorzieningen als stallingen en douches;
- *openbaar vervoer*. Regelingen en faciliteiten voor het gebruik van het openbaar vervoer. Bereikbaarheid van de locatie met openbaar vervoer;
- *auto gebonden vervoer*. De regelingen en faciliteiten die er beschikbaar zijn voor werknemers die gebruik maken van de auto;
- *zakelijke reizen*. Gaat in op de beschikbaarheid van poolauto's, dienstfietsen, het gebruik van een NS Businesscard en persoonlijke reisbudgetten;
- *bereikbaarheid locatie*. In deze sectie wordt een profiel opgesteld van de bereikbaarheid van de locatie. Ingegaan wordt op de ontsluiting van de locatie voor de verschillende modaliteiten, de loop- en fietsafstand tot OV-haltes en de hoeveelheid parkeerplaatsen.

MKB-scans

MKB Nederland heeft twee scans ontwikkeld die werkgevers ondersteunen bij het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Beide scans (*Slim Werken Slim Reizenscan* en *Mobiel Werkenscan*) zijn op dezelfde wijze ontwikkeld. Met de scans maken ondernemers inzichtelijk welke maatregelen binnen hun bedrijf kunnen worden georganiseerd, aan de hand van vragen en een stappenplan.

Belangrijke zaken die in de scans aan bod komen:

- *visie tegenover het nieuwe werken*. Hoe staat het bedrijf tegenover het nieuwe werken door werknemers;
- *vertrouwen in de werknemers*. Dit gaat in op het vertrouwen van de werkgever in de werknemers, om deze de vrijheid te geven in thuiswerken en het aanhouden van flexibele werktijden;
- *kansen voor flexibel werken*. Op welke wijze worden werknemers

- gestimuleerd en krijgt men de vrijheid het maximale uit hun werk- en reistijd te halen;
- *zijn er verbeteringen mogelijk?* Welke verbeteringen zijn mogelijk om het reisgedrag van werknemers te beïnvloeden? Bijvoorbeeld meer aandacht voor de fiets of het openbaar vervoer;
- *aangeboden voorzieningen en regelingen*. Deze stap gaat in op de voorzieningen en regelingen die de werknemer worden aangeboden. Dit gaat niet alleen over voorzieningen rondom mobiliteit, maar bijvoorbeeld ook over ICT-voorzieningen voor thuiswerken.

Formats mobiliteitsplannen

Een goed mobiliteitsplan geeft inzicht in de kansen voor mobiliteitsmanagement binnen een bedrijf. Het biedt tevens een goede basis om effectieve maatregelen te organiseren.

Op het internet zijn twee formats beschikbaar, die onder meer ingaan op:

- *kenmerken organisatie*:
 - o aantal werknemers;
 - o aantal FTE;
 - o verhouding parttime/fulltime;
 - o de locatie.
- *modal split van de organisatie*:
 - o aantal leaseauto's (inclusief afstanden);
 - o aantal fietsers (inclusief afstanden);
 - o aantal OV-gebruikers (inclusief afstanden).
- *vergoeding*:
 - o hoogte van reiskosten vergoeding voor woon-werkreizen;
 - o hoogte van reiskostenvergoeding voor zakelijke reizen;
 - o hoogte van vergoedingen voor het aanschaffen van

- o middelen om thuis te werken;
- o Beschikbaarheid van een fietsplan of persoonlijke reisbudgetten.
- *flexibel werken*:
 - o flexibele werktijden;
 - o beleid en regeling;
 - o mogelijkheden van thuis- /telewerken.

De hiervoor beschreven hulpmiddelen zijn een greep uit een grotere hoeveelheid aan beschikbare hulpmiddelen. Hulpmiddelen die wel zijn geanalyseerd in het kader van dit onderzoek, maar niet staan beschreven in deze rapportage:

- *Het Nieuwe Werken voor managers*. Met dit hulpmiddel worden managers ondersteund bij het beoordelen of hun bedrijf of afdeling geschikt is voor het Nieuwe Werken;
- *Toolbox België*. Dit is een toolbox die is ontwikkelt voor Belgische bedrijven. De toolbox is geen hulpmiddel dat door bepaalde stappen een aanbeveling doet. De toolbox bevat vooral voorbeelden over maatregelen die succesvol zijn geweest bij andere bedrijven. Deze toolbox is vergelijkbaar met SUMObase en MaxEva;
- *OR toolkit*. Dit is een toolkit die handvatten biedt voor ondernemingsraden (OR) om slim werken binnen de organisatie onder de aandacht te brengen. Het is een document waarin verschillende thema's worden toegelicht met voorbeelden, werkwijzen en aandachtspunten.

1.2.4 Interviews

Ter aanvulling op de literatuurstudies in deze deelvraag is een aantal interviews gehouden met mobiliteitsmanagement-deskundigen.

Deze deskundigen werken dagelijks aan het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen. Het doel van deze interviews is om, naast de informatie uit de literatuurstudies, de dagelijkse praktijk en de beleving van deskundigen in dit onderzoek te integreren.

De interviewvragen voor deelvraag 2 zijn in te delen in twee groepen; een groep vragen over de rol van de deskundige bij het initiëren van maatregelen en werkwijze die de geïnterviewde daarbij hanteert.

Bij de beantwoording van de vragen in de eerste groep kunnen de geïnterviewde deskundigen worden ingedeeld in twee groepen: deskundigen werkzaam bij Royal HaskoningDHV en deskundigen die werkzaam zijn bij of voor een regionaal Beter Benutten convenant. De deskundigen binnen RHDHV geven aan dat zij vooral ondersteuning bieden aan initiatoren bij het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen, met name aan bedrijven en lagere overheden. Ongeveer de helft van deze deskundigen maakt daarbij gebruik van een hulpmiddel. De Mobiliteitsvoucher worden veelal gebruikt, met als reden dat men deze aangereikt heeft gekregen.

De overige deskundigen doen veelal hetzelfde werk: het ondersteunen van initiatoren bij het organiseren van passende mobiliteitsmanagementmaatregelen. Ook in deze groep maakt de helft gebruik van hulpmiddelen, maar dan wel vaak hulpmiddelen die ze zelf hebben ontwikkeld. Als reden voor dit gebruik wordt opgegeven dat het gebruik van eigen hulpmiddelen hen in staat stelt om snel en overzichtelijk te werken. Tevens voorkomt dit dat ze iedere keer opnieuw het wiel moeten uitvinden.

De tweede groep vragen gaat in op kenmerken die volgens de geïnterviewden van invloed zijn op de effectiviteit van maatregelen.

Het kenmerk dat bij deze vragen het meest als invloedrijk wordt aangegeven is de (bedrijfs)cultuur. Binnen bedrijven is het van belang de bedrijfscultuur te veranderen zodat maatregelen effectief zijn kunnen. Op een tweede plaats komen de wensen en ambities van de initiator en de daarmee samenhangende aanleiding. Zonder duidelijke aanleiding is het lastig effectieve maatregelen te organiseren.

Verder werd in de interviews aangegeven dat commitment van de (bedrijfs)leiding, de financiën die beschikbaar zijn voor het organiseren van maatregelen en de doelgroep belangrijke kenmerken zijn. De ruimtelijke ordening van het gebied waar de maatregelen worden georganiseerd speelt ook een belangrijke rol. Met name de bereikbaarheid van het gebied met de verschillende modaliteiten (auto, openbaar vervoer en fiets) is daarbij van belang.

1.2.5 Conclusie deelvraag 2

In dit hoofdstuk is ingegaan op literatuur en hulpmiddelen die initiatoren ondersteunen in het organiseren van de juiste mobiliteitsmanagementmaatregelen. Centraal in dit hoofdstuk staat deelvraag 2: *'Op welke wijze ondersteunen literatuurbronnen en hulpmiddelen initiatoren bij het organiseren van de juiste mobiliteitsmanagementmaatregelen?'*

De studies en de interviews hebben veel informatie opgeleverd. In deze deelconclusie staan de belangrijkste bevindingen beschreven.

Literatuur

Het belangrijkste onderwerp dat uit de literatuurstudie naar voren komt is flexibiliteit. Mobiliteitsmanagement is geen statisch proces dat altijd op éénzelfde manier wordt uitgevoerd. Iedere situatie waarin maatregelen worden georganiseerd is uniek. Door deze flexibiliteit mee te nemen in de

organisatie van maatregelen, neemt de effectiviteit van de maatregelen toe.

Daarnaast hebben ook de reizigers behoefte aan flexibiliteit. Deze flexibiliteit kan zich uiten in werktijden, werklocaties of de keuze van de modaliteit waarmee wordt gereisd.

Verder is het duidelijk specificeren en categoriseren van de doelgroep belangrijk om het gewenste effect te behalen.

Hulpmiddelen

Alle geanalyseerde hulpmiddelen hebben een eigen identiteit en focus. Zo is SUMO een methode die initiatoren van begin tot eind ondersteunt om het gewenste effect te bereiken met mobiliteitsmanagement. ToeKan is gericht op maatregelen waar verandering van reisgedrag gewenst is in tijdelijke situaties. De MaxExplorer is een toolkit die (beginnende) initiatoren een eerste aanzet geeft in de keuze van maatregelen.

De werkwijzen van SUMO en ToeKan zijn van meerwaarde voor dit onderzoek. Deze hulpmiddelen hebben duidelijke stappen die doorlopen moeten worden om tot de juiste keuze in maatregelen te komen. Met SUMO is het zelfs mogelijk tijdens de uitvoering nog bij te sturen, zodat de doelstelling alsnog kan worden behaald.

De werkwijzen van hulpmiddelen voor werkgevers concentreren zich voornamelijk op de bedrijfscultuur ('is er aandacht voor het nieuwe werken?', 'is er vertrouwen in de werknemers?'), op regelingen en maatregelen (fietsplan, persoonlijke reisbudgetten, vergoedingen om thuiswerken te faciliteren) en voorzieningen (fietsenstallingen, leaseauto's en doucheruimtes). Ook bij deze hulpmiddelen staat het doorlopen van een stappenplan centraal. Iedere stap die wordt genomen geeft inzicht in de kenmerken van de situatie waarin de maatregelen worden geïnitieerd en daarmee inzicht in de mogelijke effecten.

Om een maatregel, of een pakket aan maatregelen, effectief te laten zijn moet goed worden aangesloten bij de situatie en de doelgroep waarin deze maatregel wordt georganiseerd.

De belangrijkste conclusies uit dit hoofdstuk zijn:

- Reizigers willen zelf keuzes maken. Flexibele werktijden, flexibele werklocaties en flexibiliteit in het kiezen van de vervoerswijze zijn effectieve maatregelen.
- Fietsen heeft veel potentie in Nederland. De infrastructuur is in grote delen van het land prima, aan goede voorzieningen (bijvoorbeeld stallingen en douches op het werk) schort het nog regelmatig.
- Gecombineerde maatregelen zijn effectiever dan maatregelen die op zichzelf staand worden georganiseerd.
- Mobiliteitsmanagement is meer dan alleen geld steken in het verbeteren van bereikbaarheid. Het levert ook voordeel op in financiële- en duurzaamheidszin.
- Er zijn kansen voor mobiliteitsmanagement bij evenementen (toerisme en recreatie) en scholen (al is het fietspercentage daar al erg hoog in Nederland).
- Zorg dat de doelgroep goed is omschreven. Sluit de maatregelen aan op de wensen en gedragsaspecten van de doelgroep. Bepaal per doelgroep waarom men reist en welke alternatieven er beschikbaar zijn. Bepaal ook of deze alternatieven wel handig zijn voor de doelgroep.
- Stel de doelstelling vooraf duidelijk vast. Monitor de tussenresultaten en stuur waar nodig is bij om het gewenste doel te halen.
- Zorg dat de aanleiding goed omschreven is, dit zorgt voor draagvlak bij meerdere betrokken partijen.
- Zorg voor samenwerking, zorg dat de organisatie niet bij één organisator ligt, maar dat het idee wijd gedragen wordt.

