

‘Een vernieuwende blik op het parkeerbeleid’

*Onderzoek naar oplossingen voor de parkeerproblematiek van
de Baak, Management Centrum VNO-NCW*



Mike Hoogewoning
Opleiding Facility Management
18 Mei 2004

‘Een vernieuwende blik op het parkeerbeleid’

*Onderzoek naar oplossingen voor de parkeerproblematiek van
de Baak, Management Centrum VNO-NCW*

Door: Mike Hoogewoning
Studentnr: 20009249

Datum: 18 Mei 2004

Opleiding: Haagse Hogeschool
Sector Economie & Management
Facility Management
Johanna westdijkplein 75
2512 EN Den Haag

Afstudeerprofiel: Vervoermanagement

Docentbegeleider: Dhr. M. Walvius

Medebeoordelaar: Mevr.drs. Y.M. Burg

Opdrachtgever: Baak, de, Management Centrum VNO NCW
Kon. Astridboulevard 23
2202 BJ Noordwijk

Mentor: Dhr. M. Metselaar (Financieel directeur)

Periode onderzoek: januari 2004 – mei 2004

Auteursreferaat

Onderzoek binnen het mobiliteit - vervoersmanagement, m.b.t. het onderzoeken naar een **structurele oplossing** voor het **parkeerprobleem** van de Baak, Management Centrum VNO-NCW. De doelstelling van dit onderzoek is om **inzicht te krijgen in het vervoermanagement** van de Baak, wat tot uitdrukking komt in **aanbevelingen ten aanzien van** de diverse gebruikersgroepen van de Baak. De probleemstelling luidt:

- Hoe kan ten behoeve van de **betrokken doelgroepen** op basis van een vervoers/mobiliteitplan, dat rekening houdt met **wet- regelgeving** en veiligheid, de **parkeersituatie** van het opleidingsinstituut de Baak te Noordwijk **verbeterd worden**?

Belangrijke **conclusies zijn dat vervoersmanagement** erg **ingewikkeld** is en dat er veel **tijd en moeite** in gestoken moet worden. Kijkend naar de ontwikkelingen op de markt is het van belang vervoersmanagement in een **breed aspect** te bekijken, zodat er rekening gehouden wordt met alle facetten op het gebied van mobiliteit.

Adviezen en aanbevelingen zijn gericht aan de directie van de Baak en het daarbij behorende projectteam. De adviezen zullen zo aangedragen worden dat **implementatie** hiervan mogelijk is. Al deze adviezen moeten er aan bijdragen dat de onderzoeksvraag op zowel **lange** als **korte termijn** haalbaar is.

Indexreferaat

Facility Management, afstudeerscriptie, vervoersmanagement, woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, bezoekersverkeer, enquête, observaties, communiceren, veranderen, fietsen, carpoolen, haalbaarheid, oplossingen.

Managementsamenvatting

De Baak, Management Centrum VNO-NCW, hierna te noemen de Baak, is voor het primaire proces afhankelijk van haar bereikbaarheid. Een goede bereikbaarheid wordt getoetst op basis van de afstand, vervoerskeuze en de capaciteit van de infrastructuur.

In de huidige situatie is naar voren gekomen dat de Baak momenteel een parkeerprobleem ondervindt, die tot uiting komt als een knelpunt voor de organisatie. De belangrijkste knelpunten die hiervoor aanleiding geven is het te hoge aantal autosolisten, te weinig parkeerplaatsen, te lange reistijd, een verkeerde parkeerbezetting en te weinig stimulans voor alternatieve vervoerswijze.

De Baak wil concreet weten hoe deze knelpunten aangepakt kunnen worden en hoe hiermee de bereikbaarheid verbeterd kan worden.

Voor het onderzoek is de volgende probleemstelling geformuleerd:

- *Hoe kan ten behoeve van de betrokken doelgroepen op basis van een vervoers/mobiliteitplan, dat rekening houdt met wet - regelgeving en veiligheid, de parkeersituatie van de Baak te Noordwijk verbeterd worden?*

Om de probleemstelling te beantwoorden zijn de volgende deelvragen onderzocht:

1. Wat voor bedrijf is de Baak?
2. Wat wordt er precies verstaan onder vervoersmanagement?
3. Hoe is de huidige situatie op het gebied van vervoersmanagement van alle vervoerstromen?
4. Welke knelpunten geven aanleiding tot het parkeerprobleem?
5. Welke oplossingen zijn denkbaar, gerelateerd op de verbetering van de bereikbaarheid?
6. Welke oplossingen krijgen de prioriteit, indien deze toegepast worden op de Baak en hoe worden deze geïmplementeerd?

Na de beantwoording van deze vragen zijn conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. De conclusies geven aan waar de mogelijkheden liggen voor de Baak, om de vervoerstromen te beïnvloeden.

De belangrijkste conclusies zijn:

1. Er zijn momenteel teveel werknemers en bezoekers die met de auto naar de Baak komen met een structureel tekort van 25 parkeerplaatsen;
2. Er is sprake van een verkeerde parkeerbezetting;
3. Stimulering van alternatieve vervoerswijze door de Baak is niet aanwezig;
4. De reistijd van ruim 44 werknemers is te lang;
5. Het ondersteunend personeel is de groep met het grootste autogebruik en de programmamanagers zijn het meest afhankelijk van hun auto;
6. Er is behoefte aan een laad en losruimte.

De maatregelen die de Baak zelfstandig dient te nemen bestaan uit het invoeren en onderzoeken van basis en pull/ push maatregelen op het gebied van vervoermanagement.

Voorwoord

Dit rapport is geschreven naar aanleiding van mijn afstudeerperiode van de opleiding Facility Management aan de Haagse Hogeschool. Bij de afstudeeropdracht is de doelstelling het behalen van een win-win situatie, de opdrachtgever moet het eindproduct kunnen gebruiken binnen de organisatie en de student moet met het onderzoek kunnen afstuderen. Het rapport dient aan te tonen dat de opgedane kennis, inzicht en vaardigheden gedurende de studie op een geïntegreerde wijze in de praktijk wordt gebracht.

In de periode van januari tot mei 2004 heb ik mijn afstudeeropdracht vervuld bij de Baak, Management Centrum VNO-NCW. Mijn opdracht was daar het onderzoeken naar structurele oplossingen voor het parkeerproblematiek. Dit in opdracht van de heer M. Metselaar, financieel directeur.

Ik zou graag van de gelegenheid gebruik maken om de werknemers van de Baak te bedanken voor de hulpvaardigheid en leuke tijd. In het bijzonder M. Metselaar en N. van Grieken, die mij begeleide gedurende het afstudeerproject.

Als laatste wil ik mijn begeleidend docent, de heer Walvius en mijn beoordelend docent, mevrouw van de Burg bedanken voor de medewerking gedurende het project en de beoordeling van het rapport.

Mede dankzij deze mensen kan ik terug kijken op mijn afstudeerperiode als een leerzame, interessante en plezierige tijd.

Mike Hoogewoning
Voorhout, mei '04

Inhoudsopgave

Inleiding	1
1. De Baak Management centrum VNO-NCW	3
1.1. Verenging VNO-NCW	3
1.2. De Baak	3
1.3. De structuur	4
1.4. Organisatiestructuur	4
1.5. Missie	4
<u>Deelconclusie:</u>	5
2. Onderzoeksopzet	6
2.1. Aanleiding onderzoek	6
2.2. Probleemstelling & subprobleemstellingen	6
2.3. Onderzoekstype	6
2.4. Onderzoeksvorm/ ontwerp	7
2.5. Onderzoekspopulatie	7
2.6. Analysetechnieken	7
2.7. Dataverzamelingsmethoden	8
2.8. Deelonderzoeken	8
3. Vervoermanagement	10
3.1 Definitie vervoermanagement	10
3.1.1. Aanleiding vervoermanagement	10
3.1.2. Mobiliteit is een knelpunt voor de organisatie	11
3.2. Parkeertrends	12
3.3. Stappenplan vervoersmanagement	12
3.4. Referentiekader bereikbaarheid	15
<u>Deelconclusie:</u>	18
4. Mobiliteitscan de Baak	19
4.1. Mobiliteitsgegevens	19
4.1.1. Woon-werkverkeer	19
4.1.2. Zakelijk verkeer	20
4.1.3. Bezoekersverkeer	20
4.2. Arbeidsvoorwaarden	21
4.3. Vervoerkosten	22
4.4. Verhuisregeling de Baak	23
4.5. Parkeerbeleid de Baak	23
4.6. Uitgangspunten gemeente Noordwijk	24
<u>Deelconclusie:</u>	23

5. Parkeerknelpunten	26
<u>Deelconclusie:</u>	29
6. Mogelijkheden om het parkeerprobleem op te lossen	30
6.1. Toename parkeerplaatsen	30
6.2. Alternatieven vervoerswijze	31
6.3. Particuliere verbindingdiensten	32
6.4. Overige oplossingen	34
<u>Deelconclusie:</u>	35
7. Conclusies mobiliteitsonderzoek	36
8. Aanbevelingen	39
8.1 Kosten & Baten	43
8.2 Implementatietraject	46
Literatuurlijst	47
Begrippenlijst	49
Bijlagen:	
Bijlage 1:	Organogram de Baak, Management Centrum VNO-NCW
Bijlage 2:	Enquête woon-werkverkeer
Bijlage 3:	Vragenlijst bezoekersverkeer
Bijlage 4:	Overzicht regeling reiskostenvergoeding woon-werkverkeer
Bijlage 5:	Woonplaatsenscan / spreiding woon-werkverkeer
Bijlage 6:	Woonplaatsenscan / spreiding bezoekersverkeer
Bijlage 7:	Enquête resultaten (bereikbaarheid) woon-werkverkeer
Bijlage 8:	Enquête resultaten (bereikbaarheid) bezoekersverkeer
Bijlage 9:	Overzicht parkeersectoren gemeente Noordwijk (Boulevard)
Bijlage 10:	Overzicht deelonderzoeken/ subprobleemstellingen

Inleiding

In Nederland heerst de laatste jaren een exponentiele groei van het aantal gebruikers op het gebied alle soorten mobiliteitswijzen. Met name de auto is een vervoersmiddel die vaak gebruikt wordt, mede door het gemak en betrouwbaarheid hiervan. De gevolgen hiervan zijn duidelijk merkbaar bij het bedrijfsleven. Bij nadelige gevolgen kan men denken aan het verlies aan arbeidsuren door vertraging in het verkeer, irritatie door de (te) lange reistijd en problematiek op het gebied van parkeren. Vooral het gebrek aan parkeerfaciliteiten speelt, met name in de grote steden en kustgebieden, een grote rol bij de bereikbaarheid en tevredenheid van de organisatie¹.

Opleidingen besteden steeds meer aandacht aan het beheersen van het mobiliteitsproces van een organisatie².

Aanleiding onderzoek

Parkeren is bij steeds meer vestigingen een actueel probleem. Sommige medewerkers kunnen op hun eigen terrein geen parkeerplaats meer vinden en klanten klagen over rondjes rijden op zoek naar een vrije parkeerplaats. Binnen de Baak bestaat er dan ook onduidelijk, over het parkeer/ mobiliteitbeleid van het personeel, klanten en gasten. Daardoor ontstaat, met name in diverse jaargetijden en dagdelen, parkeerproblemen. De Baak wil nagaan of het mogelijk is om, bijvoorbeeld in samenwerking met de gemeente of omliggende bedrijven/ hotels, tot een oplossing te komen. De volgende onderzoeksvraag zal hieraan gekoppeld worden:

- *Hoe kan ten behoeve van de betrokken doelgroepen op basis van een vervoers/ mobiliteitplan, dat rekening houdt met wet- regelgeving en veiligheid, de parkeersituatie van de Baak te Noordwijk verbeterd worden?*

Opdrachtgever

De Baak, Management Centrum VNO-NCW, is een organisatie die de negatieve gevolgen op het gebied van mobiliteit erkent. Dit komt tot uiting door problemen op het gebied van parkeerfaciliteiten bij de Baak. De Baak wil in samenwerking met een student, studierend aan de opleiding Facility Management te Den Haag, kijken welk onderzoek er gedaan moet worden om structureel tot een oplossing te komen. Opdrachtgever voor dit project is de heer Metselaar, financieel directeur van de Baak.

Onderzoeksdoelstelling

Een adviesrapport als leidraad op het gebied van vervoermanagement, m.b.t. het parkeerprobleem bij de Baak. In dit rapport wordt inzicht verschaft in de knelpunten en verbeterpunten op het gebied van vervoermanagement, een inventarisatie van huidige beleid, advies met betrekking tot implementatie van de verbeterpunten en een analyse van de kosten en baten.

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat.: *Werkmodel vervoermanagement*

² www.facility-info.nl

Mobiliteitsdoelstelling

De doelstellingen moeten het gewenste resultaat weergeven en tegelijkertijd ook realiseerbaar zijn. De hoofddoelstelling van vervoermanagement in het algemeen is het reduceren van het autogebruik. De aanleiding van het project, is de aanpak van het parkeerprobleem bij de Baak. Of dit gebeurt door middel van een daling van het autogebruik, het hanteren van een alternatieve vervoerswijze of een andere verdeling van de parkeerplaatsen moet gebeuren, wordt in oplossingsfase bepaald³. Vooronderzoek heeft uitgewezen dat bij een maximale bezetting, van zowel het woonwerk als het bezoekersverkeer, er een parkeerplaatstekort is van 17 % per dag.

Tekort:	25
Totaal autosolisten:	<u>150</u>
% tekort	17%

De keuze van de aanpak van het parkeerproblematiek is verwerkt in de volgende doelstelling:

- Een vergroting van de parkeercapaciteit met 17 %
- Een daling van de autoratio van de organisatie met 17 %

Een projectdoelstelling voldoet pas indien deze voldoet aan het gewenste eindresultaat, een realistische eindsituatie en de daarbij behorende evaluatie.

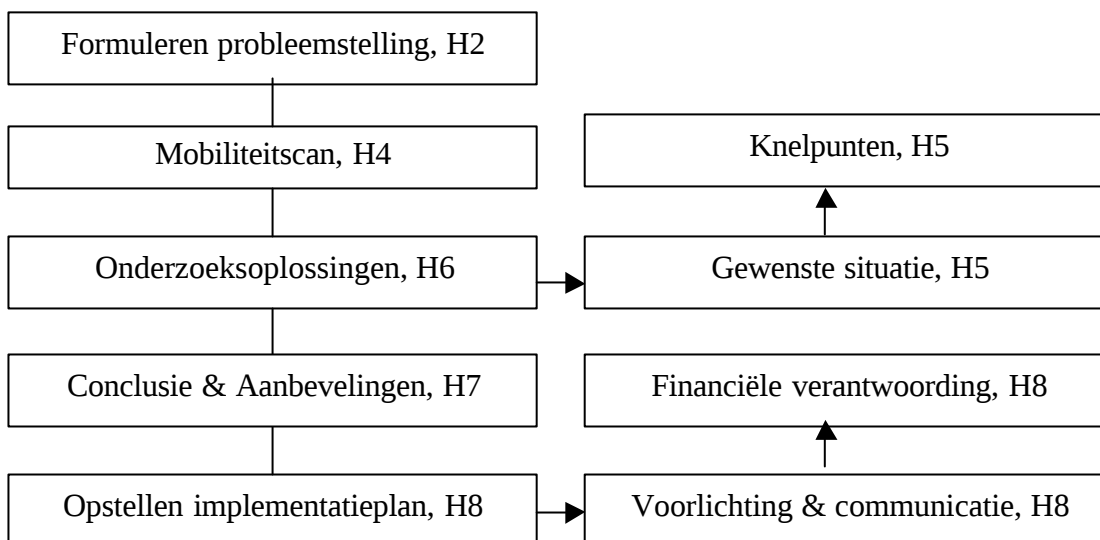
Gewenste mobiliteitsituatie

Onder de gewenste situatie wordt verstaan de situatie waarbij zowel het woon-werkverkeer, bezoekersverkeer en het zakelijk verkeer voorzien zijn van een ideale parkeersituatie. De parkeerplaatsen op eigen terrein en omgeving zouden bij de Baak elke dag(deel) van de week beschikbaar moeten zijn voor de gebruikersgroepen van de Baak.

Het komt erop neer dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn voor de gehele vervoerstroom naar de Baak per dag.

Opbouw rapport

Het rapport is ingedeeld aan de hand van vervoersmanagement stappenplan⁴. Een algemene toelichting op dit model volgt in het theoretisch kader, hoofdstuk 3.



Figuur 1: Vervoermanagementplan

³ C.R.O.W.: Leidraad sturend parkeerbeleid

⁴ Bureau mobiliteit op maat.: Beweging in uw zaak + eigen interpretatie

1. De Baak Management Centrum VNO-NCW

Het onderzoek waarvan dit rapport het resultaat is, is uitgevoerd in opdracht van de Baak. In dit eerste hoofdstuk worden achtereenvolgens de structuur, organisatiestructuur en de afdelingen beschreven. Tevens wordt er een korte toelichting gegeven van de vereniging VNO-NCW. Verder wordt ingegaan op de gebruikersgroepen van de Baak.

1.1 De vereniging VNO-NCW

De vereniging VNO-NCW is voortgekomen uit het verbond van Nederlandse Ondernemingen en het Nederlandse Christelijke Werkgeversverbond en is de grootste centrale ondernemersorganisatie van Nederland⁵. De vereniging bundelt regionaal, nationaal en internationaal, de gemeenschappelijke belangen van de honderd-vijftig brancheverenigingen met de ruim 80.000 daarbij aangesloten ondernemingen en van de vijf regionale werkgeversverenigingen en Jong Management met bijna 8500 persoonlijke leden.

Voor een optimale dienstverlening aan de leden is de Vereniging VNO-NCW een samenwerkingsverband aangegaan met:

- de algemene werkgeversvereniging VNO- NCW (AWVN), die onder andere adviseert over arbeidsverhoudingen op branche en ondernemingsniveau. Deze worden vertaald in praktisch toepasbare cursussen en workshops.
- De stichting De Baak
- De MKB Adviseurs, dit is een economisch en juridisch zelfstandig opererend adviesbureau dat zich met behulp van persoonlijke adviseurs speciaal richt op het midden en kleinbedrijf. Verder verzorgt zij cursussen en trainingen voor ondernemers
- en medewerkers in het midden en klein bedrijf.

1.2 De Baak

De Baak, het opleidingsinstituut van werkgeversvereniging VNO-NCW verzorgt een groot aantal activiteiten op het gebied van opleidingen en management development. De Baak wil voor ondernemers, bestuurders en managers het instituut zijn waar kennis, inzichten en vaardigheden wordt verworven op alle managementgebieden⁶.

In 1959 is de zelfstandige stichting de Baak Noordwijk opgericht.

Wie zijn de klanten van de Baak?

Wanneer je het binnen een organisatie over gebruikers hebt, bedoel je in feite al diegene waarvan de onderneming afhankelijk is van het bestaan. Globaal kun je spreken over interne en externe gebruikers.

Onder *interne gebruikers* worden met name de werknemers bedoeld. De werknemers en leveranciers hebben een ondersteunende functie in het primaire proces. Deze zijn verdeeld in 4 hoofdgroepen, administratie, horeca/ hotel, ondersteuning, hoger management en het programmamanagement. Voor een verdeling van de werknemers over de verschillende afdelingen verwijst ik u naar het organogram, zie bijlage 1.

⁵ www.vno-ncw.nl

⁶ www.debaak.nl

De *externe klant/ gebruiker* is de afnemer van de diensten die de organisatie levert. De organisatie probeert steeds een realistische inschatting te maken van de verwachtingen van de klant. De dienstverlening van de Baak is primair gericht op:

- Het hoger management van profit en non-profit organisaties, te weten: ondernemers, bestuurders en hoge functionarissen;
- Hogere leidinggevendenden binnen de departementale overheid en lokale overheden;
- Het aankomend hoger management uit dezelfde categorie, ondernemingen en instellingen.

Ondernemingen, instellingen of de klant hoeven geen lid te zijn van de vereniging VNO-NCW om de verschillende programma's te kunnen volgen.

1.3 De structuur

Het bestuur van de Baak wordt gevormd door vertegenwoordigers uit diverse sectoren van het bedrijfsleven en de overheid. De stichting 'de Baak' heeft als *doel* leiders van ondernemingen/ organisaties en hun medewerkers gelegenheid te bieden om de kennis, de kunde, alsmede het inzicht voor de uitoefening van hun bestuurlijke taak, te verhogen.

Ter bereiking van deze doel hanteert de stichting de volgende middelen⁷:

- Conferenties,
- Cursussen,
- Schriftelijke voorlichting,
- Adviezen.

1.4 Organisatiestructuur

Het *primaire proces* van de Baak omvat een groot aantal activiteiten op het gebied van opleidingen en management development, waarbij het verwerven van kennis, inzichten en vaardigheden centraal staan.

De *facilitaire (ondersteunende) diensten* omvatten de cursusondersteuning, planning, receptie, repro, audiovisuele dienst, de catering, de technische dienst, de huishouding en ondersteunen het primaire proces. Oftewel het 'indirect' ondersteunen van programma's die bij de Baak gegeven worden.

Een vereenvoudigde organogram is te vinden in bijlage 1.

1.5 Missie

Een goede omschrijving van de missie verschaft inzicht in de organisatiefilosofie en cultuur, alsmede in de aard van de concurrentie van de stichting. De missie van de Baak geeft dus aan welke functie de Baak in de markt wil vervullen en definieert daarmee haar bestaansrecht. De missie is als volgt geformuleerd:

- De Baak is een bijzondere organisatie die anderen en onszelf door leren verder helpt.

⁷ Q.L. Pronk.: *Interne Klantevredenheid*

Voor de uitwerking van deze missie en visie is gekozen voor het concept van de Balanced Scorecard⁸. Hierbij wordt bedrijfsvoering gezien vanuit de vier hieronder genoemde strategische perspectieven. De strategische doelen worden door de Balanced Scorecard ingedeeld in vier strategische perspectieven, te weten:

1. Klant en marktperspectief; *Hoe ziet de klant ons?*
Klanten van de Baak zijn cursisten, organisaties uit het bedrijfsleven en overheid.
2. Innovatie en leerperspectief: *Zijn we in staat continu te innoveren en te verbeteren?*
De baak innoveert op het gebied van product vernieuwing- ontwikkeling en onderzoek.
3. Intern perspectief: *Waarin willen wij excelleren?*
De Baak wil sturing van de organisatie, beheersing, control en interne (bedrijfs) processen.
4. Financieel perspectief: *Hoe houden wij de financiële basis gezond?*
De Baak houdt zich gezond door financieel management en solvabiliteit toe te passen.

Aangezien de Baak een redelijk evenwicht heeft in de bovengenoemde perspectieven kan zij spreken van een gezonde bedrijfsvoering.

Deelconclusie:

- Hoe is de organisatiestructuur en haar gebruikers (op het gebied van cultuur) van de Baak te beschrijven?

De Baak Management Centrum is aangesloten bij het verbond VNO-NCW (Nederlandse Ondernemingen en het Nederlandse Christelijke Werkgeversverbond). Dit is de grootste centrale ondernemingsorganisatie van Nederland.

De Baak verzorgt cursussen en activiteiten op het gebied van opleidingen management development. Hier is het primaire proces op gericht. De Baak verdeelt haar organisatie in interne gebruikers (werknemers en leveranciers) en externe gebruikers (hoger management, leidinggevend en aankomend management binnen een extern bedrijf of onderneming).

De ondersteunende diensten, waaronder de facilitaire dienst, zijn indirect betrokken bij het aansturen en ondersteunen van de diverse cursussen aan de externe gebruikersgroepen.

De bedrijfsvoering van de Baak is 'getest' aan de hand van een balanced score card, waaruit gebleken is dat er bij de Baak een gezonde bedrijfsvoering heerst.

Belangrijk hierbij is om te weten hoe de cultuur van de gebruikersgroepen van de Baak te beschrijven is. De organisatiecultuur bij de Baak komt tot uiting in de huisstijl, logo's, uniformen, gebouwen, tradities en taalgebruik⁸. De Baak is een resultaatgericht, mensgericht bedrijf, waar de collega's gezien worden als mensen die zich gemakkelijk voelen in onbekende en risicovolle situaties. De Baak heeft een open bedrijfsvoering, waar de medewerkers open staan voor nieuwkomers en buitenstaanders. Naast de informele sfeer die er bij de Baak is, heerst er een vrij losse controlefunctie.

De externe doelgroepen zijn te omschrijven als zakelijk, communicatief vaardige mensen. Het zijn mensen uit het hogere management van een bedrijf, waar positief innovatief gedrag een grote rol speelt. Veranderingen op basis van beleid en gedrag bij deze gebruikersgroep is moeilijk te accepteren.

⁸ D.Keuning & D.J.Eppink.: *Management & Organisatie*

2. Onderzoeksopzet

In het onderzoeksopzet wordt de aanleiding gegeven voor de probleemstelling, de methoden van onderzoek voor het beantwoorden van de subprobleemstellingen en de communicatie tijdens het onderzoek aangegeven⁹.

2.1 Aanleiding onderzoek

Zoals in de inleiding naar voren is gekomen, is de parkeerproblematiek een steeds actueler probleem bij veel organisaties. Veel organisaties kampen met een tekort aan parkeerplaatsen. Toegepast op de Baak klagen steeds meer medewerkers en klanten, met name in de zomermaanden, over eindeloos rondjes rijden op zoek naar een kosteloze parkeerplaats. In eerste instantie moet onderzocht worden hoe een mobiliteitbeleid van invloed kan zijn op het parkeerproblematiek van de Baak. Het dient rekening te houden met de veiligheid en wettelijke bepalingen van de gemeente en de centrale overheid.

Een goed en volledig vervoersmanagementbeleid, gerelateerd aan het parkeerprobleem van de Baak, kan zowel op korte als op lange termijn uitkomst bieden.

Het is zaak goed inzicht te verkrijgen en te houden in de mobiliteit rond de organisatie. De volgende probleemstellingen en de daarbij behorende subprobleemstellingen zijn daarvoor opgesteld.

2.2 Probleemstelling

- Hoe kan ten behoeve van de betrokken doelgroepen op basis van een vervoer/mobiliteitplan, dat rekening houdt met regel- en wetgeving en veiligheid, de parkeersituatie van het gebouw van de Baak verbeterd worden?

Voor een overzicht van de deelonderzoeken verwijs ik u naar paragraaf 2.8¹⁰

2.3 Onderzoekstype

Er is gebruik gemaakt van gegevens van kwalitatieve aard¹¹. Het onderzoek is beschrijvend kwalitatief te beoordelen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het VMIM- model¹². Het VMIM, (Vervoermanagement Informatie Model), is een model waarmee op gestructureerde wijze gegevens ten aanzien van de personenverkeersstromen geïnventariseerd worden. Het model is te vinden in hoofdstuk drie, theoretisch kader. Het VMIM- model word ondersteund met (theorie)modellen die de bereikbaarheid en de vervoerswijze toetsen.