Deze conclusies geven een eerste inzicht in kenmerken die maatregelen effectief maken. Veel van de bovenstaande conclusies zijn gericht op het organisatieproces van mobiliteitsmanagementmaatregelen en minder op het keuzeprocess van de maatregelen.

In de komende deelvragen wordt verder gezocht naar kenmerken die de effectiviteit van maatregelen beïnvloeden.

1.2.6. Bronnenoverzicht deelvraag 2

Literatuurbronnen

- Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2005), *Effectiviteit van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, feiten en cijfers*. Den Haag.
- M. Martens e.a. (2005) *Waar een wil is, is een effect*. ECORYS/ KPVV, Utrecht. Pagina 7-10.
- Verkeerskunde.nl (2012) *Effecten van mobiliteitsmanagement op gedrag en verkeer*. Internetpublicatie.
- F. Metz (2011) *Mobility Management Monitor Netherlands*, KPVV, Utrecht. Pagina 18.
- H. Hemmes, J. Hoogeland en M. Martens (2010), *Handreiking slim reizen; van start naar succes*, KPVV, Utrecht.
- P. Hyllenius, L. Smidfelt Rosqvist, Trivector e.a (2010), *Stap voor stap naar andere reisgedrag; eenvoudig projecten opzetten en evalueren met SUMO*, KPVV, Utrecht.

Internetbronnen

- www.agentschapnl.nl
- <http://www.gaslimmerreizen.nu>
- <http://www.hnwbijhetrijk.nl/hnw/>

- <http://www.mobiliteitsmanagement.be/>
- <http://slimwerkenslimreizen.nl/documenten/304.pdf>
- <http://www.gaslimmerreizen.nu/aan-de-slag>



2. Interviews

Tijdens de uitvoering van het afstudeeronderzoek zijn diverse interviews gehouden met mobiliteitsmanagement-deskundigen. In dit deel van het bijlagenboek is alle achtergrondinformatie bij de interviews opgenomen. Dit hoofdstuk bevat de volgende onderdelen:

- 2.1 Overzicht van gebruikte interviewformats;
- 2.2 Lijst met namen van benaderde mobiliteitsmanagement-deskundigen;
- 2.3 Interviewverslagen deskundigen RHDHV;
- 2.4 Interviewverslagen externe deskundigen;
- 2.5 Interviewverslagen specifieke interviews.

2.1 Interviewformats

Er zijn verschillende interviewformats gebruikt. Een basis interviewformat voor allround deskundigen en interviewformats voor het interviewen van deskundigen op een bepaald vakgebied. In deze paragraaf worden als eerste het basis interviewformats behandeld en vervolgens de specifieke formats.

Basis interviewformat

Personalia
1. Naam:
2. Organisatie:
3. Functie:
4. Korte introductie over mijzelf :
5. Datum:
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa?
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden?
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? - Ja, ik maak gebruik van (-> ga door naar vraag 10) - Nee, ik maak geen gebruik van hulpmiddelen of toolkits (-> ga door naar vraag 11)
10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?
11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?
Effecten mobiliteitsmanagement
12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen? (bijvoorbeeld doelgroep, ruimtelijke omgeving, bedrijfscultuur, financiën, enzovoorts)

13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?
14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?
15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?
Doelgroepen
In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.
16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn? - Ja , ik vind dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn (-> ga door naar vraag 17) - Nee, ik vind niet dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn (-> ga door naar vraag 19)
17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onder belicht zijn?
18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?
19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen? - Wij zijn voornamelijk geïnteresseerd in maatregelen die niet in de categorie werknemers & werkgevers vallen.
Toolkit
Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.
20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit? - Bijvoorbeeld gebruiksgemak, overzichtelijkheid, enzovoorts.
21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)
Overig
22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?
23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

Interviewformat SUMO/SUMObase (Friso Metz)

SUMO/SUMObase
1. Kunt u kort omschrijven wat de SUMO-methode (met betrekking tot mobiliteitsmanagement) inhoudt?
2. Wat zijn volgens u de sterkten en zwakten van de SUMO-methode? - Sterkten: - Zwakten:
3. Welk doel dient de SUMO-methode voor de gebruiker?
4. Waarom is de SUMObase in het leven geroepen?
5. Zijn er cijfers bekend over het gebruik van de SUMObase?
6. Welke doelgroep had/heeft u voor ogen bij de ontwikkeling van SUMObase?
7. Bent u van plan SUMObase nog verder te ontwikkelen?
8. Zijn er bij u nog andere vergelijkbare methoden bekend?
9. Heeft u nog tips voor ons waar we binnen ons onderzoek in het kader van SUMO naar moeten kijken? (literatuur, personen, instanties, enzovoorts)

Interviewformat ToeKan (Jan Willem Grotenhuis)

ToeKan
1. Kunt u kort omschrijven wat de ToeKan-methode inhoudt?
2. Wat zijn volgens u de sterkten en zwakten van de ToeKan-methode? - Sterkten: - Zwakten:
3. Welk doel dient de ToeKan-methode voor de gebruiker?
4. Waarom is de ToeKan-methode in het leven geroepen?
5. Zijn er cijfers bekend over het gebruik van de ToeKan-methode?
6. Welke doelgroep had/heeft u voor ogen bij de ontwikkeling van ToeKan-methode?
7. Bent u van plan de ToeKan-methode nog verder te ontwikkelen?
8. Zijn er bij u nog andere vergelijkbare methoden bekend?
9. Heeft u nog tips voor ons waar we binnen ons onderzoek in het kader van ToeKan naar moeten kijken? (literatuur, personen, instanties, enzovoorts)

Interviewformat MaxExplorer (Bruno Faivre d'Arcier)

MaxExplorer
1. Can you describe shortly what the MaxExplorer of EPOMM implies?
2. What are the strengths and weaknesses of MaxExplorer? Strengths: Weaknesses:
3. What goal does the MaxExplorer strives after ? (seeing it from the point of view of the user)
4. Why is MaxExplorer created?
5. Are there any known facts or figures about the usage of MaxExplorer?
6. Can you describe how MaxExplorer calculates the outcome of the tool? (for example: which variables play a big role?)
7. Are you familiar with other similar methods?
8. When looking at our research in the context of MaxExplorer, could you give us anymore advice or tips? (literature, individuals, agencies, etc.)

2.2 Overzicht van deskundigen die een interviewaanvraag hebben ontvangen

Deskundigen Royal HaskoningDHV			
Naam	Organisatie	Functie	Bijzonderheden
Sjoerd Hoekstra	Royal HaskoningDHV	Adviseur Mobiliteit	-
Gilbert Mulder	Royal HaskoningDHV	Mobiliteitsmanager	-
Hans Klaren	Royal HaskoningDHV	Adviseur Mobiliteit	-
Jos Vrieling	Royal HaskoningDHV	Verkeerspsycholoog	-
Sander de Schiffart	Royal HaskoningDHV	Projectleider Verkeer en Mobiliteit	-
Rifai Sahebali	Royal HaskoningDHV	Adviseur Mobiliteit	geen deelname aan interview
Gert Hut	Royal HaskoningDHV	Adviseur Mobiliteit	-
Sander de Schiffart	Royal HaskoningDHV	Projectleider Verkeer en Mobiliteit	geen deelname aan interview
Reinoud Nagele	Royal HaskoningDHV	Verkeerspsycholoog	geen deelname aan interview
Mobiliteitsmakelaars bij regionale Taskforces			
Naam	Organisatie	Functie	Bijzonderheden
Bert van Rijssen	Zwolle Kampen	Mobiliteitsmakelaar	-
Frank Eggen	Offensief bereikbaarheid	Mobiliteitsmakelaar	-
Suzanne Schaffenaar	Twente Mobiel	Mobiliteitsmakelaar	geen deelname aan interview
Jeroen Looij	BRAMM	Mobiliteitsmakelaar	geen deelname aan interview
Martin Dijkstra	Regio Groningen Assen	Mobiliteitsmakelaar	geen deelname aan interview
Mobiliteitsmakelaars bij regionale Taskforces			
Naam	Organisatie	Toolkit	Bijzonderheden
Friso Metz	Kennisplatform Verkeer en Vervoer	SUMO(base)	-
Jan Willem Grotenhuis	Rijkswaterstaat	ToeKan	-
Bruno Faivre D'Arcier	Université de Lyon/EPOMM	MaxExpolorer	-

2.3 Interviewverslagen deskundigen RHDHV

Personalia
1. Naam: Sjoerd Hoekstra
2. Organisatie: Royal Haskoning DHV
3. Functie: Adviseur Mobiliteit
4. Korte introductie over mijzelf: Sinds 2008 werkzaam als adviseur Mobiliteit bij toen nog DHV, inmiddels Royal HaskoningDHV. Binnen Mobiliteitsmanagement heb ik een aantal projecten samen met de Taskforce Mobiliteitsmanagement van de Regio Groningen Assen gedaan. Onder andere het landelijke subsidietraject omtrent Mobiliteitsvouchers om het kleinere MKB te adviseren op het gebied van Mobiliteitsmanagement. Op dit moment ondersteun ik de manager Mobiliteitsmanagement van Groningen Bereikbaar bij het opstellen en uitvoeren van de Mobiliteitsmanagementaanpak gericht op gebieden, bezoekers van de (binnen)stad van Groningen en evenementen met als doel de stad de komende periode bereikbaar te houden.
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? Nederland is een dicht bevolkt land waarbij, zodra er problemen met de bereikbaarheid ontstaan, een grote wil is om actie te ondernemen. Van nature uit zijn Nederlanders ondernemend ingesteld, waardoor nieuwe dingen ze niet afschrikken. Het introduceren van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement roepen daardoor niet gelijk weerstand op, waardoor al snel een goede voedingsbodem voor implementatie van de maatregelen kan ontstaan.
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? Binnen Mobiliteitsmanagement wordt veel aandacht besteed aan het individueel benaderen van bedrijven. Uit de praktijk blijkt dat met name de grotere werkgevers wel bereid zijn om tijd en energie te steken in mobiliteitsmanagement. Juist de kleinere (MKB)-bedrijven blijken lastig te benaderen zijn, terwijl hier nog veel winst te behalen valt. Daarnaast moet mobiliteitsmanagement niet alleen gericht zijn op woon-werk en zakelijk verkeer. Bedrijven/werkgevers hebben juist behoefte aan een organisatiegericht advies, dat maatregelen biedt voor alle type bezoekers (woon-werk, zakelijk, bezoekers (bijvoorbeeld bij bouwmarkten, Ikea, etc), leveranciers, etc).
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? In de gesprekken met de verschillende partijen bespreek ik vooral de kansen die er zijn. Op welke thema's/gebieden er kansen liggen en benoem ter verduidelijking enkele maatregelen. Dit doe ik vooral vanuit de ambities, wensen en mogelijkheden van de partijen. De maatregelen zijn ondersteunend aan het beleid van de partijen. Het is vervolgens de taak van de partijen om aan de slag te gaan met het nemen van maatregelen.

9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits?

Ja, ik maak gebruik van hulpmiddelen of toolkits

10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?

Ik maak gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits, omdat deze mij helpen aan te geven welke maatregelen kunnen worden genomen om effecten en resultaten te bereiken. Dit doe ik vooral op basis van de opgedane kennis en ervaring. Doordat ik al langer advies geef over mobiliteitsmanagement, weet ik inmiddels welke maatregelen en groepen van maatregelen er zijn. Belangrijkste hulpmiddel is vooral de ambitie van de partij die met de maatregelen aan de slag moet. De ambities en wensen geven al aan welke maatregelen haalbaar en realiseerbaar zijn. Daarbij is het de kunst de partijen ook buiten de gebaande paden te laten denken om juist vernieuwde maatregelen in te zetten. Ik maak dus geen gebruik van een 'fysieke' toolbox, maar van de opgedane kennis.

11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?

Niet van toepassing.

Effecten mobiliteitsmanagement

12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

- 1) Van grote invloed zijn de ambities en wensen van de betreffende partij en de dekking vanuit de directie. Bij het opstellen van de maatregelenpakketten zijn voornoemde zaken van essentieel belang. Als er vanuit de partijen wensen en ambities zijn om dingen anders aan te pakken (vervoersbeleid, duurzaamheid, etc) is al vaak een voedingsbodem voor maatregelen aanwezig. Commitment vanuit de directie is nodig om er zeker van te zijn dat maatregelen ook echt worden uitgevoerd.
- 2) Pas bij de implementatie van maatregelen is de bedrijfscultuur om de hoek kijken.

13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Ambities en wensen zijn eenvoudig in beeld te krijgen door het gesprek aan te gaan met de partijen. De aanleiding om aan de slag te gaan met mobiliteitsmanagement biedt vaak al genoeg ruimte om erachter te komen wat er precies binnen de partijen speelt. Door het grotere plaatje (ontwikkelingen) goed in beeld te hebben wordt het eenvoudiger om een advies op te stellen dat aansluiting bij de ontwikkelingen. Ditzelfde geldt ook voor het commitment vanuit de directie.

14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

- 1) Bedrijfsbrede ontwikkelingen waarbinnen mobiliteitsmanagement een onderdeel is (het moet duidelijk zijn waarom hier mee aan de slag wordt gegaan, zo kunnen werknemers de maatregelen eenvoudig plaatsen en verdwijnt de weerstand);
- 2) Commitment vanuit de directie (als de directie niet meedoet, waarom anderen dan wel);
- 3) Maatregelen moeten eigenlijk iedereen raken, er mogen geen uitzonderingen zijn (werknemers gaan anders vingerwijzen, waarom zij wel en ik niet!)

4) Een goede, transparante en eerlijke communicatie is essentieel

15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

- Financiën speelt een belangrijkere rol dan bedrijfscultuur. Het aanpassen van het mobiliteitsbeleid kan prima, zolang werknemers niet het gevoel krijgen dat één groep sterk wordt benadeeld en één groep sterk wordt bevoordeeld. Ook als financiële inzet van het bedrijf wordt gevraagd is het belangrijk dit vroegtijdig bekend te maken, zodat men hier rekening mee kan houden. Je probeert zo vroeg mogelijk het draagvlak voor de implementatie te organiseren, zodat je hier later geen problemen mee krijgt.

- Bedrijfscultuur kan voor een soepele of stugge implementatiefase staan. Maar de bedrijfscultuur probeer je in de gesprekken al te bespreken. Uiteindelijk kun je je implementatiefase hier op afstemmen.

Doelgroepen

In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.

16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?

Ja, ik vind dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn.

17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?

Hier is tot nu toe simpelweg nog weinig aandacht aan besteed. Langzamerhand komt hier wel meer aandacht voor (bijvoorbeeld bij evenementen), maar meestal richt mobiliteitsmanagement zich vooral op woon-werk en zakelijk verkeer.

18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?

Deze nieuwe doelgroepen bieden kansen om verkeersdeelnemers ook via een andere insteek kennis te laten maken met mobiliteitsmanagement. Dit kan ervoor zorgen dat ze zich meer bewust worden van de mogelijkheden en ook ergens anders hun gedrag aanpassen, of andere mensen in hun omgeving inspireren. Zo krijg je uiteindelijk een klein sneeuwbal-effect, wat de totale mobiliteit weer ten goede komt.

19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?

Binnen Groningen Bereikbaar richten we ons in de aanpak ook op alle bezoekers van de (binnen)stad van Groningen en evenementen. Dit naast de aanpak die zich richt op woon-werk en zakelijk verkeer

Toolkit

Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.

20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?

Belangrijk is dat de toolkit niet teveel trechtert. Het is belangrijker dat uit de toolkit een aantal richtingen komt waarbinnen naar maatregelen kan worden gezocht, passend bij de specifieke situatie dan dat er concrete maatregelen uitkomen.

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

Mobiliteitsmanagement kenmerkt zich door het feit dat er vooral veel moet worden gepraat om te komen tot een op maat gemaakt advies. Er zijn veel invloeden, parameters en ambities die van invloed zijn op het uiteindelijke maatregelenpakket. Het zou mooi zijn wanneer jullie iets vinden waardoor je hier rekening mee kunt houden. Dit kan vooraf, bij het invullen van de gegevens, of achteraf, bij het 'advies' dat er uit komt.

Overig

22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?

n.v.t.

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

Natuurlijk!

Personalia
1. Naam: Gilbert Mulder
2. Organisatie: Royal Haskoning DHV
3. Functie: Projectmanager Mobiliteit
4. Korte introductie over mijzelf: Gilbert is ervaren in samenwerking tussen overheids- en private partijen en de communicatie daaromtrent. Dit komt onder meer tot uiting in zijn integrale aanpak bij rollen in omgevingsmanagement en projectbeheersing. Gilbert is verantwoordelijk voor de projectbeheersing van de afdeling en is leidinggevende van een deel van de afdeling. Wij zijn convenantpartner van de Regio Groningen-Assen in het kader van mobiliteitsmanagement. Gilbert is de aanjager en stimulator van bereikbaarheidsmaatregelen binnen ons bedrijf en de koppeling met andere partners.
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? Ik kan hier geen goed antwoord op geven. De mobiliteitsmanagementprojecten waar ik aan werk zijn altijd in Nederland. Betrouwbare uitspraken over de situatie in Europa kan ik daarom niet doen.
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? Volgens mij kan er meer winst gehaald worden uit het beter benutten van het asfalt. Door bezuinigingen in de aanleg van nieuwe infrastructuur is beter omgaan met de weg erg belangrijk geworden. Verder wordt er volgens mij te weinig aandacht besteed aan de inzet van technologische ontwikkelingen, als in-car-technologie.
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? Ik ondersteun bedrijven en het projectteam Groningen Bereikbaar bij het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen.
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? Ja, ik maak gebruik van Mobiliteitsvouchers.
10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? Ik maak gebruik van dit hulpmiddel simpelweg omdat ik het aangereikt heb gekregen. Ik gebruik de standaard vragenlijst. Binnen Groningen-Assen bereikbaar lag voor het gebruik van deze vragenlijst de aandacht vooral op het verminderen van automobiliteit, maar kijk ik nu ook naar duurzaamheidsvoordelen
11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? Niet van toepassing.

Effecten mobiliteitsmanagement

12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Voordat mobiliteitsmanagementmaatregelen georganiseerd worden is het belangrijk dat de aanleiding duidelijk omschreven is. Het 'probleem' moet namelijk groot genoeg zijn. Bereikbaarheidsproblematiek is soms (nog) geen issue, dit maakt het lastig om bedrijven over te halen om maatregelen te organiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval in Groningen. De wegwerkzaamheden aan de uitbreiding van de Ringweg zijn nog niet gestart, waardoor zich nog geen problemen voordoen. Bedrijven zijn nog goed bereikbaar. Wanneer de werkzaamheden starten zullen de problemen zich gaan voordoen en is het te laat om nog allerlei maatregelen te organiseren. Ik zoek hierin dan de aansluiting bij duurzaamheid. Bedrijven zijn hier wel gevoelig voor en op deze wijze ontstaat er een opening om maatregelen te organiseren.

13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Zie antwoord hierboven.

14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement maatregelen?

Belangrijk volgens mij zijn: - aanleiding, -bedrijfscultuur, -gewoonte in reisgedrag, -cultuuromslag bij werknemers

15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Financiën en/of bedrijfscultuur spelen wel een rol. Met name bij gedwongen deelname van werknemers bij een bedrijf wordt veel effect gehaald uit het aanpassen van de bedrijfscultuur. Bijvoorbeeld een verhuizing van een bedrijf met ruim parkeercapaciteit naar het centrum van een stad waar een parkeerplaatsen zijn. Ook binnen RHDHV zijn hierin ontwikkelingen. Binnen RHDHV wordt een nieuw programma ,UwayGo, georganiseerd. Dit zijn reisbudgetten. Iedere werknemer krijgt een reisbudget waardoor de persoonlijke reiswens geheel vrij ingevuld kan worden.

Daarnaast moet een bedrijf goed inzicht krijgen in de financiële kosten en baten die het organiseren van mobiliteitsmanagementmaatregelen met zich mee brengen.

Doelgroepen

In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.

16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?

- Ja , ik vind dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn in Nederland. Met name bij vrijetijdsbesteding (winkelen/evenementen) en scholen hebben volgens mij kansen voor de inzet van mobiliteitsmanagement. - Bekend is dat het meeste effect behaald wordt met maatregelen die gericht zijn op woon-werkverkeer. Vrijetijdsbesteding vindt vaak plaats in weekend, wanneer er minder problemen op de weg zijn. Dat doet niets af aan vragen als: 'Waarom met de auto een dagje uit en niet met de trein?' Ik zie bijvoorbeeld grote kansen in mobiliteitsmanagement rondom de TT Assen. We gaan daar de komende jaren dan ook meer op inzetten. In Groningen zijn afspraken met de Hogeschool en de Universiteit dat de lestijden aangepast worden, zodat de druk in het openbaar vervoer over de dag verspreid wordt.

17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?

De meeste problemen doen zich voor op werkdagen. Maatregelen die in die periode geïnitieerd worden zijn daarom sneller effectief dan maatregelen die op andere tijdstippen georganiseerd worden.

18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?

Besteed meer aandacht aan evenementen en scholen.

19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?

Mobiliteitsmanagement bij scholen (Zwolle/Groningen) is voor jullie interessant.

Toolkit

Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.

20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?

Kijk richting TomTom, of dergelijke aanbieders van reisinformatie. Verder moet de tool zo concreet mogelijk zijn; niet te langdradig. Zorg dat de gebruiker in een paar stappen tot een concreet eindresultaat komt.

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

Ik denk dat het voor gebruikers van de toolkit handig is inzicht te krijgen in de kosten en baten. Dit kan zowel op financieel gebied zijn maar bijvoorbeeld ook op duurzaamheid.

Overig

22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?

Nee, ik wens jullie veel succes en ben benieuwd naar de uitkomst van jullie onderzoek

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

N.v.t.

Personalia
1. Naam: Hans Klaren
2. Organisatie: Royal HaskoningDHV
3. Functie: Verkeerskundig adviseur
4. Korte introductie over mijzelf : De laatste jaren heb ik mij nadrukkelijk gericht op het optimaliseren van de verkeersafwikkeling tijdens wegwerkzaamheden, in de vorm van het opstellen van verkeersmanagementsplannen en regelscenario's aan de kant van zowel de opdrachtgever als opdrachtnemer (aannemer). Als projectleider heb ik diverse multidisciplinaire studies uitgevoerd en zodoende naast verkeer- en vervoer ook een goed inzicht in de aspecten ecologie, flora en fauna, archeologie, geluid en trillingen en grondverwerving verkregen. Vanuit detacheringen bij de provincies Gelderland en Fryslân een goed inzicht in bestuurlijke trajecten en veel expertise op het gebied van communicatie rondom projecten in de betreffende projectomgeving. Tevens veel ervaring opgedaan op het gebied van beleidsbepaling en ruimtelijke procedures.
5. Datum: 19 maart 2013
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? Door ons zwaar belaste netwerk is voor de inzet van mobiliteitsmanagement voldoende nut en noodzaak en dus ook geld beschikbaar voor situaties die daar om vragen (bij voorbeeld bij werk in uitvoering) en daarmee ook draagvlak bij de doelgroep om alternatieven (andere vervoerswijze, moment van reizen) te overwegen.
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? Met name in de samenwerking met het bedrijfsleven en scholen, doordat je hier snel grote groepen kan benaderen en die dan ook groepsgewijs kunnen worden aangezet na te denken over alternatieven. Daarnaast kunnen de bedrijven en scholen zelf ook kijken naar aangepaste werk/schooltijden om ook op deze wijze hun steentje bij te dragen.
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? Verkeerskundige adviezen aan collegae die het onderdeel mobiliteitsmanagement uitwerken in de gezamenlijk uit te voeren projecten.
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? Nee, ik maak geen gebruik van hulpmiddelen of toolkits. Maar adviseer ze wel aan de betreffende collegae

10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?