⁹ R.F.Bouter.: *Handleiding voor de afstudeerstage*

¹⁰ of Bijlage 10

¹¹ Genet, C.M.: *Methode van onderzoek en de markt*

¹² www.vmim.nl

2.4 Onderzoeksvorm/ ontwerp

Het onderzoek is te verdelen in twee fases. In de eerste fase zal er een duidelijk beeld moeten komen van het huidige beleid van de Baak op het gebied van vervoermanagement. De gegevens zullen verzameld worden door middel van deskresearch (gebruik van bestaande situatie), survey- onderzoek (met de nadruk op observeren) en enquêtes¹³. De tweede fase zal betrekking hebben op het oplossingsonderzoek. In deze fase zal onderzocht worden welke oplossingen er zijn om het huidige beleid aan te passen. Hierbij wordt er een financiële analyse gegeven van de betreffende oplossing en wordt aangegeven welke gevolgen/ consequenties dit heeft voor de Baak.

2.5 Onderzoekspopulatie

Het is van belang duidelijkheid te verschaffen bij wie of wat er gegevens verzameld of onderzocht dient te worden. De onderzoekspopulatie is de groep bij wie uiteindelijk onderzoek gedaan wordt. Aangezien er uiteindelijk een uitspraak wordt gedaan over een deel van alle betrokkenen, kan er niet gesproken worden van een populatieonderzoek, maar van een steekproef. Een steekproef bestaat derhalve uit dat gedeelte van de populatie dat is geselecteerd om gegevens over de gehele populatie op te leveren. Het is van belang om de populatie, waarover er een steekproef getrokken wordt goed en nauwkeurig te beschrijven. De te omschrijven eenheden kan als volgt ingedeeld worden¹⁴:

- Woon-werkverkeer (Personen die werkzaam zijn bij de Baak in Noordwijk inclusief de programmamanagers van Noordwijk en Driebergen);
- Het zakelijk verkeer (De werknemers, programmamanagers en externe docenten van en naar de klanten, leveranciers en tussen het verkeer tussen de Baak Noordwijk en Driebergen);
- Het bezoekersverkeer (De cursisten en hotelbezoekers die naar de Baak komen).

De steekproef is genomen aan de hand van enquêtes, interviews en deelname aan vraaggesprekken. Aan de hand hiervan is een goed resultaat verkregen die de gehele populatie vertegenwoordigd. De enquêtes zijn verspreidt onder zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer in een tijdsbestek van twee tot drie weken. Informatie, over het zakelijke verkeer, is verkregen aan de hand van vraaggesprekken met het personeel binnen de Baak.

2.6 Analysetechnieken

Een systematische en doelgerichte werkwijze vereist dat er snel afgevraagd wordt wat er met de verzamelde gegevens gedaan wordt. Het is dus van belang om aan te geven welke analysetechnieken gebruikt gaan worden, zodat er geen onduidelijkheden optreden.

Aangezien het onderzoek als kwalitatief beschrijvend gedefinieerd kan worden, zal er voornamelijk gebruik worden gemaakt van tabellen, grafieken en maatstaven¹⁵. (zie bijlage 7 & 8). Op deze manier kunnen eventuele verschillen en relaties bepaald worden. Bij het verwerken van de gegevens zal met name gebruik worden gemaakt van een procesmodel.

¹³ Genet, C.M.: *Methode van onderzoek en de markt*

¹⁴ Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*

¹⁵ Bijlage 7 & 8

2.7 Dataverzamelingmethoden

De volgende dataverzamelingmethoden zullen gehanteerd worden¹⁶:

- Literatuuronderzoek;
- Deskresearch;
- Participatie;
- Documenten;
- Interview en enquête (een gedeelte van de populatie);
- Observatie.

2.8 Deelonderzoeken per subprobleemstelling

Terugkomend op de deelonderzoeken is het van belang te onderzoeken hoe deze zijn geanalyseerd. Dit is eenvoudig weergegeven aan de hand van een tabel (zie volgende blz.) De volgende vragen zijn van toepassing op de deelonderzoeken.

- Wat is er geobserveerd?
- Hoe is er geobserveerd?
- Waar zijn de resultaten?
- Waarvoor zijn de resultaten gebruikt?

Voor een uitgebreide toelichting, betreffende het doel per deelonderzoek verwijs ik u naar bijlage 10.

¹⁶ D.B.Baarde e.a.: *Basisboek Methoden en technieken*

Sub. probl.	Wat geobserveerd	Hoe geobserveerd	Waar zijn de resultaten	Waarvoor geobserveerd
1.	- Interne & externe gebruikers - Cultuurdimensie - Branche ontwikkelingen	Literatuurstudie Observatie Interviews	H1, beschrijving de Baak	Inzicht krijgen in gebruikersgroepen en gewoonten/ ritmes
2.	- Definitie vervoermanagement - Definitie bereikbaarheid - Theoretische modellen	Deskresearch Interviews Literatuurstudie (vooronderzoek) Theoretisch kader	H3, theoretisch kader	Inzicht krijgen in theorie omtrent mobiliteitmanagement Toegepast op het parkeerproblematiek
3. & 4.	- Spreidingsplots woon-werk/ bezoekersverkeer - Ritmes diverse gebruikers - Arbeidsvoorwaarden - Parkeerterreinen - Mobiliteit feiten - Totale huidige vervoerkosten	Enquête Vragenlijst Interviews Interne – documenten Observatie	H4, huidige situatie	Inzicht krijgen in de huidige mobiliteit situatie. Hierdoor een Uitgangssituatie. Dit later vergelijken met gewenste situatie. Uit de huidige situatie kunnen knelpunten opgesteld worden.
5.	- Knelpunten i.v.m. de gewenste situatie/ doelstellingen	Enquete Interviews Interne - documenten Observatie	H5, knelpunten huidige mobiliteitsbeleid	Inzicht krijgen in de huidige problemen rond het parkeerprobleem. Hiervoor dienen oplossingen aangedragen te worden.
6.	- Extra parkeerfac. in de omgeving. - Interne oplossingen - push en pull maatregelen - Huidige vervoersprojecten - Deelname vergaderingen - Alternatieve vervoerswijze	Benchmarking Enquête Interviews Observatie Literatuurstudie	H6, knelpunten huidige vervoersbeleid	Oplossingen aandragen ter verbetering van de in hoofdstuk 5 onderzochte knelpunten m.b.t. het huidige parkeerprobleem/
7.& 8.	- Draagvlak en succesfactoren per oplossing - Huidige beleid m.b.t. de cultuurdimensie (invoering) - financiële haalbaarheid	Literatuurstudie Benchmarking Leveranciers - onderzoek	H7 & 8, conclusie en aanbevelingen	Inzicht krijgen in de best haalbare structurele oplossing voor de huidige knelpunten.

Figuur 2: Overzichtdeelonderzoeken

3. Vervoermanagement

Het theoretisch kader, betreffende het vervoersmanagement in algemene zin, bestaat uit de volgende onderwerpen:

- Algemene theorie over *vervoersmanagement*
- Stappenplan vervoersmanagement, gerelateerd aan *parkeermanagement*
- Theoretisch model op het gebied van *bereikbaarheid* uitgedrukt in *reistijd*
- Theoretisch model met betrekking tot de *vervoerswijze* van de medewerkers

3.1 Definitie vervoermanagement

Vervoermanagement is als vakgebied in Nederland al bijna 14 jaar oud. In die periode is veel kennis opgedaan over een efficiënte omgang met vervoer in een organisatie: met vervoermanagement kan een organisatie de vervoerkosten beheersen of zelfs terugdringen, bijdragen aan een goede bereikbaarheid van de organisatie en het verbeteren van parkeerfaciliteiten¹⁷.

Om duidelijkheid te verschaffen over het ‘begrip’ vervoersmanagement is de volgende definitie opgesteld:

- Vervoersmanagement is het plannen, aansturen en beheren van de door personen gegenereerde verkeers- en vervoersstromen van en naar een of meer locaties¹⁸.

Onder plannen, aansturen en beheren wordt verstaan dat het management moet aansluiten bij de (sub) doelen van de organisatie. De locatie waarover in de definitie gesproken wordt, kan een bedrijf of bedrijventerrein zijn, of een organisatie met meerdere vestigingen.

Onder verkeers en vervoersstromen die onder het vervoermanagement vallen, worden meestal beperkt tot het personenverkeer. Daarbij worden drie stromen onderscheiden¹⁸:

- Woon- werkverkeer
- Zakelijk verkeer
- Bezoekersverkeer

3.1.1 Aanleiding vervoermanagement

Aanleidingen om gericht vervoermanagement te gaan toepassen verschillen naar oorzaak (intern of extern) en in de mate waarin de oorzaken de organisatie raken. In veel situaties is er spraken van een combinatie van aanleidingen. De reden vallen onder één van de volgende vijf perspectieven¹⁹:

- A. Mobiliteit is een knelpunt voor organisatie of vestiging
- B. Mobiliteit is een aandachtspunt voor personeel en organisatie
- C. Aandacht voor mobiliteit wordt door het personeel gevraagd.
- D. Aandacht voor mobiliteit is onderdeel van maatschappelijke verantwoording
- E. Aandacht voor mobiliteit wordt van buiten aan de organisatie gevraagd.

¹⁷ J. Pepping.: *De luchtmacht over de weg*

¹⁸ Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*

¹⁹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat.: *Werkmodel vervoermanagement*

Aangezien het rapport is opgesteld met als doel het aandragen van parkeeroplossingen zal de theorie niet verder strijken tot aandachtspunt A.

3.1.2 Mobiliteit is een knelpunt voor organisatie of vestiging

Mobiliteit kan op verschillende oogpunten voor een organisatie als knelpunt beschouwd worden. Mobiliteit is een knelpunt voor de organisatie, indien er bijvoorbeeld parkeerproblemen ontstaan rond de vestiging of indien de mobiliteit essentieel is voor de organisatie of de (primaire) bedrijfsvoering²⁰. Lange tijd hebben bedrijven en instellingen doorgaans ruime mogelijkheden gehad om op eigen terrein parkeerruimte te bouwen en konden zij onbelemmerd gebruik maken van parkeergelegenheden op de openbare weg²¹. Langs diverse lijnen zijn ontwikkelingen gaande waardoor in de komende tijd parkeermogelijkheden minder ruim voorhanden zullen zijn dan voorheen. In de eerste plaats voeren de overheden een beleid dat gericht is op terugdringing van de groei van de automobilititeit. Als op dit punt niets wordt ondernomen, zal het autogebruik tot 2010 met 70% toenemen. Het beleid is vooral gericht op het terugdringen van het autogebruik in het woon-werkverkeer. In de tweede plaats worden bedrijven en instellingen steeds actiever op het terrein van het eigen vervoersmanagement, de sturing van de vervoermiddelkeuze in het woon-werkverkeer en in het zakelijk verkeer. Bedrijven stellen zich kortom meer en meer in op de beperking van de parkeermogelijkheden²².

Met name ontstaan parkeerproblemen wanneer er sprake is van²¹:

- Slechte/ onderbenutte inrichting van het parkeerterrein of de parkeergarage;
- Slecht beheer/ onderhoud van parkeerterrein of parkeergarage;
- Overheidsbeleid op het gebied (betaald) parkeren in de omgeving;
- Een (absoluut) tekort aan plaatsen op eigen terrein (rekening houdend met eventuele uitwijkmogelijkheden in de omgeving);
- Een tekort aan plaatsen voor speciale doelgroepen (bezoekers, werknemers).

Parkeerproblemen kunnen op verschillende niveaus aangepakt worden, te weten:

- Gekozen kan worden voor een technische oplossing
- Gekozen kan worden voor het opstellen van een parkeerplan, waarin de verdeling van plaatsen, communicatie en beheer worden geregeld.
- Parkeerproblemen kunnen opgelost worden d.m.v. vervoermanagement. Aandacht zal dan besteedt moeten worden aan maatregelen voor groepen, contacten met de buurt en overheid.

Deze laatste niveau (parkeerproblemen oplossen m.b.v. vervoersmanagement) zal van toepassing zijn op de Baak. Dit geschiedt aan de hand van de in paragraaf 3.2 toegelichte stappenplan. Allereerst is het van belang om kort de trends, betreffende het parkeerbeleid bij bedrijven kort te aan te geven.