N.v.t.

11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?

Ik maak geen gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits, omdat ik niet zelf de persoon ben die mobiliteitsmanagementmaatregelen uitwerkt.

Effecten mobiliteitsmanagement

12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Doelgroep, ruimtelijke omgeving (beschikbaarheid acceptabele alternatieven), financiën.

13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Zie vraag 11

14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement maatregelen?

(0) Als eerste de noodzaak om een alternatief te zoeken, gezien vanuit de werknemer. Beschikbaarheid acceptabele alternatieven voor desbetreffende doelgroep, dus:

(1) aantrekkelijke fietsroutes op de korte afstand;

(2) goede busverbindingen op middellange afstand en;

(3) goede treinverbindingen op de lange afstanden.

Dit in combinatie met de :

4) geschiktheid van het werk om je eigen werktijden/werkplek te bepalen (fabrieksmedewerkers kunnen dit bv niet zo makkelijk) en;

5) acceptatie hiervan door de werkgever.

15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

-

Doelgroepen

In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.

16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?

Nee, ik vind niet dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn.

17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?

N.v.t

18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?

Beperkt, omdat hun manier van reizen minder afhankelijk is van de keuze die gemaakt kan worden (afstand, sociale veiligheid of geen rijbewijs). En juist voor recreatie en toerisme bestaan al combikaartjes.

19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?

Nee.

Toolkit

Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.

20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?

Gebruiksgemak staat voorop, maar ook de praktische toepasbaarheid voor 'mijn' specifieke situatie/vraag en niet een algemene 'dooddoener'.

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

Ik neem aan dat hoe duidelijker ik als gebruiker de situatie kan omschrijven (potentie gebruikers, aanwezigheid en frequentie alternatieve vervoerswijzen, afstanden en concurrentiepositie van de vervoerswijzen onderling), hoe beter en nauwkeuriger ik een advies kan krijgen.

Overig

22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?

Niet op dit moment.

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

Wij spreken elkaar regelmatig.

Personalia
1. Naam: Jos Vrieling
2. Organisatie: Royal HaskoningDHV
3. Functie: Adviseur mobiliteit en gedrag
4. Korte introductie over mijzelf : Ik ben werkzaam in gedragsbeïnvloeding in het verkeer: het beïnvloeden van gedrag tijdens het rijden, maar ook gedrag voorafgaand aan de reis (tijdstip, route- en vervoermiddelkeuze)
5. Datum: 20 maart 2013
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? Veel kennis op het gebied van mobiliteitsmanagement en het grote voordeel dat Nederland een fietsland is.
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? Best practices overnemen uit het buitenland.
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? N.v.t.
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? N.v.t.
10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? N.v.t.
11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? N.v.t.
Effecten mobiliteitsmanagement
12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen? Doelgroep, ruimtelijke omgeving, bedrijfscultuur, financiën.
13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? Door het maken van een doelgroepanalyse en hier de maatregelen op aan te passen.

14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement maatregelen?

-

15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

-

Doelgroepen

In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.

16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?

-

17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?

-

18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?

-

19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?

-

Toolkit

Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.

20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?

Gebruiksgemak, overzichtelijkheid en begrijpelijkheid.

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

Ik neem aan dat hoe duidelijker ik als gebruiker de situatie kan omschrijven (potentie gebruikers, aanwezigheid en frequentie alternatieve vervoerswijzen, afstanden en concurrentiepositie van de vervoerswijzen onderling), hoe beter en nauwkeuriger ik een advies kan krijgen.

Overig

22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?

-

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

-

Personalia
1. Naam: Gert Hut
2. Organisatie: Royal HaskoningDHV
3. Functie: Projectmanager
4. Korte introductie over mijzelf : Ik draag zorg voor een groepje mensen die zich bezig houden met verkeersafwikkelings vraagstukken in stedelijke omgeving. Veelal in combinatie met de toepassing van slimme verkeerssystemen zoals bijvoorbeeld VRI's.
5. Datum: 5 april 2013
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? Weet ik eigenlijk zo goed. Op mijn vakgebied is het voornamelijk dat wij goede individuele keuzemogelijkheden hebben met een hoogwaardig technische infrastructuur voor verschillende modaliteiten.
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? Duurzame beslissingen zouden nog wel wat gestimuleerd kunnen worden. Groene keuzes maken wordt nog onvoldoende gestimuleerd. Het informeren kan nog beter incar gebracht worden. Optimalisatie van verkeersstromen door intenlligente verkeerssystemen verder uitnuttten
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? In de ondernemingsraad kan ik invloed uitoefenen op de wijze waarop mobiliteits keuze wordt gestimuleerd. Toolkit voor ondernemingsraad voor slim werken/slim reizen
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? Nee, ik maak geen gebruik van hulpmiddelen of toolkits.
10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? N.v.t.
11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? Ik maak geen gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits, omdat ik meer een verkeer man ben dan een mobiliteitsman
Effecten mobiliteitsmanagement

<p>12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?</p> <p>Ladders bij aanbestedingstrajecten</p>
<p>13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?</p> <p>Ik initieer vaak geen maatregelen maar ondersteun alleen.</p>
<p>14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement maatregelen?</p> <p>1. Kosten; 2. Tijd; 3. Techniek (mogelijkheid thuiswerken met goede telecom mogelijkheden zoals bv video conferencing en beeldscherm sharen.</p>
<p>15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?</p> <p>Financiën en/of bedrijfscultuur spelen wel rol, omdat meeste mobiliteitskeuzen op basis van geld en mindset en bereikbaarheid wordt gedaan.</p>
<p>Doelgroepen</p>
<p>In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.</p>
<p>16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?</p> <p>-</p>
<p>17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?</p> <p>Volgens mij is de doelgroep bejaarden/pensioennadas onder belicht.</p>
<p>18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?</p> <p>Niet in de spits rijden</p>
<p>19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?</p> <p>Nee</p>
<p>Toolkit</p>
<p>Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.</p>
<p>20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?</p> <p>Bijvoorbeeld gebruiksgemak, overzichtelijkheid, enzovoorts Nogal van zelfsprekend maar het moet vooral inzicht opleveren dat het advies laat zien wat het effect van het advies oplevert</p>

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

1) kosten en tijd effectiviteit; 2) bijkomend voordeel als bv wat heb je met je keuze weten te bereiken in de zin van economisch voordeel voor bedrijf (tijd en kosten). Kunnen werken in de trein of het plegen van telefoon in de auto.

Overig

22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?

Wat versta je onder mobiliteitsmanagement en ik welk licht doen jullie nu onderzoek.

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

Ben wel benieuwd wat de uitkomst is

2.4 Interviewverslagen externe deskundigen

Personalia
1. Naam: Bert van Rijssen
2. Organisatie: Zwolle Kampen Bereikbaar
3. Functie: Adviseur mobiliteit en gedrag
4. Korte introductie over mijzelf : In de regio Zwolle Kampen Netwerkstad ben ik actief om bedrijven, organisaties en instellingen in aanraking te brengen met Slim Werken Slim Reizen. Met het doel om minimaal 5% minder automobiliteit in de spits te krijgen, maar vooral de forens in de regio te laten zien dat er keuzes zijn om slimmer om te gaan met mobiliteit.
5. Datum: 24 maart 2013
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? Wij hebben in Nederland een vergevorderde acceptatie van Het Nieuwe Werken en zijn flexibel in thuis/elders werken. Daarnaast hebben we, met name in de Randstad, een fijnmazig OV netwerk en is fietsen perfect gefaciliteerd. Dat zijn de basis elementen van mobiliteitsmanagement: een cultuur die ervoor openstaat en faciliteiten die het mogelijk maken.
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? Dat is een moeilijke vraag. Met name in de werkculturen valt nog winst te behalen. Dat mensen je niet meer aanspreken als je 'pas om half 10' in plaats van half 9 binnen komt lopen. Met brede publiekscampagnes en maatwerk per organisatie moeten we proberen daar verandering in te bewerkstelligen.
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? Ik inventariseer welke mogelijkheden er beschikbaar zijn, bepaal waar de kansen liggen binnen een organisatie (meestal op basis van de mobiliteitsscan) en adviseer + begeleid de organisatie tot/bij de invoering van maatregelen.
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? Ja, ik maak gebruik van mijn eigen toolkit, mede samengesteld op basis van afstemming met het platform SWSR
10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? Ik maak gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits, omdat dit het makkelijker maakt om bedrijven te adviseren en te begeleiden. Je hoeft niet telkens het wiel opnieuw uit te vinden.

11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits?

N.v.t.

Effecten mobiliteitsmanagement

12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Het begint allemaal bij gedrag en cultuur. Als de werkgever, of de werknemers onderling niet openstaan voor SWSR, zal de effectiviteit van voorgenomen maatregelen sterk afnemen. Soms zijn het ook bedrijfsmatige processen of het bedrijf zelf die het moeilijk maken met MM aan de slag te gaan. Probeer bij een autoverkoper bijvoorbeeld niet met een e-fiets project aan te kopen, je kans van slagen zal dan erg klein zijn. Ploegendiensten bij productiebedrijven maken het stimuleren van tijd onafhankelijk werken en daarbij stimuleren van OV ook weer lastig.

13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Door een profiel te maken van de betreffende organisatie en mogelijk binnen de organisatie de activiteiten toe te spitsen op een bepaalde afdeling.

14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement maatregelen?

1. Cultuur. 2. Bedrijfsprocessen. 3. Locatie. 4. Huidige beleid/vergoedingenstructuur. 5. Omvang van de organisatie.

15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Financiën en/of bedrijfscultuur spelen wel/geen rol, omdat.. zie mijn vorige antwoorden. Wat betreft financiën is het de kunst om bedrijven juist te wijzen op de mogelijke besparingen die MM kan opleveren.

Doelgroepen

In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.

16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?

Ja , ik vind dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn

17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?

iggen het minst voor de hand en zijn een stuk moeilijker te bereiken. Werknemers bereik je gemakkelijk via het kanaal van de werkgever.

18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?

Bij een verhuizing (nieuwe bewoners) is sprake van een grote verandering in het dagelijks leven van deze mensen. Die verandering biedt kansen om ook het reisgedrag aan te passen. Bij recreatie en toerisme zijn we minder veeleisend over de modaliteit waarmee en de tijd waarop we reizen, daardoor kunnen we deze doelgroep ook eerder verleiden gebruik te maken van modaliteiten waar ze als forens niet snel aan zullen denken.

19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?

Het Beter Benutten programma van Zwolle Kampen Bereikbaar met zogenaamde Spitsmijden Deals en Bereikbaarheidsarrangementen.

Toolkit

Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.

20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?

Zorg voor een bundeling (en continu onderhoud ervan) van alle huidige mogelijke maatregelen. MM is booming business en apps, websites of complete projecten komen als paddenstoelen uit de grond. Een goede toolkit zorgt ervoor dat dit als het ware een Google zoekmachine is voor MM maatregelen.

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

Best Practices (mensen willen weten of het eerder goed is gebruikt), Best Failures (men mag ook wel weten als bepaalde maatregelen totaal niet hebben gewerkt), inzicht in kosten, filtering op basis van type organisatie, contactpersonen van lokale programma's en initiatieven zoals Zwolle Kampen Bereikbaar.

Overig**22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?**

-

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

-

Personalia
1. Naam: Frank Eggen
2. Organisatie: Stadsregio Arnhem - Nijmegen
3. Functie: Adviseur
4. Korte introductie over mijzelf : -
5. Datum: 14 maart 2013
Algemeen
6. Wat zijn de sterke punten van Nederland op het gebied van mobiliteitsmanagement in vergelijking tot andere landen in Europa? - MM activiteiten gekoppeld aan werkgevers; - MM activiteiten in combinatie met harde maatregelen (infra-oplossingen)
7. Waar liggen volgens u nog kansen voor mobiliteitsmanagement in Nederland en hoe kunnen deze kansen benut worden? MM activiteiten; verbreden (doelgroep) en verduurzamen (financieel)
Gebruik van hulpmiddelen en/of toolkits
8. Wat is uw rol bij het selecteren en initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen? Ben als projectleider integraal verantwoordelijk voor MM programma in de stadsregio. Dit betreft op programma en projectniveau dus contractering; implementatie en evaluatie van maatregelen en programma.
9. Maakt u gebruik van hulpmiddelen of toolkits? Nee, ik maak geen gebruik van hulpmiddelen of toolkits.
10. Wat is de reden dat u gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? N.v.t.
11. Wat is de reden dat u geen gebruik maakt van hulpmiddelen of toolkits? -
Effecten mobiliteitsmanagement

12. Welke zaken zijn volgens u van (grote) invloed op de effectiviteit van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Bijvoorbeeld doelgroep, ruimtelijke omgeving, bedrijfscultuur, financiën. Natuurlijk zijn alle door jullie genoemde factoren van invloed. Daarnaast is natuurlijk een gedeelde problematiek, of gemene deler in de problematiek van belang. Implementatie van een MM maatregel kan voor ons een belangrijk onderdeel zijn van optimalisatie van bereikbaarheid. De partner in MM maatregel (bijvoorbeeld werkgever) heeft andere belangen kunst is deze belangen te verbinden

13. Op welke wijze houdt u rekening met deze invloeden bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

- Integrale afweging van alle belangen maken;
- Werk vraag en probleemgestuurd.

14. Kunt u een top vijf maken van kenmerken die volgens u invloed hebben op de effectiviteit van mobiliteitsmanagement maatregelen?

- Verbinden van belangen.
- Helder probleem / knelpunt.
- Een heldere (duurzame) buca.

15. Welke rol spelen financiën en bedrijfscultuur volgens u bij het initiëren van mobiliteitsmanagementmaatregelen?

Een erg algemene vraag. Natuurlijk zijn dit soort factoren van invloed. Nog niet eens zozeer bij het initiëren van de maatregel als bij het financieel verduurzamen en bestendigen van projecten en effecten.

Doelgroepen

In ons onderzoek kiezen we voor een brede instreek qua doelgroepen. Zo geven we naast de doelgroep werknemers & werkgevers ook aandacht aan de doelgroep kinderen, nieuwe bewoners en recreatie & toerisme. Uit onderzoek is gebleken dat deze doelgroepen in Nederland nog vaak onderbelicht zijn binnen mobiliteitsmanagement.

16. Bent u het er mee eens dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn?

Ja , ik vind dat een aantal van deze doelgroepen onderbelicht zijn

17. Wat is volgens u de reden dat deze doelgroepen onderbelicht zijn?

Deze doelgroepen zijn onvoldoende in beeld als schakel in mobiliteits / bereikbaarheidsproblematiek.

18. Welke kansen ziet u voor deze doelgroepen binnen mobiliteitsmanagement?

Verschillende, deze afhankelijk van doelstellingen MM maatregel.

19. Heeft u voorbeelden van mobiliteitsmanagementprojecten die relatie hebben met één, of meerdere, van deze doelgroepen?

Er zijn MM projecten (geweest)gericht op beïnvloeding van reisgedrag van nieuwe bewoners binnen steden/wijken.

Toolkit

Als resultaat van ons afstudeeronderzoek willen we een toolkit ontwikkelen die initiatiefnemers van mobiliteitsmanagementmaatregelen ondersteuning biedt bij het initiëren van de juiste maatregelen in de voor hen specifieke situatie. De initiator vult een aantal gegevens in en de toolkit 'berekent' dan welke maatregelen bij die gegevens passen. Bij gegevens moet onder meer gedacht worden aan omgevingskenmerken en doelgroep.

20. Wat is volgens u van belang bij het gebruik van een toolkit?

Op dit moment zie ik niet op welke wijze een toolkit bij kan dragen in het effectiever organiseren van MM maatregelen.

21. Als u deze toolkit zou ontwikkelen, wat zijn dan onderdelen die u beslist in de toolkit zou verwerken? (en waarom?)

-

Overig

22. Heeft u, naar aanleiding van dit interview, nog op- of aanmerkingen die u in het kader van ons onderzoek met ons wilt delen?

Heb mijn twijfels bij nut en noodzaak van dergelijke toolkits.

23. Heeft u er behoefte aan om verder (telefonisch) door te praten over de vragen in dit interview?

Niet direct. Mochten jullie naar aanleiding van mijn (kritische) reactie behoefte hebben aan wat duiding van mijn antwoorden dan kunnen jullie mij bellen; 0243297976.

2.5 Interviewverslagen specifieke interviews

SUMO/SUMObase - Friso Metz (Kennisplatform Verkeer en Vervoer)
Naam: Friso Metz
Organisatie: Kennisplatform Verkeer en Vervoer
<p>1. Kunt u kort omschrijven wat de SUMO-methode (met betrekking tot mobiliteitsmanagement) inhoudt?</p> <p>Wij als KPVV hebben de SUMO-methode een aantal jaren geleden uit Zweden naar Nederland gehaald. Daarbij hebben we mensen uit Zweden over laten komen om hier cursussen over het gebruik van SUMO te verzorgen. SUMO staat voor systeem voor evaluatie van mobiliteitsprojecten. De nadruk hierbij ligt op monitoring en evaluatie. Als je SUMO toepast, is het eigenlijk meer projectdesign. Hierin wijkt SUMO af van andere reguliere methoden. De ervaring leert dat mensen erg moeten wennen aan het gebruik van SUMO. Het zet namelijk in op gedragverandering. In de praktijk zie ik maar al te vaak dat mensen nog vasthouden aan puur de maatregelen. Voor gedrag is maar een magere belangstelling. Gedragsverandering is een proces, opdelen in kleine stapjes met SUMO zorgt voor meer duidelijkheid en geeft beter inzicht in de daadwerkelijke verandering van gedrag. Om gedragsverandering in kaart te brengen moet vanaf begin aan de focus op deze gedragsverandering liggen. Een goed voorbeeld daarvan is de E-fietsactie van Twentemobiel. Zij meldden bij 100 mensen bereikt te hebben dat ze op de fiets naar hun werk gaan. Dat lijkt een heel mooi aantal. Wat echter niet in kaart is gebracht is dat er ruim 10.000 mensen benaderd zijn. Hierdoor was er maar 1% respons. Dit soort feiten worden inzichtelijk door het gebruik van SUMO.</p>
<p>2. Wat zijn volgens u de sterkten en zwakten van de SUMO-methode?</p> <p>- <i>Sterkten:</i> Als je de gedragsverandering weet. Kun je elk effect inzichtelijk maken. Ook kosteneffectiviteit. - <i>Zwakten:</i> a) Effect is toch vaak onbekend bij de meeste projecten. b) Kosteneffectiviteit is de grote onbekende factor</p>
<p>3. Welk doel dient de SUMO-methode voor de gebruiker?</p> <p>Om het project goed uit te lijnen. Als organisator stel je jezelf de vraag of het project de gedragsverandering opleveren die nodig is om de doelstellingen te behalen? Daarnaast kun je als organisator tijdens het project nog gemakkelijk bijsturen, je weet immers waar je naartoe wilt. En als opdrachtnemer is dit ook erg handig als verantwoording naar de opdrachtgever.</p>

4. Waarom is de SUMObase in het leven geroepen?

SUMObase is in het leven geroepen omdat de Europese zus (MaxEva) niet naar ons genoeg werkte. Er zijn afspraken gemaakt met het EPOMM en helaas was men niet in staat die afspraken in MaxEva te verwerken. Daarom heeft het KPVV zelf de SUMObase ontwikkeld. De afgelopen tijd is er hard aan de ontwikkeling van MaxEva gewerkt, waardoor deze database (weer) goed werkt. In april 2013 worden daarom alle projecten uit de SUMObase overgezet naar MaxEva. Nederland wordt daarmee een voortrekker van het vullen van deze database. Het verschil tussen SUMObase en MaxEva is dat SUMObase kwalitatief is en MAXEva kwantitatief is.

Met de SUMObase stellen we organisatoren van maatregelen in staat om eerste naar andere maatregelen te kijken en daarvan te leren. Nadeel is dan wel dat mensen hele rapportages moeten doorlezen en zelf naar de maatregelen moeten zoeken.

5. Zijn er cijfers bekend over het gebruik van de SUMObase?

Nee, we kunnen dit ook niet meten. Je merkt wel dat mensen er in snuffelen, maar dit zullen er geen duizenden zijn.

6. Welke doelgroep had/heeft u voor ogen bij de ontwikkeling van SUMObase?

Iedereen die mobiliteitsmanagementmaatregelen organiseert. Mijn ideaalplaatje is dat iedereen vooraf in de SUMObase gaat snuffelen om interessante praktijkvoorbeelden te raadplegen.

7. Bent u van plan SUMObase nog verder te ontwikkelen?

Nee, zeker niet nu de SUMObase afgebouwd wordt en opgaat in MAXEva.

8. Zijn er bij u nog andere vergelijkbare methoden bekend?

SUMO is eigenlijk geen methode, maar meer een werkwijze. Iedere onderzoeksmethode kun je binnen SUMO gebruiken.

Het ITrace project in Engeland is een goed toegankelijk en duidelijk opgezet programma die vooral ingaat op de effecten van mobiliteitsmanagement op de modal splits van diverse steden. Handig om te raadplegen, maar ik weet niet zeker of het voor jullie ook echt bruikbaar is.

Wat ik zie is dat er in het vakgebied veel mensen zijn die echt wat willen bereiken met mobiliteitsmanagement. Het lijkt echter wel of ze het niet echt interesseert wat daadwerkelijke effecten nu zijn. Het lijkt vaak te gaan om het gevoel van dat er iets gedaan wordt, zonder daarbij systematisch te werk te gaan. Zo houden we de politiek wel tevreden maar gooien we veel geld weg in Nederland.

9. Heeft u nog tips voor ons waar we binnen ons onderzoek in het kader van SUMO naar moeten kijken? (literatuur, personen, instanties, enzovoorts)

-Concentreer je op de cases die echt dingen in kaart brengen, wanneer zaken in cases niet goed omschreven of geanalyseerd zijn, is het voor jullie mogelijk hier goede conclusies uit te trekken. Dit zou jammer zijn, maar houdt er rekening mee dat dit een mogelijk scenario is.

-Wegwerkzaamheden cases zijn goed, omdat doelstellingen hier vaak goed en duidelijke omschreven zijn. De evaluatie geeft daarom veel inzicht.

- Neem contact op met Pierre van Veghel. Hij heeft de resultaten van de Brabant Spitsmijden, die zien er erg goed uit en zijn voor jullie vrijwel zeker goed te gebruiken.

- Ik zal je in contact brengen met iemand van het EPOMM die jullie wat kan vertellen over de MaxExplorer.

ToeKan - Jan Willem Grotenhuis (Rijkswaterstaat)

Naam: Jan Willem Grotenhuis

Organisatie: Rijkswaterstaat

1. Kunt u kort omschrijven wat de ToeKan-methode inhoudt?

De ToeKan-methode is een methode om in tijdelijke situaties, waarin een vermindering van het verkeersaanbod gewenst is, deze vermindering te bewerken. De ToeKan helpt om gestructureerd in kaart te brengen welke maatregelen het beste aansluiten op de weggebruiker op de weg waarop de vermindering van verkeer gewenst is. ToeKan doet dat door twee doelen te verwezenlijken:

1. ToeKan helpt de beste oplossing voor de weggebruikers te selecteren.
2. ToeKan helpt draagvlak te creëren bij alle betrokken partijen.