²⁰ Ministerie van Verkeer en Waterstaat.: *Werkmodel vervoermanagement*

²¹ L. de Jong.: Het Facilitair handboek

²² www.parkeren.pagina.nl

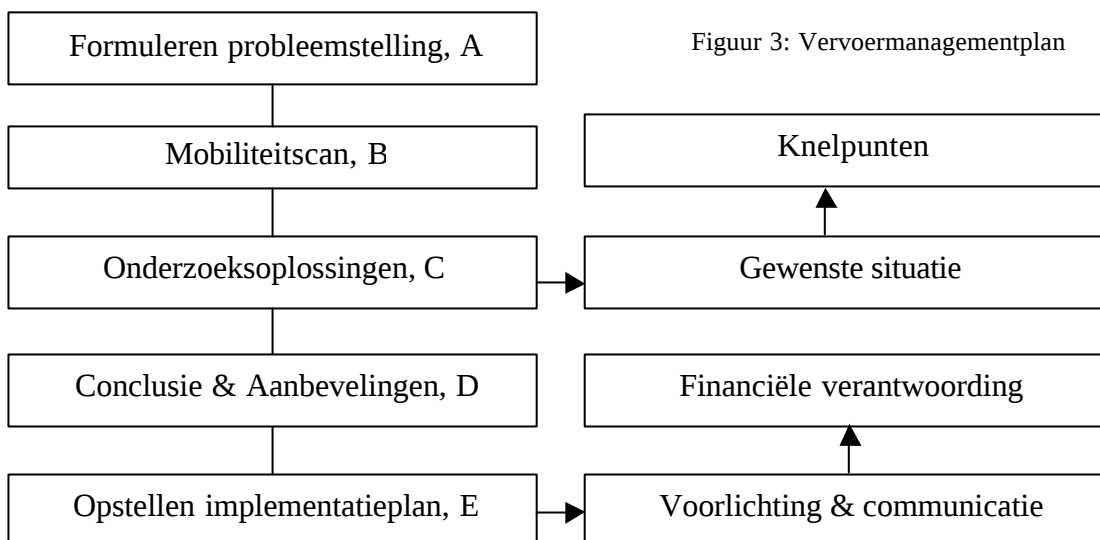
3.2 Parkeertrends:

In de brochurereeks *Parkeren bij bedrijven* zijn bedrijven en instellingen aan het woord die in dit opzicht trendsetters genoemd kunnen worden. De ervaringen van deze bedrijven en instellingen werpen onder andere licht op de trends bij kantoren en bij detailhandelsondernemingen in binnensteden. De trends zijn als volgt op te sommen:²³

1. Bedrijven en instellingen stappen af van vraagvolgend parkeerbeleid;
2. Parkeren wordt als aparte kostenpost gezien;
3. Parkeren verschijnt op de agenda van het management;
4. Bedrijven gaan binnen afzienbare tijd over tot invoering van betaald parkeren voor werknemers;
5. Mobiliteitsfondsen ontstaan als gevolg van de invoering van betaald parkeren;
6. Bedrijven gaan parkeertaken uitbesteden;
7. Ondernemers staan positief tegenover parkeerregulering om de bestaande parkeercapaciteit in de binnenstad beter te benutten;
8. De hoogte van de parkeertarieven mag volgens de ondernemers maar één doel dienen, namelijk regulering;
9. Ondernemers overwegen in de nabije toekomst participatie in de uitvoering van het parkeerbeleid in binnensteden;
10. Ondernemers ontdekken meer en meer het belang van alternatieve vervoerswijzen.

3.3 Stappenplan vervoersmanagement

Zoals hierboven al nader is toegelicht, kan een goed onderbouwd vervoersplan uitkomst bieden voor interne en externe knelpunten van een organisatie. Om deze knelpunten in kaart te brengen, is het van belang om gestructureerd te werk te gaan. Met behulp van een vervoermanagement plan kan het parkeerprobleem en de daartoe horende knelpunten en oplossingen geanalyseerd worden²⁴.



²³ L. de Jong.: Het Facilitair handboek

²⁴ Bureau mobiliteit op maat.: *Beweging in uw zaak + eigen interpretatie*

Toelichting vervoermanagementplan²⁵:

A. *Formulering probleem*

Dit is de eerste stap van het stappenplan. Voor wat betreft de probleemstelling, die voor dit project is opgesteld (zie hoofdstuk 2, onderzoekopzet) kan concreet gedacht worden aan de motieven om tot een vervoersplan over te gaan, zoals bij de baak omtrent de parkeerproblemen.

B. *Inventarisatie situatie (mobiliteitsscan)*

In deze fase wordt de geografische spreiding van woonplekken in kaart gebracht om de potentiële vervoervraag van de medewerkers in beeld te brengen. Dit kan geschieden met behulp van de postcodes van woon- en werkplek. Met behulp van de postcodes zijn vervolgens voor de huidige situatie reistijden, afstanden en kosten te bepalen. Aan het eind van fase B is in overleg met de opdrachtgever te bepalen of de uitkomsten, tegen de achtergrond van de probleem- / doelstelling en uitgangspunten voldoende aanleiding zijn om verder te gaan met de opstelling van het oplossingsplan omtrent de parkeerproblemen.

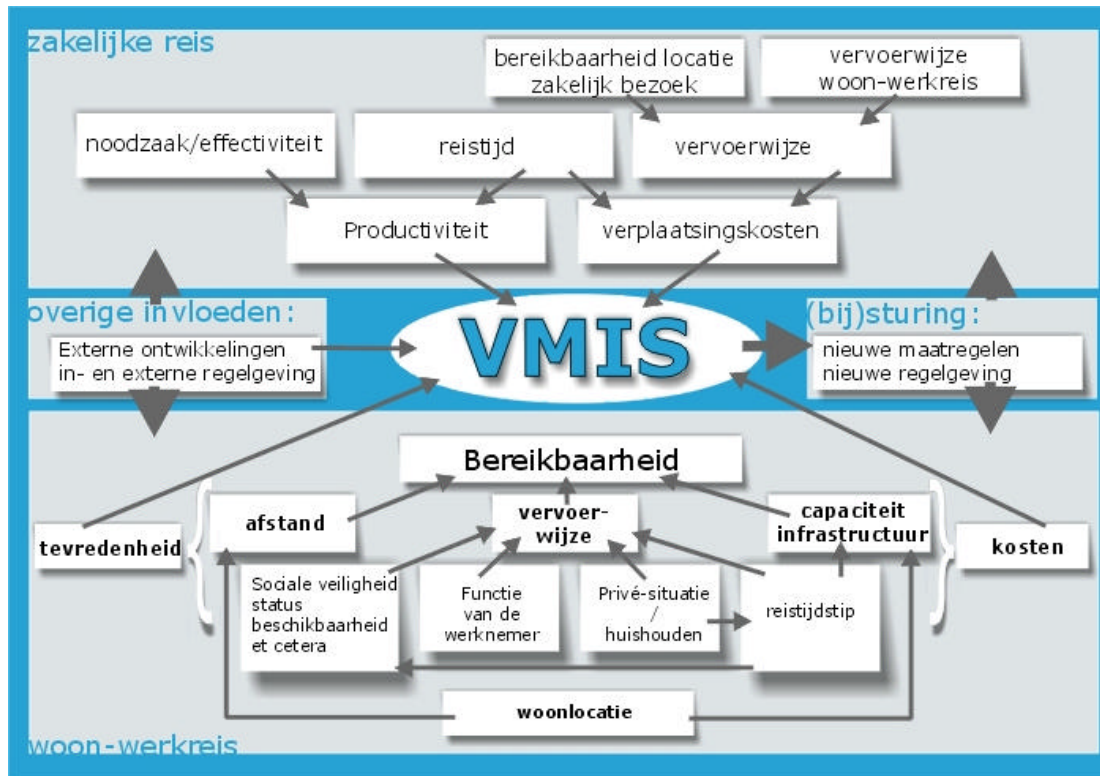
Zoals al eerder in de algemene toelichting over vervoersmanagement is vermeld, is het van belang een beeld te krijgen van zowel het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer als het bezoekersverkeer. Het woonwerk en zakelijk verkeer is een belangrijk uitgangspunt binnen het vervoersmanagement. Het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer zijn in veel gevallen onlosmakelijk met elkaar verbonden. Indien een werknemer voor het zakelijk verkeer moet beschikken over een auto, is het niet logisch voor het woon-werkverkeer te kiezen voor andere vervoersmiddelen.

De inventarisatie van het woon-werkverkeer geschiedt aan de hand van de volgende ‘vervoermanagement informatie Model’(VMIM)²⁶. Met dit model kan voor zowel het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en het bezoekers verkeer, op een gestructureerde wijze gegevens geïnventariseerd worden. Door informatie te verzamelen op basis van dit model, worden kengetallen ontwikkeld die als referentiekader kunnen dienen voor de organisatie en de gegevensverzameling binnen de organisatie. Onderzoek op basis van dit model zal voor de Baak onder andere antwoord geven op de vragen:

- Hoe lang zijn uw medewerkers onderweg?
- Hoe ligt de (woon)spreiding, kijkend naar de woonlocaties van medewerkers en bezoekers?
- Welke factoren in de woon-werkreis vormt het parkeerprobleem een afbreukrisico voor mijn medewerkers? (bijvoorbeeld: reistijd, parkeren)
- Wat zijn de totale reiskosten per verkeersgroep?
- Welke invloeden zijn bepalend voor de bereikbaarheid van de Baak per gebruikersgroep?

²⁵ www.vervoermanagement.com

²⁶ www.vmim.nl



Figuur 4: Vervoermanagement informatie Model (VMIM)²⁷

C. Gewenste situatie

Op basis van het beschrijven van het probleem en deze vervolgens te vergelijken met de huidige (mobiliteit)situatie is een overzicht van knelpunten binnen een organisatie te maken. Aan de hand van deze knelpunten kan het bedrijf zich gaan richten op het beschrijven van de gewenste situatie.

D. Conclusie en aanbevelingen

Kijkend naar de onderzoeksresultaten, zal er geconcludeerd moeten worden welke oplossingen uitkomst bieden voor het parkeerprobleem. Dit omvat het daadwerkelijke eindproduct.

Het eindproduct behelst dan ook een operationeel oplossingsplan dat op korte en langere termijn levensvatbaarheid heeft en daardoor blijvend het aandeel van het autogebruik in het woon-werkverkeer beperkt. Het eindproduct is flexibel. Dit betekent dat aanpassingen, eenvoudig zijn te realiseren. Uiteraard zal met de kostenkant zodanig rekening worden gehouden dat de oplossingen voldoen aan de gestelde voorwaarden, maar daarbinnen de financieel meest optimale parkeeroplossing wordt bereikt.

²⁷ www.vmim.nl

Per oplossing zal moeten worden aangegeven²⁸:

- Wat houdt deze maatregel in?
- Wat en hoe groot is het draagvlak van deze maatregel?
- Wat zijn de kosten van deze maatregel? (of bij financiële paragraaf)
- Wie zijn betrokken bij de uitvoering van deze maatregel?
- Hoe wordt de maatregel geïmplementeerd? (zie E)
- Wat is het verwachte effect van de maatregel?²⁹

E. Implementatie parkeeroplossingen

Vooraf in een situatie waar de individuele medewerker zelf de beslissing over de vervoerwijze neemt, is een goed afgestemd communicatie- en voorlichtingsproces een essentiële voorwaarde voor het welslagen van het plan. Er is immers onder andere een mentaliteitsverandering nodig om te bereiken dat mensen hun eigen auto laten staan ten gunste van het parkeerproblematiek. Eén van de manieren om tot het gewenste resultaat te komen is de medewerkers op de voor- en nadelen van de huidige situatie ten opzichte van de beoogde oplossing te wijzen.

Voordat een organisatie daadwerkelijk de bereikbaarheid wil gaan toetsen is het van belang dat de betreffende organisatie het begrip bereikbaarheid helder in kaart heeft gebracht.

3.4 Referentiekader bereikbaarheid

Bereikbaarheid wordt uitgedrukt in reistijd³⁰. Vaak wordt bereikbaarheid uitgedrukt in afstand, maar de praktijk leert dat de afstand erg afhankelijk is van het vervoersmiddel, tijdstip van reizen enz. Deze factoren spelen wel een rol bij de bepaling van bereikbaarheid, alleen wordt deze niet in die dimensie uitgedrukt. De reistijd wordt bepaald door de volgende drie factoren:

- De afstand te leggen afstand

De afstand wordt vervolgens weer bepaald door de *locatie* waar de werkzaamheden plaatsvinden, de *woonlocatie* van de medewerkers en de *beschikbare infrastructuur*

- Het vervoersmiddel of middelen

Het vervoersmiddel wordt bepaald door de *beschikbaarheid*, de aanwezigheid van de noodzakelijke *infrastructuur* en *andere factoren*, zoals gemak, status enz.

- Aanwezigheid en capaciteit v/d infrastructuur

De capaciteit van de infrastructuur is afhankelijk van het *tijdstip* van reizen.

²⁸ R. Brouwer.: *Facility Management Magazine*

²⁹ www.vm2.nl

³⁰ Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*

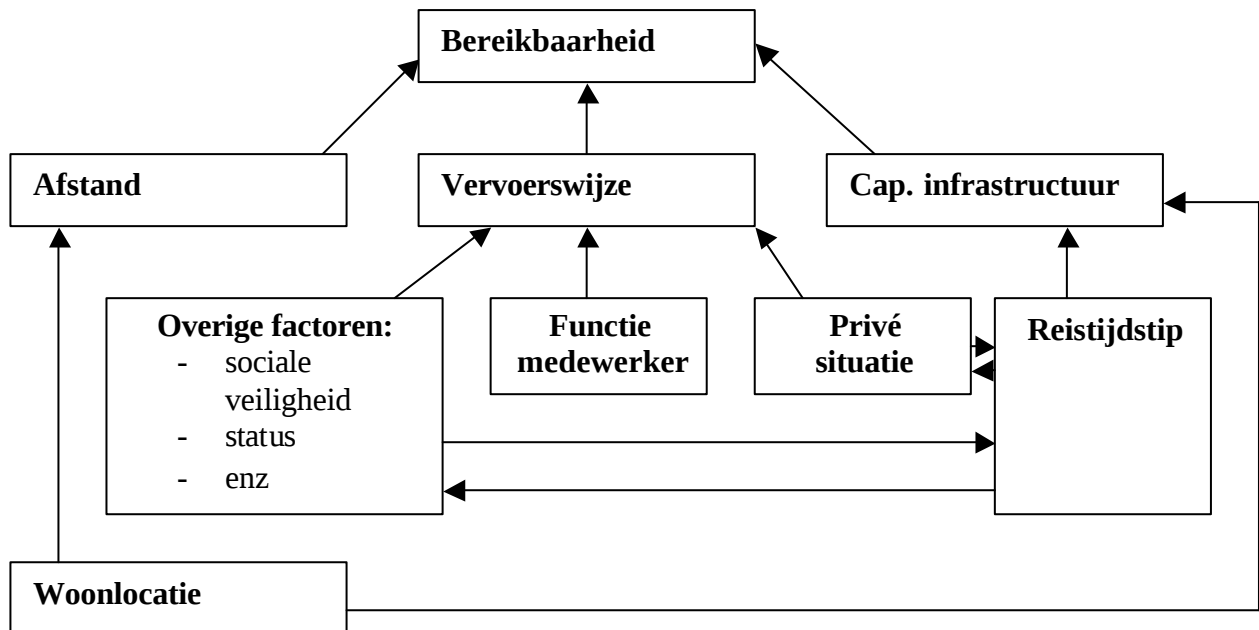
Bij het managen van bereikbaarheid is het niet mogelijk iedereen dezelfde prioriteit toe te kennen. Daar waar problemen optreden, is het van belang af te wegen welk verkeer voorrang geniet. Bereikbaarheid is een functie van tijd en plaats met als uitgangspunt het faciliteren van het primaire proces. Dit houdt in dat een organisatie moet streven naar een goed bereikbare locatie.