ToeKan richt zich op de vier gedragalternatieven; andere route, andere tijd, andere modaliteit of andere bestemming. Per alternatief worden de meest kansrijke maatregelen in kaart gebracht en beschreven. Naast mobiliteitsmanagementmaatregelen worden ook verkeersmanagement en commutatieve maatregelen ingezet.

Verder is ToeKan een samenwerkingsproces tussen diverse betrokken partijen. Dit zijn niet alleen de wegbeheerders, maar ook vertegenwoordigers van reizigers, vertegenwoordigers van bedrijven of openbaar vervoersbedrijven.

2. Wat zijn volgens u de sterkten en zwakten van de ToeKan-methode?

Sterkten:

- ToeKan laat de maatregelen goed op de doelgroep aansluiten. Gestart wordt om de HB relatie van verkeer op een wegvak in kaart te brengen. Zo leer je de doelgroep van je maatregelen kennen.
- Vervolgens wordt per stroom bepaald wat het meest kansrijke alternatief is. Daarbij wordt gekeken naar route, modaliteit, tijd en bestemming. Per alternatief geeft men een cijfer op de schaal van 1 to 4, waarbij 4 aangeeft dat de maatregel kansrijk is.
- ToeKan laat per combinatie van HB-relaties inzien welke maatregelen kansrijk zijn. Indien deze combinatie gezocht worden, kunnen maatregelen mogelijk kosteneffectiever ingezet worden.
- ToeKan maakt ook inzichtelijk hoe Kijk ook naar of het alternatief voor de gebruiker kansrijk is, daarbij moet gedacht worden aan comfort en overstappen.
- Bij ToeKan krijgen alle betrokkenen (bijv. wegbeheerders, vertegenwoordigers van reizigers) een stem in de groepsdiscussie.

Zwakten:

- ToeKan werkt alleen wanneer er echt een probleem is. De alternatieven moeten voordeliger zijn dan de hinder die ontstaat. Bij sommige werkzaamheden is de inzet van ToeKan daarom niet effectief.

3. Welk doel dient ToeKan voor de gebruiker?

ToeKan helpt de wegbeheerder (gebruiker van de methode) gestructureerd op zoek te gaan naar passende maatregelen. Hierdoor sluiten maatregelen goed aan op de doelgroep en is de inzet van maatregelen (kosten) effectief.

4. Waarom is de ToeKan in het leven geroepen?

Om op een gestructureerde wijze aan maatregelen te werken die de verkeershinder in tijdelijke situatie kunnen verminderen.

5. Kunt u kort ingaan op het werkproces van ToeKan?

Centraal in het werkproces van ToeKan staan de groepsessies. In deze sessie wordt met alle betrokken gezocht naar de juiste maatregelen. Betrokken zijn onder meer wegbeheerder (niet alleen de kantoor mensen, maar bijvoorbeeld ook weginspecteurs), vertegenwoordigers van bedrijven die in de HB-relaties voorkomen, vertegenwoordigers van reizigers en vervoersbedrijven als de NS.

Een adviseur doet voorbereidend werk voor een sessie. Voor de eerste sessie brengt hij het gebied en de HB-relaties in kaart. Dit wordt gepresenteerd op de eerste sessie. Hierop volgt een discussie in de groep. Dit proces herhaalt zich totdat er een maatregelenpakket vastgesteld wordt.

6. Welke plaats neemt mobiliteitsmanagement in binnen ToeKan?

Een grote plaats, mobiliteitsmanagement heeft namelijk invloed op alle reisalternatieven die aan bod komen binnen ToeKan.

7. Kunt u kort ingaan op de effecten die tot nu behaald zijn met de inzet van ToeKan?

Ik heb een aantal projecten uitgevoerd met ToeKan. Het is lastig om te zeggen of ToeKan het behaalde effect bepaald heeft, omdat dit niet te bewijzen is. Zo weten we bijvoorbeeld wel dat er 1500 Van A naar Beterkaartjes verkocht zijn, maar we weten niet of die door automobilisten zijn gekocht of juist door reizigers die al met de trein reizen.

Succes bij de inzet van ToeKan tijdens het groot onderhoud aan de A9 kwam volgens mij vooral door het grote draagvlak onder betrokken partijen heel groot was. Er zijn tijdens dit project maar weinig maatregelen ingezet, maar al deze maatregelen hadden veel kracht door consensus onder alle betrokken partijen.

8. Bent u van plan ToeKan nog verder te ontwikkelen?

ToeKan is een soort handleiding die je iedere keer weer anders moet toepassen. De methodiek is daarom prima, omdat je toch altijd maatwerk kunt leveren. Ik zie daarom ook geen reden om te methode verder te ontwikkelen.

9. Zijn er bij u nog andere vergelijkbare methoden bekend?

Een vergelijkbare methode voor tijdelijke situaties is mij niet bekend. Wel weet ik dat binnen Dienst Verkeer en Scheepvaart gewerkt is aan een vergelijkbare methode, maar dan voor structurele gedragverandering. Dit is de Delta Bustermethode. Deze methode is in Noord-Holland afgelopen najaar voor het eerst toegepast. Verschil in ToeKan en deze methode zit vooral in:

1. De input. Dit zijn bijvoorbeeld beleidskaders, visie voor het netwerk en de voorspelling van mogelijke knelpunten in de toekomst.
2. Betaalbaarheid. De kosten voor tijdelijke maatregelen zijn vaak goed in te schatten. Dit is op langere termijn lastiger. Bijvoorbeeld: Tijdelijke werkzaamheden is tijdelijke OV-pas betaalbaar, in langere tijd niet.
3. De initiator. Bij tijdelijke maatregelen kan de overheid nog prima de rol van initiator op zich nemen. In structurele situaties kan dit niet meer en moet het bedrijfsleven dit van de overheid overnemen.

10. Heeft u nog tips voor ons waar we binnen ons onderzoek naar moeten kijken? (literatuur, personen, instanties, enzovoorts)

- Kijk goed naar win-winsituaties. De winst moet voor alle partijen bekend en reëel zijn, anders gebeurt er niets. Partijen zijn reizigers, overheid en bedrijven.
- Kijk naar de gemeente Waterland, die hebben een mobiliteitsmanagementproject voor nieuwe inwoners gehad.
- De koers vanuit het ministerie; we (als overheid) vinden dat de verantwoordelijkheid voor mobiliteitsmanagement bij de bedrijven ligt. Vanuit Beter Benutten blijft dit ook de komende jaren nog wel zo. Zorg dat je in je aanbeveling ook aangeeft dat de win er in dit kader voor de bedrijven is.
- Mobiliteitsvoucher: de overheid doet het voor de bedrijven. In NH nu een proef om ook de maatregelen te helpen initiëren. Het voorstellen van maatregelen is de eerste stap, het uitwerken in de tweede stap.
- Kijk of je organisatoren inzicht kunt geven in wat mobiliteitsmanagement kost en wat het oplevert. Laat ze bijvoorbeeld weten dat het niet teveel tijd kost (als dit ook echt het geval is).
- Kijken goed naar gedragsmodel waarnemen, begrijpen, kunnen en willen.
- Neem goede praktijkcases op in je toolkit. Organisatoren hebben hier veel aan.

MaxExplorer
Naam: Bruno Faivre D'Arcier
Organisatie: Université de Lyon/EPOMM
1. Can you describe shortly what the MaxExplorer of EPOMM implies? MaxExplorer was designed as a simple educational tool to initiate newcomers to the interest of Mobility Management, as a different way of solving mobility problems.
2. What are the strengths and weaknesses of MaxExplorer? <i>Strengths:</i> - Its simplicity to help discovering the wide range of MM measures, taking into account local situations: targeted population (characteristics and size), location,... - Offering a ranking of the different MM measures, in terms of pertinence and efficiency. - Presenting examples of successful implementation of MM measures. <i>Weaknesses:</i> - Its simplicity... It is not a diagnosis method, only a recommendation based on experts' opinions. - It was originally planned the ranking should be progressively improved by the results of the MaxEva databasis. But the lack of time and funds did not allow to reach this step.
3. What goal does the MaxExplorer strives after ? (seeing it from the point of view of the user) From the point of view of the user, MaxExplorer helps to look for the most appropriated type of MM measure in relation with his local problem. The idea was to make people sensitive to the fact that each MM measure corresponds to a specific case and cannot be applied in every situation.
4. Why is MaxExplorer created? MaxExplorer was created as a first point of entry in the field of Mobility Management, to help newcomers to discover the world of MM, and to be convinced that this approach of solving mobility problems can be efficient. As the other tools proposed by the Max project are more complex and need a certain degree of training, this first educational tool aims at attracting newcomers.
5. Are there any known facts or figures about the usage of MaxExplorer? I cannot answer this question. Please contact the webmaster to know if statistics are available.

6. Can you describe how MaxExplorer calculates the outcome of the tool? (for example: which variables play a big role?)

- The design of the tool was based on a Delphi type survey. A group of experts (members of the Max consortium) received a questionnaire asking them to make a list of the a priori best MM measures, based on their own experience as practitioners, and to define which variables describing the context (type and size of the population, type of trips, location,...) can influence the pertinence of each measure. This helped us to design a grid of variables to be taken into account. Then, each expert was requested to rank each measure for each situation. A first classification then was drawn and sent back to experts for validation (2 rounds).
- The final step was to design tables and graph presenting the final ranking for each situation, and to make a link for each situation and measure with a real case of a successful implementation, using in particular the Eltis databasis.
- It means the design of the tool is based on a qualitative approach, taking into account the experts' opinions. It is not a scientific demonstration of the relevance of each measure. This was considered as a future development of the tool, using the scientific results of the MaxEva databasis, but could not be realised within the duration of the Max project.

7. Are you familiar with other similar methods?

Not really

8. When looking at our research in the context of MaxExplorer, could you give us anymore advice or tips? (literature, individuals, agencies, etc.)

- I think the Max Explorer project was the first one to deal with the effectiveness of MM measures at the European level. You should be aware MaxExplorer remains a marketing tool to promote MM, rather than a scientific tool for its assessment. That was the purpose of the other tools of the Max project, such as MaxSumo (assessment method) and MaxEva (databasis on the results of real implementation of measures).
- The difficulty to assess the effectiveness of MM measures comes from the fact these measures are applied on a small group of individuals and then generate only a marginal change in travel behaviour (and more over changes could be temporary...). But we consider the accumulation of small changes will lead over time to significant changes.
- I think that one field of implementation has now a large experience. It concerns the Company Mobility Plans (CMP), and at the national level, many assessment studies are now conducted and highlight some significant results (but this can also be the result of many other measures, such as traffic and parking restrictions in cities (such as in France the Sustainable Urban Mobility Plans, i.e. Plans de Déplacements Urbains – PDU), or the simple increase of gasoline prices, which encourages people to reduce their car use...
- If you are able to read French, contact the French National Agency for Environment and Energy : ADEME, Mrs Christelle BORTOLINI : christelle.bortolini@ademe.fr . They have realized two surveys on CMP in France (2005 and 2009) and developed a tool for the assessment of CMP.

3. Maatregelen

In dit onderzoek zijn mobiliteitsmanagementmaatregelen geanalyseerd. Achtergrondgegevens en extra informatie over de geanalyseerde maatregelen staan in dit deel van het Bijlagenboek weergegeven.

- 3.1 Overzicht van de geanalyseerde maatregelen;
- 3.2 Volledig format van de checklist.