Een locatie is goed te noemen, indien de locatie binnen een <i>acceptabele reistijd</i> met het <i>gewenste vervoermiddel</i> op iedere <i>gewenste tijd</i> kan arriveren.

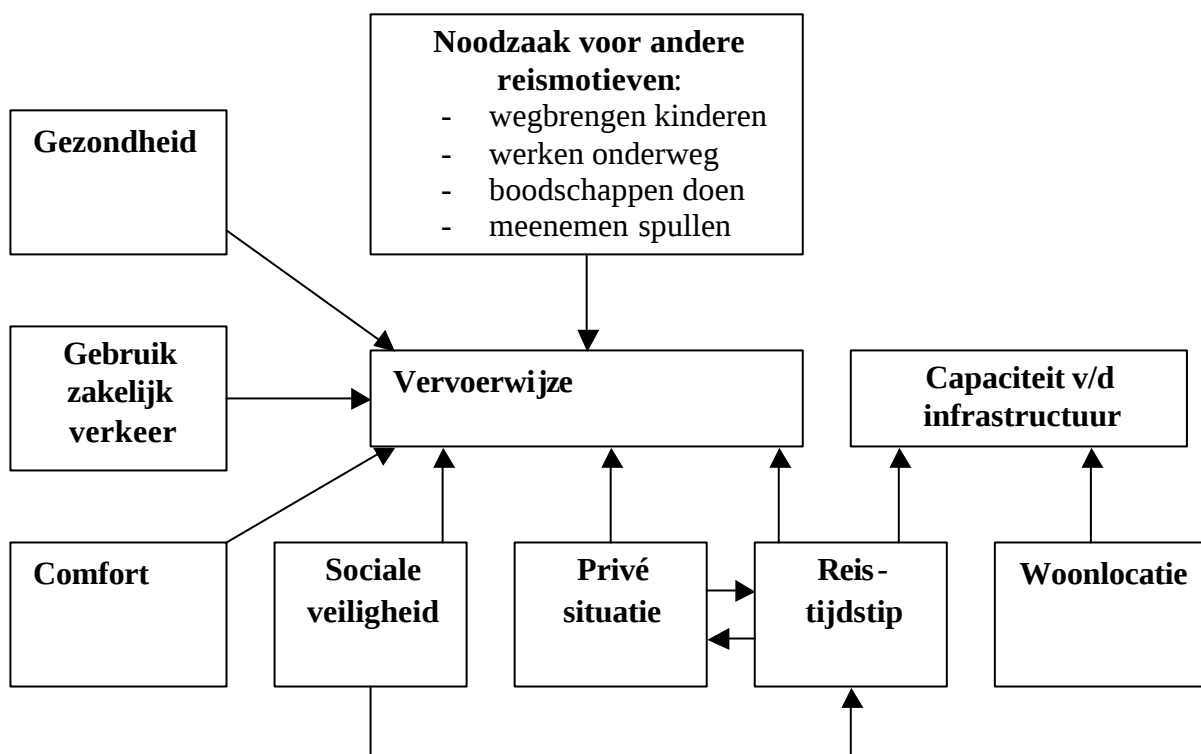
Dit betekent dus dat de werknemers van de Baak in staat moeten zijn hun taak of functie ten bate van het primaire proces te vervullen op de juiste tijd en plaats.

Het managen van bereikbaarheid kan op verschillende manieren. Door de reistijd te verkorten of door op een andere manier het discomfort van de reistijd te compenseren. Bijvoorbeeld medewerkers tevreden houden door middel van vergoedingen, extra faciliteiten, flexibele werktijden, vroege begintijden, beschikbaar stellen van snellere of comfortabele vervoerwijzen, telwerken enz.

Onderstaande figuren geven overzichtelijk aan dat de bereikbaarheid en de keuze van vervoerswijze worden bepaald door een aantal factoren. Deze factoren bepalen (in algemene context) of de bereikbaarheid voldoende is en welke vervoerswijze daarbij gehanteerd dient te worden.



Figuur 5: Bereikbaarheid uitgedrukt in reistijd³¹



Figuur 6: Uitvergroting van het model met betrekking tot de vervoerswijze²⁷

³¹ Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*

Deelconclusie:

- Wat wordt er precies verstaan onder mobiliteitsmanagement in algemene zin en hoe kan deze toegepast worden op het parkeerprobleem bij de Baak?

Vervoermanagement is over het algemeen een vrij complex en moeilijk te definiëren begrip. Vervoersmanagement in algemene zin is het plannen, aansturen en beheren van de door personen gegenereerde verkeers- en vervoersstromen van en naar een of meer locaties. Dit houdt in dat het plannen, aansturen en beheren van activiteiten moet aansturen op de doelen die de Baak heeft opgesteld. Belangrijk element is dat het vervoermanagement altijd gericht is op het woon-werkverkeer, zakelijk - of het bezoekersverkeer.

Er zijn verschillende redenen om tot vervoermanagement over te gaan, ter verbetering van het huidige vervoersbeleid van een organisatie. Bij de Baak zijn er met name mobiliteitsknelpunten voor de organisatie. Momenteel heerst er bij de Baak een parkeerproblematiek. Om dit parkeerprobleem te verhelpen wordt er gebruik gemaakt van een vervoersmanagement stappenplan.

Allereerst wordt het probleem nader gedefinieerd, waarna er een mobiliteitscan plaatsvindt van de huidige situatie. Hierbij worden afstanden, reistijd, werkritmes en mobiliteitskosten vergeleken. De huidige situatie wordt getoetst aan de hand van het VMIM model (Vervoersmanagement Informatie Model).

Aan de hand van de huidige situatie kunnen er knelpunten opgesteld worden, waarna de gewenste 'ideale' situatie in kaart gebracht kan worden.

Vervolgens moet er onderzoek verricht worden naar mogelijke oplossingen (resultaten) ter verbetering van het huidige parkeerbeleid. Hierbij wordt gehouden met de doelstellingen en knelpunten. Uit dit onderzoek moet uiteindelijk geconcludeerd worden welke oplossing het beste haalbaar en implementeerbaar is voor de baak.

Naast het stappenplan is een referentiekader over de bereikbaarheid een pré. Bereikbaarheid wordt uitgedrukt in reistijd. Deze wordt vervolgens weer bepaald door de af te leggen afstand, vervoersmiddel en de aanwezigheid van de capaciteit van de infrastructuur.

Een locatie is goed te noemen, indien de locatie binnen een acceptabele reistijd met het gewenste vervoermiddel op iedere gewenste tijd kan bereiken.

4. Mobiliteitscan de Baak

Deze inventarisatie geeft inzicht in de huidige stand van het vervoer binnen de Baak, waaronder de bereikbaarheid van de vestiging en de herkomst van het personeel. Daarnaast beschikt de Baak over een overzicht van de samenstelling van het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en het bezoekersverkeer. Dit gebeurt door middel van een geografische spreiding³². De inventarisatie geeft tevens een totaalbeeld van de huidige regelingen en voorzieningen voor het personeel.

4.1 Mobiliteitgegevens

4.1.1 Woon-werkverkeer, bestaande uit 171 werknemers³³, waarvan er momenteel 126 in fulltime en 45 in parttime dienst werkzaam zijn. De werktijden van deze groep variëren binnen een bandbreedte tussen 7.30 uur en 9.30 uur (start werkdag) en 16.00 uur en 18.00 uur (einde werkdag). Een uitzondering hierop is het programmamanagement die over het algemeen te maken heeft met flexibele werktijden. Hierdoor is het moeilijk vast te stellen wanneer deze groep dagelijks begint en eindigt met werken.

Aan de hand van een geografische spreiding van het woon-werkverkeer, zie bijlage 5, is zien dat er een duidelijke concentratie te zien is in de randstad. Met name in de omstreken van Noordwijk, te weten; Voorhout, Katwijk, Leiden en Den Haag zijn plaatsen waar het personeel vandaan komt. Tevens is te zien dat er werknemers vanuit Amsterdam en omstreken uit de buurt van Driebergen komen. Dit zijn met name programmamanagers die veel reizen tussen de Baak te Noordwijk en de Baak te Driebergen. Dit vanwege het feit dat deze (groep) werknemers geen vaste werkplaats hebben en daardoor of in de Baak Noordwijk of in de Baak Driebergen werkzaam zijn.

Hieronder zijn de totale kilometers, tijd en kosten per groep werknemers van de Baak berekend³⁴. Er is uitgegaan van een maximale bezetting van het personeel.

Groep werknemers	Totale groep in km per dag	(max.) totale tijd met de auto	Kosten boven de 10 km, per dag
Administratie	85	123,26	€ 23,8
Horeca hotel	302	386,89	€ 84,56
Ondersteuning	703	733,94	€ 196,84
Hoger management	244	202,17	€ 68,32
Progr. management	<i>Niet te beoordelen</i>		

Figuur7: Woon-werkcijfers per groep werknemers

³² Vervoermanagementbureau ad4

³³ ww.debaak.nl

³⁴ Afdeling salarisadministratie

Uit een steekproef³⁵ onder 81 deelnemers is gebleken dat de auto de meest populaire vervoersmiddel is. Met name het personeel dat vaak zakelijke reizen maakt, gebruiken de auto om naar de Baak te komen.

In onderstaande figuur is de verdeling te zien van de afdelingen met de daarbij behorende vervoerswijze voor het woon-werkverkeer.

afdelingen * verplaatsing Crosstabulation

Count		verplaatsing									Total
		auto	carpool	motor	bromfiets	fiets	lopen	trein	bus	taxi	
afdelingen	pm	16						2			18
	directie	5									5
	p&o	2									2
	administratie					5					5
	ext.com.	3									3
	horeca	3	1	1	1	5	2		3	1	17
	data	3				1					4
	web team	1				2					3
	coaching	1					1				2
	ond.inc	8									8
	ond.edc	4				3			1		8
	i.a. desk					2					2
	vraag baak	1				1					2
	repro	1			1						2
Total		48	1	1	2	19	3	2	4	1	81

Figuur 8: Afdelingen gerelateerd aan verplaatsingsmogelijkheden³⁶

4.1.2 Zakelijk verkeer; bestaande uit 60 werknemers van de 171 werknemers die jaarlijks één of meer zakelijk reizen maken³⁷.

Per jaar wordt er door het personeel van de Baak Noordwijk gemiddeld 133.958 aan zakelijk kilometers gereden. Voor de regeling van de arbeidsvoorwaarden verwijs ik naar paragraaf 3.3 (overige mobiliteitsgegevens)

4.1.3 Bezoekersverkeer; bestaande uit 4000 cursisten per jaar. Deze kunnen overnachten in 101 hotelkamers van de Baak. Er is dus een maximale bezetting mogelijk van 101. De cursusperiode, afhankelijk van de gekozen cursus, is van maandag t/m woensdag en van donderdag t/m vrijdag. Het is mogelijk om eventueel op zondagavond al in te checken³⁸.

Al deze 4000 cursisten vertrekken van hun bedrijf of hun woonplaats naar de Baak. Uit onderzoek is gebleken dat deze cursisten (klanten) zich sterk concentreren rond de gemeente Leiden en Amsterdam. Voor een overzicht van de spreiding van cursisten verwijs ik naar bijlage 6.

De kosten op het gebied van communicatie (versturen van een routeplanner via de post) brengt de meeste kosten voor het bezoekersverkeer met zich mee. Per jaar zal dit rond de €1600,- bedragen³⁹.

³⁵ Enquêteresultaten

³⁶ D.B.Baarde e.a.: *Statistiek met Spss voor Windows*

³⁷ Afdeling P & O

³⁸ Interen documenten

³⁹ Afdeling Financiële administratie

4.2 Arbeidsvoorwaarden

De Baak heeft in de arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers en bezoekers verschillende regelingen opgenomen voor het woon- werkverkeer en zakelijk verkeer. Uit de enquête is gebleken dat van de 176 fulltime medewerkers (incl. programma medewerkers) en 45 parttime medewerkers, 51,4 % van de medewerkers een vergoeding krijgt voor reizen met het eigen vervoer, 17,6% een vergoeding voor reizen met het openbaarvervoer en 31% geen vergoeding krijgt.

Woon-werkverkeer

Een werknemer bij de Baak heeft aanspraak op een tegemoetkoming, indien de reisafstand meer dan 10 km bedraagt en de werknemer daadwerkelijk heen en weer reist⁴⁰. Een werknemer die onder de 10 kilometergrens woont, maakt geen aanspraak op een dergelijke vergoeding. Wel zijn er uitzonderingen hierop gemaakt, waarbij met name de 10 kilometergrens net niet is overschreden. De hoogte van de tegemoetkoming is afhankelijk van de reisafstand en de vervoerswijze. Aan de hand van een speciaal daarvoor opgesteld formulier kunnen de werknemers hier aanspraak op maken. De reiskostenvergoeding voor het woon- werkverkeer voor de Baak is afhankelijk van de werkelijke afstand (enkele reis) tussen het vertrekpunt (huis) en de Baak. Voor 2004 zijn de vergoedingen per maand vastgesteld, zie Bijlage 4.