3.1 Overzicht geanalyseerde maatregelen

In de volgende tabellen zijn alle geanalyseerde maatregelen weergegeven. De maatregelen zijn geordend per doelgroep en vervolgens per type maatregel. In het rood zijn maatregelen weergegeven die tijdens de analyse niet geschikt bleken voor analyse.

Nieuwe inwoners	
Fiets	- Individuele marketing (Den Haag/Rotterdam): Stimuleren gebruik Ov-fiets
Openbaar vervoer	- Individuele marketing (Den Haag/Rotterdam): Gratis OV-ritten
Parkeren en overstappen	Geen maatregelen
Informatie en communicatie	- Dialogue-marketing for new residents in Munich, Germany
Slim werken, slim reizen	Geen maatregelen
Overig	Geen maatregelen

Kinderen & onderwijs	
Fiets	- Biking 2 Skool: fietslessen en korting op aanschaf fiets - Met de fiets naar school
Openbaar vervoer	- Goedkoop openbaar vervoer Noord-Brabant; kortingskaart - Gratis bus Eindhoven; buspas - Gratis bus Enschede - Gratis bus Purmerend - Vraaggestuurd openbaar vervoer Friesland
Parkeren en overstappen	Geen maatregelen
Informatie en communicatie	- Promote video students - Green-school
Slim werken, slim reizen	Geen maatregelen
Overig	- Schoolstreets - Telford school

Werkgevers & werknemers	
Fiets	<ul style="list-style-type: none"> - A4/A10 Zuidpas - gratis OV-fiets - Fietsbeloning Zaandam - Fietsen scoort - Fietsstimulering UMC Radboud - Fietstransferium Harderwijk - Mobileitsmanagement stadregio A-N ovfiets/fietsvergoeding etc. - Trappers belonen fietsgebruik - Utrecht bereikbaar pas korting OV-fiets - V&V-plan Min V&W fietsvoorzieningen verbeteren - V&V-plan VU MC A'dam fietsregeling - ZOEF route
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - A1 Zuidpas Bus op vluchtstrook - A1 Zuidpas Shuttlebus - A1 Zuidpas van AnaarBeterkaartje trein/bus - A2 Minderhinder minderhinderticket trein/bus/tram - A4-A10 Zuidpas Zuidshuttlebus - A6 Pas Nieuwe buslijn+hogere frequentie - A6 Pas Gratis OV - A9 Zuidoostpas Gratis OV - A9 Zuidoostpas shuttlebus - Destination work - Goedkoop OV N-Brabant kortingskaart - Gratis bus Enschede - Gratis OV Rotterdam Algerakaart - Gratis OV Z-Holland - Heinenoordretour actiekaartje OV - Medelbus Tiel - Mobileitsmanagement stadregio A-N ovfiets/fietsvergoeding etc. - Utrecht bereikbaarpas - korting openbaar vervoer

	<ul style="list-style-type: none"> - Vraaggestuurd OV - V&V-plan Min V&W gratis OV bij laten staan auto - V&V-plan VU MC A'dam vergoeding OV gebruik
Parkeren en overstappen	<ul style="list-style-type: none"> - A16 Minderhinder P+R terrein uitbreiden - A4-A10 Zuidpas goedkoper tarief P+R - A6 Pas Nieuw P+R terrein - P+R Bonroute Randstad P+R terreinen - V&V-plan Bronovo variabel parkeertarief - V&V-plan Erasmus MC
Informatie en communicatie	<ul style="list-style-type: none"> - A1 Zuidpas Persoonlijk reisadvies - A4-A10 Zuidpas Persoonlijk reisadvies - A9 Zuidoostpas persoonlijk reisadvies/marketing - Ikkyoto campagne - MM stadregio A-N bewustwording - P+R Bonroute Randstad campagne - Smarter travel Sutton persoonlijk reisadvies - Sustainable travel towns campagnes/reisadviezen
Slim werken, slim reizen	<ul style="list-style-type: none"> - A1 Zuidpas Vanpool - A1 Zuidpas E-werken Almere - A16 Minderhinder FileMijden - A6 Pas Vanpool - Carpoolstrook Trondheim - Digitale mobiliteit - Filevrijedag 2008 - MM stadregio A-N arbeidsvoorwaarden - Mobiliteitsbudgetten (7 bedrijven) - Smart work center ING Almere - Spitsmijden 1 A12 belonen voor slim reizen - Spitsvrij beloning - TPO werken (tijd-plaats-onafhankelijk) (RWS)

Overig	- Utrecht bereikbaarpas - KPN Hotspots
	- Autodelen Amsterdam - Autodelen Nijmegen - MM stadregio A-N greenwheels

Vrijtijdsbesteding & Toerisme	
Fiets	- Veluwetransferium - Bicycle map Italy - ZOEF route
Openbaar vervoer	- Veluwe reispas dag gratis OV - Free bus to shopping centre - Harzer Holiday Ticket - Beach shuttle Noordwijk - A12 Gratis bus gratis bussen - A6 Pas Nieuwe buslijn+hogere frequentie - A6 Pas Gratis OV - Vraaggestuurd OV - Goedkoop OV N-Brabant kortingskaart - Gratis bus Eindhoven buspas - Gratis bus Enschede - Gratis bus Purmerend - Gratis OV Rotterdam Algerakaart - Gratis OV Z-Holland - Heinenoordretour actiekaartje OV
Parkeren en overstappen	- Park and Ride Renesse - A16 Minderhinder P+R terrein uitbreiden - A6 Pas Nieuw P+R terrein - Vvplan Erasmus MC

Informatie en communicatie	<ul style="list-style-type: none"> - Sustainable mobility tourist malaga - Belgerinkel - Smarter travel Sutton persoonlijk reisadvies
Slim werken, slim reizen	<ul style="list-style-type: none"> - A16 Minderhinder FileMijden - A6 Pas Vanpool - Carpoolstrook Trondheim - Filevrijedag 2008 - Spitsmijden 1 A12 belonen voor slim reizen
Overig	<ul style="list-style-type: none"> - Autodelen Amsterdam - Autodelen Nijmegen - Bereikbaarheid kust

3.2 Checklist voor de maatregelanalyses

Algemeen	
Naam	
Looptijd	
Samenvatting	
Type	
Initiator	
Verantwoordelijke voor uitvoering	
Betrokken partijen	
Investeringskosten	
Aanleiding voor het initiëren	
Doelgroep en doelstelling	
Doelgroep	
Doelstelling van de maatregel	
Combinatie met maatregelen	
Aantal deelnemers	
Vrijwillige of gedwongen deelname	
Selectie deelnemers	
Locatie	
De locatie	
Locatie vooral bereikbaar met	
Mogelijkheid multimodaal reizen	
Gedragsverandering	
Gewenste gedragsalternatief	

Type gedragsverandering	
Transitie van modaliteit	
Prikkel tot gedragsverandering	
Effecten	
Behaalde effecten	
Is de maatregel effectief	
Waarom wel/niet effectief	
Toegepaste methode	



4. Reflectie en logboek

Aan het eind van de afstudeerperiode is door beide afstudeerders een zelfreflectie geschreven. Deze reflecties zijn in dit onderdeel van het Bijlagenboek opgenomen.

In opdracht van Hogeschool Windesheim is tijdens de uitvoering van het afstudeeronderzoek een logboek bijgehouden. In dit logboek zijn per dag en per persoon de uitgevoerde werkzaamheden weergegeven.

- 4.1 Zelfreflecties
- 4.2 Logboek werkzaamheden

4.1 Zelfreflecties

Zelfreflectie Gijs van der Kolk

Het afgelopen halfjaar heeft in het teken gestaan van mijn afstuderen voor de opleiding Mobiliteit. Samen met Martijn heb ik een product ontwikkeld dat de bekroning is geweest van de vier jaar die ik heb mogen studeren aan de Hogeschool Windesheim. In deze reflectie blik ik terug op mijn ervaringen tijdens het afstuderen.

In het afstudeeronderzoek stond het effectiever organiseren van mobiliteitsmanagement centraal. Het is een onderwerp dat ons beiden boeit en de interesse in het onderwerp is, voor mij in ieder geval, alleen nog maar gegroeid.

De afstudeerperiode heb ik als zeer leerzaam ervaren en er is door mij altijd met plezier aan het onderzoek gewerkt. De meest leerzame periode van de afgelopen tijd is de opstart van het afstudeeronderzoek geweest. De feedback van de begeleiders op de vele concepten van het onderzoeksplan is daarin leidend geweest. Het goed opzetten van een onderzoek en de afbakening van de verschillende facetten in een onderzoeksplan is voor mij nu veel duidelijker. Doordat het onderzoeksplan op een gegeven moment stevig stond, is de rest van de afstudeerperiode eigenlijk vlekkeloos verlopen.

De samenwerking met mijn medestudent Martijn is ook zonder problemen verlopen. We hebben altijd een goede taakverdeling opgesteld en hebben nooit verzuimd rondom deadlines en afspraken. Daarnaast zijn we tijdens vragen van beide kanten vaak apart gaan zitten om zo goed overleg te kunnen plegen over de gang van zaken. Dit soort overleggen dragen positief bij aan een goede manier van samenwerken. Dit is dan ook

competentie die ik, naast het zelfstandig werken, goed heb ontwikkeld de afgelopen periode.

Het gevraagde niveau en de tijdsdruk die het afstuderen met zich meebrengt zijn ervaringen die ik in een later stadium van mijn loopbaan als verkeerskundige goed kan gebruiken. Daarnaast heb ik op onderzoekstechnisch gebied mijn analytisch vermogen sterk mogen verbeteren. De vele uren die besteed zijn aan het analyseren van literatuur en mobiliteitsmanagementmaatregelen, hebben bijgedragen aan mijn ontwikkeling van deze competentie.

Wij hebben aan ons afstuderen hoge verwachtingen gesteld en ik ben uiteindelijk ook zeer tevreden met het ontwikkelde eindproduct. Het is ons helaas niet gelukt om tot geheel nieuwe inzichten binnen de mobiliteitsmanagement te komen. Echter hebben we wel het gevoel dat we een product hebben ontwikkeld dat een significante bijdrage levert aan de ontwikkeling en effectiviteit van mobiliteitsmanagement. Ik ben verheugd met het eindresultaat en de manier waarop we tot het eindresultaat zijn gekomen.

Zelfreflectie Martijn Hoogenraad

De afgelopen maanden heb ik, samen met Gijs, hard gewerkt om ons afstudeeronderzoek uit te voeren. Het afstudeeronderzoek is de afsluiting van mijn vier jaar studie aan de opleiding Mobiliteit (Verkeerskunde) aan de hogeschool Windesheim. In deze zelfevaluatie blik ik terug op mijn ervaring en leerproces tijdens het afstuderen.

Het uitvoeren van het afstudeeronderzoek vormt het bewijs dat ik in staat ben als zelfstandig verkeerskundige te werken. Dit betekend echter niet dat ik tijdens het afstuderen geen leerproces heb doorgemaakt. Ik heb namelijk veel geleerd in deze periode.

Tijdens het ontwikkelen van het onderzoeksplan had ik sterk het gevoel dat we te veel bleven hangen in het onderzoeksplan. Het zit in mij dat ik snel enthousiast raak en dan zo snel mogelijk aan de slag wil met het uitvoeren van het onderzoek. In dit geval wilde ik zo snel mogelijk allerlei interessante literatuur lezen om antwoorden te vinden op de onderzoeksvragen. Door de begeleiders werd ik er op gewezen dat het onderzoeksplan eerst goed en stevig moest staan, voordat het daadwerkelijke onderzoek kon aanvangen. Achteraf kan ik dit totaal beamen. Door de goede planning in het onderzoeksplan, de duidelijke onderzoeksvragen en afbakening is het gelukt het afstudeeronderzoek op het gewenste niveau binnen de gestelde tijd af te ronden.

Tijdens het onderzoek wordt een grote mate van zelfstandigheid gevraagd. Deze zelfstandigheid had ik al voor een groot deel, mede omdat ik al een aantal jaren werk naast mijn opleiding. Toch was het zelfstandig werken tijdens het afstuderen anders. Zelf ga ik er vanuit dat dit ligt aan het feit dat het onderzoek samen met een medestudent werd uitgevoerd. Samen werken aan een opdracht is en blijft anders dan het zelfstandig werken. Tijdens het onderzoek is de samenwerking perfect verlopen. Doordat Gijs

en ik al een aantal jaren samen projecten uitvoeren en samen de minor Traffic Psychology in Leeuwarden hebben gevolgd, waren we goed op elkaar ingespeeld. We waren op de hoogte van elkaars sterke en zwakke kanten. Dit hebben we maximaal kunnen benutten tijdens de uitvoering van het afstudeeronderzoek. De taakverdeling liep zeer gesmeerd, hierover zijn nooit ongezone discussies geweest.

Wat ik het meest heb geleerd in deze periode is dat het soms goed is door te gaan op de weg die is ingeslagen, ondanks dat het verloop van de weg nog niet altijd duidelijk zichtbaar is. Tijdens de onderzoeksfase is het bijvoorbeeld soms lastig gegevens te vinden die goed in de context van het onderzoek passen. Op een dergelijk moment is het verstandig door te gaan met het onderzoek, hoe lastig dat soms ook is. De uitvoering van het onderzoek heeft mij (opnieuw) bewezen dat het soms nodig is door een 'muur' heen te breken, door te gaan met waar je visie voor hebt en vertrouwen te hebben in je eigen kunnen en vaardigheden.

Al met al heb ik nog veel geleerd in de afgelopen maanden. Verder heb ik flink genoten van deze laatste opdracht voor mijn opleiding. Ik ben blij en tevreden met het resultaat en de wijze waarop dit resultaat tot stand is gekomen. Van enige professionaliteit is mijn inziens dan ook zeker te spreken.

4.2 Logboek werkzaamheden

Weeknummer: 6 (4 februari 2013 - 8 februari 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kennis maken; Concretiseren plan van aanpak
Dinsdag	8	Concretiseren plan van aanpak
Woensdag	8	Concretiseren plan van aanpak
Donderdag	8	Concretiseren plan van aanpak
Vrijdag	8	Concretiseren plan van aanpak; gesprek begeleiders voortgang

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kennis maken; Concretiseren plan van aanpak
Dinsdag	8	Concretiseren plan van aanpak
Woensdag	8	Concretiseren plan van aanpak
Donderdag	8	Concretiseren plan van aanpak
Vrijdag	8	Concretiseren plan van aanpak; gesprek begeleiders voortgang

Weeknummer: 7 (11 februari 2013 - 15 februari 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Opmerkingen voortgangsgesprek verwerken
Dinsdag	8	Hoofdstuk 1 en 2 bijwerken
Woensdag	8	Hoofdstuk 1 en 2 bijwerken
Donderdag	8	Schrijven hoofdstuk 3-8
Vrijdag	8	Gesprek met begeleiders over de voortgang

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Opmerkingen voortgangsgesprek verwerken
Dinsdag	8	Hoofdstuk 1 en 2 bijwerken
Woensdag	8	Inventarisatie beschikbare mobiliteitsmanagementmaatregelen
Donderdag	8	Inventarisatie beschikbare mobiliteitsmanagementmaatregelen
Vrijdag	8	Gesprek met begeleiders over de voortgang

Weeknummer: 8 (18 februari 2013 - 22 februari 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Opmerkingen doorspreken en verwerken
Dinsdag	8	Deelvraag 1
Woensdag	8	Onderzoeksplan afronden
Donderdag	8	Onderzoeksplan afronden
Vrijdag	8	Onderzoeksplan afronden en overleg met begeleiders

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kennis maken; Concretiseren plan van aanpak
Dinsdag	8	Deelvraag 1
Woensdag	8	Onderzoeksplan afronden
Donderdag	8	Deelvraag 1
Vrijdag	8	Onderzoeksplan afronden en overleg met begeleiders

Weeknummer: 9 (25 februari 2013 - 1 maart 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Overleg mobiliteitsmanagementadviseurs RHDHV; deelvraag 1
Dinsdag	8	Deelvraag 1
Woensdag	8	Deelvraag 1
Donderdag	8	Deelvraag 1
Vrijdag	8	Contact interviews; doelgroepenbeschrijving

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Overleg mobiliteitsmanagementadviseurs RHDHV; deelvraag 1
Dinsdag	8	Deelvraag 1
Woensdag	8	Deelvraag 1
Donderdag	8	Deelvraag 2
Vrijdag	8	Deelvraag 2

Weeknummer: 10 (4 maart 2013 - 9 maart 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 1 bijwerken
Dinsdag	8	Interviews voorbereiden
Woensdag	8	Deelvraag 2, overleg Onderzoeksplan
Donderdag	8	Deelvraag 2
Vrijdag	8	Onderzoeksplan bijwerken

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 1 bijwerken
Dinsdag	8	Deelvraag 2
Woensdag	8	Deelvraag 2, overleg Onderzoeksplan
Donderdag	8	Deelvraag 2
Vrijdag	8	Onderzoeksplan bijwerken

Weeknummer: 11 (11 maart 2013 - 15 maart 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 2 literatuuronderzoek
Dinsdag	8	Bijkwerken opmaak deelvraag 1 + verwerken interviews
Woensdag	8	Interviewsverwerken in deelvraag 1
Donderdag	8	Deelvraag 2 literatuuronderzoek
Vrijdag	8	Deelvraag 2 literatuuronderzoek + interview Friso Metz

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 2 literatuur
Dinsdag	8	Deelvraag 2 literatuur
Woensdag	8	Toevoegen maatregelen aan categorisering
Donderdag	8	Toevoegen maatregelen aan categorisering
Vrijdag	8	Afronden deelvraag 2; overleg; interview friso metz

Weeknummer: 12 (18 maart 2013 - 22 maart 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 2
Dinsdag	8	Opzet bijlagenboek maken + interviews verwerken
Woensdag	8	Opstellen checklist
Donderdag	8	Interviews verwerken + opzet bijlagenboek bijwerken
Vrijdag	8	Start analyse maatregelen

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Toevoegen maatregelen aan categorisering
Dinsdag	8	Toevoegen maatregelen aan categorisering; overleg schoolbegeleider
Woensdag	8	Opstellen checklist
Donderdag	8	Start analyse maatregelen
Vrijdag	8	Analyse maatregelen

Weeknummer: 13 (25 maart 2013 - 29 maart 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Analyse maatregelen
Dinsdag	8	Deelvraag 2 concretiseren
Woensdag	8	Deelvraag 2 concretiseren + interviews werwerken in deelvraag 2
Donderdag	8	Analyse maatregelen
Vrijdag	8	Analyse maatregelen

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Analyse maatregelen
Dinsdag	8	Analyse maatregelen
Woensdag	8	Analyse maatregelen
Donderdag	8	Analyse maatregelen
Vrijdag	8	Analyse maatregelen

Weeknummer: 14 (1 april 2013 - 5 april 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	0	2e Paasdag
Dinsdag	8	Analyse maatregelen
Woensdag	8	Analyse maatregelen
Donderdag	8	Analyse maatregelen
Vrijdag	8	Analyse maatregelen

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	0	2e Paasdag
Dinsdag	8	Analyse maatregelen
Woensdag	8	Analyse maatregelen
Donderdag	8	Analyse maatregelen
Vrijdag	8	Analyse maatregelen

Weeknummer: 15 (8 april 2013 - 12 april 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Dinsdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Woensdag	8	Rapporteren kenmerken
Donderdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Vrijdag	8	Indesign werkzaamheden

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Dinsdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Woensdag	8	Rapporteren kenmerken
Donderdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Vrijdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen

Weeknummer: 16 (15 april 2013 - 19 april 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Dinsdag	8	Rapporteren kenmerken; brainstormsessie onderzoeksvoortgang
Woensdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Donderdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Vrijdag	8	Indesign werkzaamheden

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Dinsdag	8	Rapporteren kenmerken; brainstormsessie onderzoeksvoortgang
Woensdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Donderdag	8	Kenmerken zoeken tussen geanalyseerde maatregelen
Vrijdag	8	Rapporteren kenmerken

Weeknummer: 17 (22 april 2013 - 26 april 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Indesign tekstverwerking
Dinsdag	8	Starten met vertalen kenmerken naar succesfactoren
Woensdag	8	Vertalen kenmerken naar succesfactoren
Donderdag	8	Rapporteren succesfactoren
Vrijdag	8	Indesign tekstverwerking

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 3 afronden
Dinsdag	8	Starten met vertalen kenmerken naar succesfactoren
Woensdag	8	Vertalen kenmerken naar succesfactoren
Donderdag	8	Rapporteren succesfactoren
Vrijdag	8	Rapporteren succesfactoren

Weeknummer: 18 (29 april 2013 - 3 mei 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Succesfactoren uitwerken
Dinsdag	0	Koninginnedag
Woensdag	8	Succesfactoren uitwerken
Donderdag	8	Succesfactoren afronding
Vrijdag	8	Indesign tekstverwerking

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Excelkennis ophalen
Dinsdag	0	Koninginnedag
Woensdag	8	Start ontwikkeling toolbox
Donderdag	8	Programmeren toolbox
Vrijdag	8	Programmeren toolbox

Weeknummer: 19 (6 mei 2013 - 10 mei 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Deelvraag 4 typen
Dinsdag	8	Deelvraag 4 typen
Woensdag	8	Deelvraag 4 typen
Donderdag	0	Hemelvaartsdag
Vrijdag	8	Beschrijven toolbox

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Ontwikkelen toolbox
Dinsdag	8	Ontwikkelen toolbox
Woensdag	8	Ontwikkelen toolbox; overleg Excel-deskundige
Donderdag	0	Hemelvaartsdag
Vrijdag	8	Afronden toolbox

Weeknummer: 20 (13 mei 2013 - 17 mei 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conclusie en aanbevelingen schrijven
Dinsdag	8	Afronden intern concept
Woensdag	0	Vrije dag
Donderdag	0	Vrije dag
Vrijdag	0	Vrije dag

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Tookbox afronden
Dinsdag	8	Tookbox afronden
Woensdag	0	Vrije dag
Donderdag	0	Vrije dag
Vrijdag	0	Vrije dag

Weeknummer: 21 (20 mei 2013 - 24 mei 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	0	2e Pinksterdag
Dinsdag	0	Vrije dag
Woensdag	8	Doorlezen intern concept
Donderdag	8	Doorlezen intern concept
Vrijdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	0	2e Pinksterdag
Dinsdag	0	Vrije dag
Woensdag	8	Doorlezen intern concept
Donderdag	8	Doorlezen intern concept
Vrijdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)

Weeknummer: 22 (27 mei 2013 - 31 mei 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Dinsdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Woensdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Donderdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Vrijdag	8	Aanleveren conceptversie bij docenten

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Dinsdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Woensdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Donderdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Vrijdag	8	Aanleveren conceptversie bij docenten

Weeknummer: 23 (3 juni 2013 - 7 juni 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Dinsdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Woensdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Donderdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Vrijdag	8	Feedbackrondes conceptversie

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Dinsdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Woensdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Donderdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Vrijdag	8	Feedbackrondes conceptversie

Weeknummer: 24 (10 juni 2013 - 14 juni 2013)

Martijn Hoogenraad		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Dinsdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Woensdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Donderdag	8	Printen en inbinden devinitieve versie
Vrijdag	8	Inleveren eindversie

Gijs van der Kolk		
Dag	Uren	Werkzaamheden
Maandag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Dinsdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Woensdag	8	Conceptversie verbeteren (grammatica en verscherpen inhoud)
Donderdag	8	Printen en inbinden devinitieve versie
Vrijdag	8	Inleveren eindversie