Indien de werknemer 20 km of verder woont gelden dezelfde vergoedingen. Per jaar worden door alle werknemers van de Baak Noordwijk gemiddeld 2230 km uitgekeerd, voor zowel de fulltime als de parttime medewerkers. De totale kosten die de Baak gemiddeld per jaar kwijt is aan het woon-werkverkeer bedraagt gemiddeld € 145.061,- per jaar⁴¹.

Zakelijk verkeer

De regeling voor het zakelijke verkeer is gebaseerd op een vergoeding van €0,28 cent per gereden kilometer. Hiervan is 18 cent onbelast en mag worden uitgekeerd. De overige 10 cent valt onder belasting en premieheffing (het meerdere bedrag boven de 18 cent moet worden belast).

Uitgaande van de vergoeding van 0,28 cent is de Baak gemiddeld € 37508,24- kwijt aan zakelijke kilometers. Belangrijk om te weten is welke gebruikersgroepen de meeste zakelijke kilometers maken. Aan de hand van deze informatie kan de grootste gebruikersgroep aangepakt worden. Zijn er bijvoorbeeld alternatieven voor het zakelijk verkeer, anders dan de auto. Van belang is dan te weten welke groep de meeste zakelijke kilometers per jaar maken. De 133.958 km is als volgt in te delen naar gebruikersgroep:

Gebruikersgroep	Gemiddelde aantal km per jaar
Programma management	91748
Noordwijk ondersteuning	32492
Assistent programma management	7661
Afdeling Accommodatie	2057
Totaal	133.958

Figuur 9: verdeling zakelijke kilometers naar hoofdkostenplaats, exclusief het gebruik van lease-auto's

⁴⁰ Bijlage 4

⁴¹ Financiële administratie

Te zien is dat met name het programmamanagement en het ondersteund personeel de grootste gebruikersgroep is. Deze groepen maken veel kilometers naar klanten, docenten en projecten. Indien een zakelijke reis wordt afgelegd door een vervoerswijze anders dan de auto, wordt deze volledig vergoed. De werknemer dient wel een bewijs van deelname van een desbetreffende vervoerswijze te laten zien.

Bezoekersverkeer

Er is geen vast bedrag die gehanteerd wordt voor vergoeding van het bezoekersverkeer. Het bedrag dat de cursisten betalen voor een cursus is verrekend met het bedrag voor reiskostenvergoeding. Dit bedrag aan reiskostenvergoeding is een vast bedrag, die niet wordt aangepast met het aantal kilometers die de cursist maakt.

4.3 Vervoerkosten

Jaarlijks maakt de Baak kosten voor organisatiegebonden mobiliteit. Zo ontvangen medewerkers een reiskostenvergoeding voor de woon- werkverplaatsing en geeft de Baak geld uit aan lease-auto's en zakelijke autokilometervergoeding. Hoewel het bedrag dat aan vervoerkosten wordt uitgegeven vrij hoog kan zijn, beschikt de Baak niet over een duidelijke totaaloverzicht.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de totale (mobiliteit) kosten per jaar, die de Baak gemiddeld kwijt is aan vervoermanagement. Deze kosten zijn gebaseerd op beschikbare gegevens uit 2003⁴².

Kostenpost	Totale mobiliteitskosten, bedragen in €
Parkeerplaatsen:	190.000
Lease auto:	185.000
Woon-werkverkeer:	145.061
Zakelijk verkeer:	- Boven 10 km: 36.245 - Tot 10 km: 8.764 - Externe docenten: 8.581 - Externe PM: 135.258
Openbaar vervoer:	16.854
Vergunningen:	4.140
Communicatie:	1.600
Totale mobiliteitkosten:	€ 726.503

Figuur 10: totale vervoerskosten de Baak

⁴² Afdeling salarisadministratie

Toelichting berekening

- *Kosten per parkeerplaats*⁴³: (m2 x opp. parkeerplaats x aantal parkeerplaatsen)
- *Lease auto* (23 stuks): bedrag is incl. benzine, verzekering en het bedrijfsbusje
- *Vergoedingsregeling woon-werkverkeer*: zie voor verdere toelichting §4.2.
- *Vergoedingsregeling zakelijk verkeer* (0,28 cent): zie voor verdere toelichting § 4.2.
- *Vergoeding openbaar vervoer*: In 2003 waren er 10 werknemers die met het OV naar de Baak kwamen, waarvan er inmiddels 1 is overgestapt op de gratis busverbinding van connexxion.
- *Vergunningen*: 50 stuks gekocht voor de bezoekers en 10 stuks voor het personeel voor een periode van 6 maanden, €11,50 per stuk. (60 x 11,50 x 6)
- *Kosten communicatie*: Routebeschrijving (cursisten), kopie vergunningen (assistenten), postzegel.

4.4 Verhuisregeling de Baak

Indien een medewerker op verzoek van de directie van de Baak verhuist of praktische gronden in relatie tot het werk zelf besluit te verhuizen, kan de betrokkene in aanmerking komen voor een geheel of gedeeltelijke tegemoetkoming in de kosten van deze verhuizing⁴⁴.

Voor vergoeding komen in aanmerking:

- de kosten van transport van de inboedel inclusief de kosten van in- en uitpakken en de transportkosten.
- De kosten van herinrichting tot een bedrag van maximaal één (bruto)maandsalaris.

Vergoedingen voor verhuiskosten horen in het algemeen tot het loon, maar kunnen belastingvrij worden vergoed, indien de werknemer binnen twee jaar verhuist na het aanvaarden van de dienstbetrekking naar een woning die ligt binnen een afstand van 10 kilometer van de nieuwe arbeidsplaats.

4.5 Parkeerbeleid de Baak

De Koningin Astridboulevard en zijn omgeving beschikt momenteel over ongeveer 300 parkeerplaatsen⁴⁵.

De Baak beschikt over een eigen parkeerfaciliteit, waar 49 auto's kunnen parkeren. Deze 49 parkeerplaatsen zijn uitsluitend bestemd voor het bezoekersverkeer. Daarnaast beschikt de Baak over 75 vergunningen, die gebruikt kunnen worden op vergunninghoudende parkeerplaatsen aan de Koningin Astridboulevard. Deze zijn voor algemeen gebruik. De cursisten kunnen een vergunning (in de vorm van een plastic origineel) ophalen bij de receptie, waarna er geparkeerd mag worden op de vergunninghoudende parkeerplaatsen. De werknemers maken gebruik van kopieën.

⁴³ Grontmij Advies & Techniek.: *Parkeervoorziening De Baak te Noordwijk aan Zee*

⁴⁴ Afdeling P & O

⁴⁵ Gemeente Noordwijk.: *Evaluatie betaald parkeren*

Ook woon-werkverkeer van de Baak kunnen hun auto op vergunninghoudende parkeerplaatsen zetten. Indien er een tekort is aan vergunningen voor het woon-werkverkeer en er een overschot is aan bezoekersvergunningen, worden deze gebruikt voor het woon-werkverkeer. Per dag verschilt het aantal uitgegeven vergunningen van 0 tot 50 bij extreme drukte. In de periode 1 April tot 1 Oktober heerst er een betaald parkeerbeleid, waarbij de vergunningen gebruikt dienen te worden. In bijlage 11 treft u een overzicht aan van de parkeersectoren verdeeld in Noordwijk aan zee.

Verkeer & parkeren gemeente Noordwijk

Noordwijk kent een heldere wegenstructuur om per auto naar de badplaats te komen⁴⁶. Over het algemeen hebben de wegen die daartoe behoren, voldoende capaciteit voor de doorstroming van het verkeer. Desondanks wil de gemeente Noordwijk de badplaats parkeertechisch verbeteren, dat zal leiden tot een toename van het bebouwde oppervlak en een uitbreiding van de publieksfunctie. De bedoeling is dat buiten de pieksituaties die voortvloeien uit mooie zomerse dagen en wanneer het aanbod van gasten/ consumenten het voorzieningsniveau altijd te boven zal gaan, er gespreid over een grotere periode meer bezoek aan de badplaats wordt gegenereerd. Daartoe neemt niet alleen de maximale drukte op de wegen toe, maar het aantal momenten dat het drukker wordt dan in de huidige periodes buiten het seizoen.

4.6 Uitgangspunten mobiliteit & parkeren gemeente Noordwijk

De huidige hoofd - autostructuur in Noordwijk aan zee voldoet in verkeertechische zin⁴⁶. De inrichting kan hoogwaardiger en herbergzamer. Afgelopen winter is de koningin Wilhelmina Boulevard vernieuwd. Tevens heeft de gemeente Noordwijk plannen om de Tappenbeckweg, die toegang biedt tot de koningin Astrid Boulevard (locatie de Baak), te vernieuwen.

Het huidige aantal parkeerplaatsen blijft minimaal in stand. Bij het strandbezoek ligt voor de dagjesmensen het accent op de Zuid. De Koningin Astridboulevard en de lager gelegen parkeerterreinen hebben daarvoor een redelijke capaciteit. Bij topdrukke zal uitgeweken worden naar de bermen van de straten in de Zuid. Regulering moet leiden tot het waarborgen van de bereikbaarheid op die dagen voor bewoners en nooddiensten.

Vanuit de omliggende gemeenten is Noordwijk over het algemeen met veilige fietspaden te bereiken⁴⁷. Desondanks wordt er momenteel gekeken of de verbinding met Leiden verbeterd zou kunnen worden met een fietspad door de Hogepolder.

Ook het openbaar vervoer is voor bereikbaarheid van de badplaats van belang. Een verbetering met de aanleg van de Rijn-Gouwelijn is bij de provincie in studie. Noordwijk heeft als uitgangspunt: betrouwbaar vervoer met een snelle rijtijd en een hoge frequentie. Dit jaar doet de gemeente Noordwijk uitspraken om dit uitgangspunt in praktijk te brengen.

Noordwijk kent een goede aansluiting per streekbus via de lijnen 1,40, 42, 52 en 90 en de spitslijnen 95 en 240 die verbinding geven met de hoofdrichtingen Den Haag, Leiden, Haarlemmermeer en Haarlem. Zo is tevens het treinstation van Voorhout bereikbaar.

⁴⁶ Gemeente Noordwijk.: *Programma van eisen (badplaatsontwikkeling 2004–2010)*

⁴⁷ www.noordwijk.nl

Deelconclusie:

- Hoe is de huidige situatie op het gebied van mobiliteitsmanagement?
- Wat zijn de totale kosten/budget van het huidige mobiliteitsbeleid per gebruikersgroep op dit moment?

Zoals uit het theoretisch kader is gebleken wordt het theoretische vervoerstappenplan toegepast op woon-werk, zakelijk en bezoekersverkeer. Voor de Baak is uitgezocht hoe de huidige situatie is op het gebied van deze drie vervoerstromen.

- Het woon-werkverkeer is voornamelijk geconcentreerd in de randstad. Met name de plaatsen Noordwijk en omstreken zijn populaire woonlocaties bij het personeel. Een uitzondering moet gemaakt worden voor de programmamanagers die veel reizen tussen woonlocatie, klanten en werklocaties. Deze zijn voornamelijk afkomstig uit Amsterdam en omstreken van Driebergen. De auto is het meest populaire vervoersmiddel. Daarnaast is de fiets en het openbaarvervoer het meest in trek. Het ondersteunend personeel maakt de meeste kilometers met de auto en kosten dus het meeste kijkend naar de mobiliteitskosten per gebruikersgroep binnen het woon-werkverkeer. Indien de woon-werkafstand meer dan 10 kilometer bedraagt krijgt het personeel het aantal kilometers vergoedt. Zie bijlage 4.

- Van de 171 werknemers maken jaarlijks 60 werknemers gebruik van het zakelijk verkeer. Per jaar wordt er gemiddeld 144.000 aan zakelijke kilometers gereden, waarvan de programma managers de grootste gebruikersgroep is. Diegene die gebruik maakt van het zakelijk verkeer krijgt 0,28 € vergoedt, waarvan 18 cent onbelast.

- Het bezoekersverkeer bestaat uit gemiddeld 4000 cursisten per jaar. Uit onderzoek is gebleken dat deze groep zich sterk concentreert rond de gemeente Leiden en Amsterdam. Voor een overzicht verwijs ik u naar bijlage 6. Het bedrag aan reiskostenvergoeding is een vast bedrag, dat in het cursusmateriaal is opgenomen.

De totale mobiliteitskosten voor de Baak bedragen gemiddeld 726.503 €.

Momenteel beschikt de Baak over een parkeerfaciliteit van 49 parkeerplaatsen. Deze zijn uitsluitend bedoeld voor het bezoekersverkeer. Daarnaast beschikt de Baak over 75 vergunningen, die gebruikt zullen worden voor algemeen gebruik. De vergunningen zullen worden gehanteerd in de periode 1 April en 1 Oktober, wanneer er een betaald parkeerbeleid heerst aan de Koningin Astrid boulevard. Zie bijlage 11.

De Baak beschikt momenteel dus over een 124 vaste parkeerplaatsen.

5. Parkeerknelpunten

Uit onderzoek blijkt dat het huidige mobiliteitsbeleid niet aansluit op de wensen en behoeften van de verschillende gebruikersgroepen. Het parkeerbeleid van de Baak is een onderdeel van de bereikbaarheid⁴⁸. Zoals het theoretische kader vermeldt, wordt een goede bereikbaarheid bepaald door de af te leggen afstand, vervoerswijze en de capaciteit van het infrastructuur⁴⁹. Het gewenste parkeerbeleid wordt bepaald door doelstellingen die de Baak hiervoor heeft opgesteld (zie inleiding). Indien deze doelstellingen niet behaald worden, ontstaan er knelpunten voor het bedrijf. De knelpunten vormt het verschil tussen de huidige en de gewenste situatie, te weten:

1. Structurele tekort parkeerruimte;
2. Hoog aantal autosolisten per dag (deel);
3. Verkeerde parkeerbezetting;
4. Reistijd van een deel van het personeel is te lang;
5. Weinig stimulans gebruik alternatieven vervoerswijze;
6. Geen laad en losruimte voor de Baak.

Toelichting knelpunten:

1. Structurele tekort parkeerruimte

De Baak ondervindt met name in de zomermaanden (1 april t/m +- 1 september) grote hinder door het tekort aan parkeerplaatsen. Met name de individuele werknemer van de Baak, die niet in het bezit is van een vergunning, is genooddaakt lang te zoeken naar een onbetaalde parkeerplaats. Zoals in de mobiliteitscan is aangegeven, beschikt de Baak over 110 parkeerplaatsen (49 in eigen beheer en 75 vergunningen)⁵⁰. Deze 124 parkeerplaatsen biedt daarentegen onvoldoende dekking bij een maximale autobezetting. Dit blijkt uit de volgende tabel:

Parkeerplaatsen	Werknemers	Bezoekers	Totaal	Structureel tekort
Incl. vergunningen, 124 stuks	90	60	150	25 stuks
Exlc. Vergunningen, 49 stuks	90	60	150	101 stuks

Figuur 11: Overzicht aantal autosolisten bij een maximale bezetting van de auto

Er blijkt dus een tekort van 25 stuks. Ervan uitgaande dat de Baak in de toekomst het gebruik van vergunningen blijft hanteren.

⁴⁸ Ministerie van Verkeer en Waterstaat.: *Werkmodel vervoermanagement*

⁴⁹ Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*

⁵⁰ Interne documenten

2. Hoog aantal autosolisten per dag (deel)

Uit de huidige situatie van het woon-werkverkeer blijkt dat ruim 49 werknemers van de 80 ondervraagde werknemers met de auto naar het werk komt⁵¹. Uit de enquête van de heer Metselaar, gehouden in maart 2003 blijkt dat in verhouding het aantal autosolisten per dag gelijk is gebleven als de enquêteresultaten in maart 2004. Te zien is dat met name op maandag, dinsdag en donderdag de Baak een hogere parkeerbezetting heeft dan de overige dagen. Voor een spreiding van het aantal afdelingen over de dagen van het woon-werkverkeer verwijs ik u naar bijlage 7.

Enquête Maart 2003, +- 102 respons, (structureel)

Dag	Ma	Di	Wo	Do	Vri	Zat	Zon
Aantal	68	65	49	63	38	0	0

Enquête Maart 2004, +- 80 respons, (structureel)

Dag	Ma	Di	Wo	Do	Vri	Zat	Zon
Aantal	+/- 42	+/- 40	+/- 34	+/- 36	+/-28	0	0

Figuur 12: Aantal autosolisten Maart 2003- Maart 2004, woon-werkverkeer

Er zijn 66 cursisten van de 72 ondervraagde die met de auto naar de Baak komen (zie bijlage 8). Daarnaast zijn er 5 van de 72 die gebruik maken van carpooling. Op het totaal van 72 cursisten zijn 71 die met de auto naar de Baak toegekomen in een periode van een lage kamerbezetting. Dit betekent dat er een (te) hoge opkomst is van het aantal autosolisten van het bezoekersverkeer.

Het percentage aantal autosolisten van zowel het woon-werkverkeer als van het bezoekersverkeer zijn bepalend bij de aanpak van het parkeerprobleem.

3. Verkeerde parkeerbezetting

Zoals al eerder in dit rapport is aangegeven, is er een algemene regel van kracht dat het personeel van de Baak geen gebruik mag maken van de parkeerplaats achter de Baak. Deze is uitsluitend bedoeld voor de cursisten. Deze parkeerplaats is afgegrensd met een slagboom (automatisch open en dichtsysteem) met een bord waar duidelijk opstaat dat de parkeerplaats uitsluitend bedoeld is voor het bezoekersverkeer. Uit observatie en enquêtering blijkt dat de situatie in de praktijk anders gesteld is. Na een week observatie blijkt dat wanneer er parkeerplaatsen voor de bezoekers vrij zijn, dit gedrag bij werknemers aanmoedigt om daar de auto te parkeren. Met name in de zomermaanden, wanneer het vinden van een parkeerplaats moeilijk is, kan het een aantrekkelijk motief zijn om daar de auto neer te zetten. Dit heeft consequenties voor het bezoekersverkeer. Uit een steekproef onder 80 cursisten, met de vraag, indien u met de auto komt waar parkeert u dan uw auto is het volgende uit voort gekomen.

⁵¹ Enquêteresultaten

waar geparkeerd

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid parkeerplaats	25	34,7	34,7	34,7
vergunningsplaatsen	29	40,3	40,3	75,0
omgeving	13	18,1	18,1	93,1
anders	5	6,9	6,9	100,0
Total	72	100,0	100,0	

Tabel 13: Parkeerbezetting bezoekersverkeer

Te zien is dat de cursisten gaan uitwijken naar alternatieve parkeermogelijkheden in een periode van een mindere dagbezetting⁵².

4. Reistijd van een deel van het personeel is te lang

Indien de reistijd toeneemt tot een onacceptabel niveau zullen mensen geneigd zijn het gedrag aan te passen. Het gemiddelde aantal (acceptabele) reistijd die aan het woon-werkverkeer behoort bedraagt 50 minuten⁵³. Uit onderzoek blijkt dat ruim 44 werknemers langer dan 50 minuten onderweg zijn naar de Baak. Van deze 44 werknemers is het overgrote deel programmamanager. Deze 44 werknemers komen grotendeels met de auto. Dat betekent dat deze werknemers het grootste deel aan reiskostenvergoeding krijgen binnen de Baak⁵⁴. Opmerkelijk hierbij is dat er geen duidelijke structuur is, omtrent het werving en selectiebeleid voor het personeel.

5. Weinig stimulans gebruik alternatieven vervoerwijze

Uit de enquêteresultaten is gebleken dat er een duidelijke vraag is naar alternatieve vervoerswijzen. Tegenwoordig reist het grootste deel van de werknemers met de auto, terwijl de enquête aangeeft dat er werknemers bereid zijn om op een andere manier naar het werk te komen. Dit verschilt per afdeling, zie bijlage 7.

Werknemers die dicht bij de Baak wonen (horeca, data, ondersteuning) gebruiken nog steeds de auto om naar de Baak te komen. Dit vanwege snelheid en gemak. Het grootste deel van het autogebruik komt op naam van de programmamanagers. Indien een programmamanager onafhankelijk is van zakelijke reizen of andere verplichtingen, is de bereidheid om een alternatief te hanteren miniem. De Baak hanteert momenteel geen extra faciliteiten of vergoedingen, om de interesse naar alternatieve vervoerswijze te vergroten.

6. Geen laad en losruimte voor de Baak

Na een aantal gesprekken met werknemers en cursisten blijkt dat er behoefte is aan een laad en losruimte. Met name de programmamanagers en de cursisten zijn twee groepen gebruikers die dagelijks veel materiaal en spullen meedragen. In de zomermaanden staat de Koningin Astridboulevard vol met auto's afkomstig van toeristen, dagjesmensen en het dagelijkse woon-werkverkeer. De cursisten en werknemers worden dan gedwongen hun auto verder van neer te zetten.

⁵² A.h.v. D.B. Baarde e.a.: *Statistiek met Spss voor Windows*

⁵³ Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*

⁵⁴ Bijlage 4

Deelconclusie:

- Wat zijn de knelpunten in de huidige situatie op het gebied van vervoermanagement bij de Baak?

Voorafgaand aan het onderzoek is er een algemeen beeld verkregen van de gewenste parkeersituatie. Uit onderzoek is gebleken dat het huidige mobiliteitsbeleid niet aansluit op de wensen en behoeften van de verschillende gebruikersgroepen. De doelstellingen die de Baak hiervoor heeft opgesteld worden niet gehaald. Hierdoor ontstaan er knelpunten. De knelpunten vormen het verschil tussen de huidige en de gewenste situatie. De volgende knelpunten kunnen beschreven worden.

- a. **Tekort aan parkeerplaatsen;** *In de zomermaanden beschikt de Baak over een tekort van 25 parkeerplaatsen. Indien de Baak in de toekomst een beleid wil hanteren zonder het gebruik van vergunningen komt dit tekort op 101.*
- b. **Te hoog aantal autosolisten;** *49 werknemers van de 80 komen met de auto naar het werk. In verhouding met de enquêteresultaten uit 2003 blijkt dat het aantal autosolisten gelijk is gebleven. Met name op de dagen maandag, dinsdag en donderdag is het erg druk bij de Baak.*
- c. **Verkeerde parkeerbezetting;** *Gebleken is dat het woon- werkverkeer gebruik maakt van de parkeerplaats van de Baak. Hierdoor worden cursisten gedwongen om alternatieve parkeermogelijkheden te gebruiken in een periode van een mindere dagbezetting.*
- d. **Reistijd is te lang;** *Met name voor 44 werknemers is de reistijd te lang. Deze 44 werknemers zijn gemiddelde langer onderweg dan de acceptabele reistijd van 50 minuten. Dat betekent dat deze groep zorgt voor de grootste reiskosten. Daarnaast vormt deze groep een zogenaamde afbreukrisico. Dat betekent dat deze groep werknemers steeds minder gemotiveerd zijn om naar de Baak toe te komen, mede door een te lange reistijd.*
- e. **Weinig stimulans gebruik alternatieve vervoerswijze;** *Enquêtering heeft uitgewezen dat er vraag is naar alternatieve vervoerswijze. Uit de huidige situatie blijkt dat de auto nog steeds de populairste vervoersmiddel is. De bereidheid naar een alternatief is aanwezig. Desondanks hanteert de Baak geen extra faciliteiten of vergoedingen om de werknemers positief te pushen naar alternatieve vervoerswijze.*
- f. **Gebrek aan een laad- en losruimte;** *Observatie en diverse gesprekken heeft aangetoond dat er vraag is naar een laad- en losruimte. Met name de werknemers en de cursisten nemen veel spullen mee, waardoor er irritatie ontstaat bij de lange afstanden die zij moeten afleggen.*

6. Mogelijkheden om het parkeerprobleem op te lossen

Onderzoek heeft uitgewezen dat zowel intern als extern diverse maatregelen genomen kunnen worden om de knelpunten aan te pakken. Zoals het hoofdstuk al aangeeft zijn het oplossingen waar gedacht aan kan worden. Deze oplossingen zijn tijdens het onderzoek naar voren gekomen.

De oplossingen zijn verdeeld in vier subgroepen.

Toename parkeerplaatsen

1. Parkeergarage Huis Ter Duin
2. Extra parkeerdek

Alternatieve vervoerwijze

1. Stimulering openbaarvervoer, gratis bus
2. Carpooling
3. Stimulering fietsvervoer

Particuliere verbindingdiensten

1. Shuttle dienst
2. Parkeerservice systeem

Overige oplossingen

1. Telewerken
2. Laad - en losplaats
3. Communicatie & internetpagina verbetering
4. Aanpassing werktijden
5. Strengere werving & selectie

6.1 Toename parkeerplaatsen

Door extra parkeerplaatsen te ontwikkelen, ontstaat er een afname van de vraag naar parkeerplaatsen van zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer⁵⁵. Deze maatregelen brengen hoge kosten met zich mee, maar dat wordt gecompenseerd met het uiteindelijke resultaat. Onderzochte oplossingen, kijkend naar de toename van het aantal parkeerplaatsen zijn:

Optie 1: Parkeergarage Huis ter Duin

Huis ter Duin is een 5 sterrenhotel dat vlak naast de Baak gelegen is. Naast een eigen parkeerfaciliteit op eigen terrein, beschikt Huis ter Duin momenteel over een parkeergarage aan de Oude Zeeweg in Noordwijk. De bezetting in deze parkeergarage is in de zomer maanden als volgt te omschrijven:

Bezetting in de zomermaanden

Aantal parkeerplaatsen:	180 stuks
Bezet door werknemers Huis ter duin:	50
Verhuurbaar:	130

⁵⁵ C.R.O.W.: Leidraad sturend parkeerbeleid

In de weekenden is de parkeergarage 90% bezet⁵⁶. Doordeweeks bedraagt dit 27 %. Het is voor de Baak mogelijk een deel van de 130 parkeerplaatsen te huren. Huis ter Duin heeft een huurprijs aangeboden van rond de 80,- €.

Optie 2: Extra parkeerdek

Er is enige voorstudie verricht naar een extra parkeervoorziening boven het bestaande parkeerterrein. Het aantal parkeerplaatsen zou op deze manier met 43 plaatsen toenemen. Een extern bedrijf heeft hier een (financiële) analyse oplos gelaten. De indicatieve kosten voor het parkeerdek (inclusief onderlaag) bedragen circa 290.000 € (circa 6.750 € per plaats, exclusief BTW).

6.2 Alternatieve vervoerswijzen

De alternatieven die hieronder vermeld staan kunnen gehanteerd worden indien de Baak het autogebruik wil weren/ verminderen.

Optie1: Stimulering openbaarvervoer, gratis bus

Door het openbaarvervoer te stimuleren neemt het autogebruik af.

Er zijn mogelijkheden om financiële ondersteuning te geven bij de aankoop van openbaar vervoerbewijzen of -abbonementen:

- De Baak betaalt een deel van of het gehele openbaar vervoerabonnement of -bewijs terug (bijvoorbeeld wanneer het salaris wordt uitgekeerd, of als deel van het salaris). Men kan ook besluiten de bedrijfsvergoedingen van woon-werkverplaatsingen niet meer aan autorijders te geven, maar deze vergoedingen te hanteren voor openbaar vervoergebruikers en fietsers
- De Baak geeft aan iedere medewerker een tegoedbon, die kan worden gebruikt bij het kopen van een vervoerbewijs bij het openbaar vervoerbedrijf (derde betalingsregeling).
- De Baak koopt een zeker aantal vervoerbewijzen in bij het openbaar vervoerbedrijf en krijgt daar een korting voor. Deze korting wordt doorgegeven aan de medewerkers
- Een combinatie: het bedrijf ontvangt een korting van de openbaar vervoeraanbieder en bepaalt zelf hoeveel bijgepast wordt per ticket .

Daar naast rijden de interliners 88 en 95 vanaf Den Haag en Transferium (Leiden) naar Noordwijk⁵⁷. Deze zijn in 2004 het hele jaar gratis. Om met deze gratis bus te reizen, heeft het personeel van de Baak wel een kaartje nodig. Deze is het hele jaar geldig en is dus meteen het jaarabonnement.

Optie 2: Carpooling

Doormiddel van een zogenaamde (computer) carpoolstelsel kunnen geïnteresseerde medewerker zoeken naar een geschikte carpoolpartner (die min of meer dezelfde werktijden en eenzelfde herkomst-/ bestemmingspatroon in de woon-werkverplaatsing hebben)⁵⁸.

De meest gangbare manier is om geïnteresseerde personen te matchen door gebruik te maken van hun postcodes via een personeelsbestand. Het nadeel van dit stelsel is dat het niet mogelijk is mensen die elkaar onderweg kunnen oppikken te matchen. In het geval van

⁵⁶ Grand Hotel Huis Ter Duin

⁵⁷ www.connexxion.nl

⁵⁸ R. Brouwer.: *Facility Management Magazine*

elektronische matching vult de geïnteresseerde medewerker een registratieformulier in en daarvoor in de plaats krijgt hij een matchinglijst met mogelijke partners. Op deze manier zou de Baak op zijn eigen intranetpagina een interne carpoolpagina kunnen maken voor het woon-werkverkeer.

Optie 3: Stimulering fietsvervoer

Het doel is het fietsgebruik te stimuleren. Naast de gezondheidswinst voor werknemers heeft fietsen naar het werk voor bedrijven belangrijke bijkomende voordelen⁵⁹. De Baak bewijst als bedrijf het groene imago. Tevens houdt het bedrijf parkeerruimte over, wat ten goede komt voor het parkeerprobleem. Stimulering van fietsfaciliteiten kan een optie zijn.

Een eenvoudige fietsenstalling/ berging kost rond de 1500 €. Hiermee stimuleert de Baak indirect het fietsgebruik van het woon-werkverkeer. Daarnaast is het financieel stimuleren van fietsen in het woon-werkverkeer een optie.

Mogelijke *financiële stimuli* voor fietsers zijn:

- een totale vergoeding afhankelijk van de woon-werkafstand (in categorieën of apart voor iedere medewerker berekend)
- een standaard totale vergoeding: iedere medewerker die op de fiets naar het werk komt krijgt € xx,xx per maand
- fietslease: er is sprake van (mede)financiering door het bedrijf van de fiets voor de medewerkers
- fietsverzekering: het bedrijf sluit een verzekering af voor de medewerkers (mogelijkerwijs geïntegreerd in de lease-formule)
- het bedrijf levert fietsuitrusting, zoals regenkleding, fietsslots, fietstassen etc. aan de medewerkers

6.3 Particuliere verbindingdiensten

In de situatie van de Baak, waar een openbaar vervoerverbinding die direct verbonden is met het bedrijf niet aannemelijk is, kan de Baak zelf (mogelijkerwijs in samenwerking met dichtbij gelegen ondernemingen) een particuliere verbindingdienst opzetten. Deze regeling zou voor zowel het woon-werk als voor het bezoekersverkeer van toepassing kunnen zijn. Natuurlijk dient een acceptabele openbaar vervoerverbinding te bestaan en dient het interessant te zijn voor de meeste potentiële gebruikers.

Optie 1: Bedrijfsvervoer (Shuttledienst)

Aan de hand van de mobiliteitscan is gebleken dat er een woonconcentratie te vinden is rond de in en rond de gemeente Leiden (zie bijlage 6). Dit geldt voornamelijk voor het bezoekersverkeer. Het vertrekpunt van de cursisten naar de Baak Noordwijk begint in de omstreken van Leiden.

De shuttledienst werkt als volgt. De Baak kan in samenwerking met de omliggende bedrijven/hotels een busverbinding opzetten.

In de periode April – Augustus vertrekt er dan elke ochtend en avond een 9 persoonsbusje van Leiden naar Noordwijk respectievelijk Noordwijk – Leiden. D.m.v. een venstertijd (de tijd waartussen het busje van en naar Noordwijk resp. Leiden rijdt) kunnen cursisten en hotelbezoekers in deze bussen plaatsnemen. De bus blijft na de eerste passagier een kwartier wachten. Bij een volle bus vertrekt de bus, waarna er gelijk een tweede bus klaarstaat. Per

⁵⁹ M. Voorham.: *Vragen naar de bekende weg*

week kan de Baak besluiten welke bus en hoeveel mensen er die volgende week mee zullen gaan.

Een goed voorbeeld van een eerder uitgewerkt project is de zogenaamde Leeuwenhorst shuttle. Leeuwenhorst is een congres/hotel faciliteit gelegen aan de rand van Noordwijk. Doordat de Leeuwenhorst, net als de Baak, bereikbaarheidsproblemen had, hebben zij Stichting Rijnland Mobiel gevraagd om hier oplossingen voor te bedenken. De Leeuwenhorstshuttle was in aanmaak.

Op basis van een langlopend dossier heeft Ad4 (vervoersmanagementbedrijf) de mogelijkheden voor de implementatie van de Leeuwenhorstshuttle onderzocht. Op basis hiervan is een voorstel geschreven voor het congrescentrum, zijn de onderhandeling met een vervoerder opgestart en is een opstartsubsidie aangevraagd. Dit heeft geresulteerd in een (privé) busverbinding voor congres bezoekers vanaf Leiden Centraal naar congrescentrum NH-Golden Tulip Leeuwenhorst en vice versa.

Er is een factuur is opgevraagd bij twee vervoersbedrijven. Het taxibedrijf die de bovenstaande Leeuwenhorstshuttle in beheer heeft (taxibedrijf Wielkens, te Leiden), vraagt 5 € per persoon. Dit is een vaste prijs bij een 9 persoonsbusje. Tevens biedt het bedrijf bij een positieve rendement, de klant (de baak en omliggende bedrijven) de keuze wat er gedaan wordt met het geld. Voorbeelden kunnen zijn: de verbetering van kwaliteit, verhoging van de venstertijd of prijsdaling voor de klant.

Een tweede vacature is opgevraagd bij busbedrijf Connexxion. Helaas wilde deze niet meewerken aan dergelijke ontwikkelingen, vanwege slechte ervaringen op dit gebied.

Om de interesse te toetsen van de omliggende bedrijven/ hotels zijn er gesprekken geweest met hotelfaciliteiten aan de Koningin Astridboulevard. Het resultaat was verschillend⁶⁰.

Kandidaten shuttledienst

Hotel/ restaurant	Huidige Parkeerfaciliteit	Interesse shuttle dienst
Zuiderbad/ Los Tios	Vergunningensysteem	Ja + parkeerdek de Baak
Zon en zeebad	Vergunningsysteem	Nee, te kleine faciliteit
Belvedere	Momenteel aanbouw 26 parkeerplaatsen	Ja, wil wel op de hoogte blijven
Edelman	A la carte systeem, geen parkeerplaatsen nodig	Ja, wil wel op de hoogte blijven
Clarenwijck	Eigen parkeerplaats	Nee
Sonnevanck	A la carte systeem, dus geen parkeerplaatsen nodig	Nee
Zonnebad	Geen parkeerproblemen	Nee

Figuur 14: Kandidaten shuttledienst

⁶⁰ Tabel: Kandidaten shuttle dienst

Optie 2: Parkeerservice – systeem

Uit de enquête is gebleken dat er een grote interesse is in een zogenaamde parkeerservice systeem. Dit houdt in dat de auto's van zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer worden weggezet en opgehaald op een door de gebruiker verlangde tijdstip⁶¹. Hiervoor kunnen in de zomermaanden studenten voor worden aangenomen. De eisen die uit de enquête naar voren zijn gekomen is dat een beveiligd parkeerterrein de voorkeur geniet. Er is voldoende draagvlak voor deze oplossing, wat de haalbaarheid en de daarmee de kans op succes vergroot. Parkeerplaatsen in de omstreken van de Baak, zoals het wantveld, kunnen dienen als parkeerplaats. De studenten werken op flexibele basis. Dit houdt in dat de studenten met name op drukke dagen (maandag en dinsdag) worden ingezet. Wel zal de gemeente Noordwijk goedkeuring moeten geven voor dit project.

6.4 Overige oplossingen

Optie 1: Telewerken

Bij telewerken werken de medewerkers weliswaar voor de Baak, maar niet op de werklocatie zelf. Een moderne vorm is het thuis produceren van werk op de computer en dit per e-mail of andersoortig telecommunicatiemiddel te versturen naar een centrale locatie⁶². De werknemers kunnen voortdurend telewerken of alleen maar een paar dagen per week. Uit onderzoek is gebleken dat er een toenemende vraag is naar telewerken. Met name werknemers die ánders' hebben aangekruist bij de enquête, hebben als toelichting aangegeven telewerken een goed alternatief te vinden.

Optie 2: Laad en losplaats

Door een parkeerplaats voor de Baak te voorzien van een laad en losteken/ bord kunnen werknemers, cursisten en leveranciers hun benodigdheden afzetten en vergunningen ophalen bij de receptie. Uit onderzoek is gebleken dat hier grote behoefte naar is, omdat sommige parkeerplaatsen ver van de Baak afstaan. Dit brengt irritatie en ontevredenheid met zich mee, wat de Baak zich niet kan permitteren.

Optie 3: Communicatie internet/ intranetpagina

Er dient een duidelijke verbetering aangebracht te worden op de huidige internetpagina waar het reisadvies staat aangeduid. Het reisadvies is onoverzichtelijk weergegeven⁶³. Tevens is het kaartje (hoe te reizen) onduidelijk voor de gebruiker.

Optie 4: Aanpassing werktijden

Uit de enquête is gebleken dat met name op de dagen maandag, dinsdag en donderdag een duidelijke concentratie autosolisten te vinden zijn bij de Baak. Op deze dagen werken de meeste werknemers bij de Baak en worden er de meeste cursussen gegeven. Door een aanpassing van de werktijden voor werknemers, kan er een betere verdeling plaatsvinden van het aantal autosolisten per week. Dit geldt dan met name in de periode van 1 april t/m 1 september, waarin de Baak last heeft van veel autoverkeer.

⁶¹ R. Brouwer.: *Facility Management Magazine*

⁶² Bureau mobiliteit op maat.: *Beweging in uw zaak*

⁶³ www.debaak.nl

Optie 5: Strengere werving en selectie

Door te gaan werven binnen een straal van 7 kilometer zijn de werknemers genoodzaakt een alternatieve vervoerswijze te gebruiken. Doordat deze groep werknemers niet in aanmerking komen voor een kilometervergoeding en de openbaarvervoersverbinding goed geregeld is, zijn zij eerder geneigd om per fiets of per openbaar vervoer naar de Baak te komen.

Deelconclusie:

- Welke maatregelen/ oplossingen zijn denkbaar, kijkend naar de effectiviteit en uitvoering ervan en waar worden deze door bepaald?

Zowel intern als extern zijn er diverse maatregelen/ oplossingen denkbaar.

- **Parkeergarage Huis ter Duin**, de huur van 25 extra parkeerplaatsen in een parkeergarage. Deze 25 parkeerplaatsen is het aantal dat de Baak tekort komt. De prijs hiervan bedraagt rond de 80 €.
 - **Extra parkeerdek**, voor de bouw van een extra parkeerdek boven de oude parkeerplaats is een financiële analyse verricht door een bouwbedrijf. Hierdoor komen er 43 extra parkeerplaatsen bij. Dit tegen een prijs van 290.000 €.
 - **Openbaar vervoer**, Het stimuleren van het openbaar vervoer zorgt voor een afname van het autogebruik. Het kopen van openbaarvervoerbewijzen of abonnementen is een optie.
 - **Carpooling**, Carpoolsystemen zorgen voor het in contact brengen van toekomstige carpoolpartners. Dit kan gebeuren d.m.v. het elektronisch aanbieden van een carpool webpagina. De Baak zou een eigen interne carpoolpagina kunnen maken voor zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer.
 - **Stimulering fietsvervoer**, enquêteering heeft uitgewezen dat er interesse is in de fiets als vervoersmiddel. Door het aanbieden van financiële middelen en secundaire fietsvoorzieningen, zoals een afgedekte fietsenstalling, raken werknemers geïnteresseerd in het fietsen naar de Baak.
 - **Shuttledienst**, De mobiliteitscan(in de huidige situatie) heeft aangeduid dat het woon-werkverkeer zich concentreert rond de gemeente Leiden. Het opzetten van een particuliere busverbinding vanuit Leiden naar de gemeente Noordwijk is een optie. Hierdoor laten de werknemers en de cursisten de auto's thuis (of zetten deze op een bewaakte parkeerterrein in Leiden) en pakken de shuttlebus naar de Baak. De shuttle dienst kan worden georganiseerd in samenwerking met verschillende bedrijven en hotels aan de Koningin Astrid Boulevard. Hierdoor ontstaat er een breder financieel draagvlak. Uit benchmarking is gebleken dat succes niet gegarandeerd is.
 - **Parkeerservice- systeem**, Door studenten in te schakelen om te fungeren als chauffeur, tussen de Baak en een nader te onderzoeken parkeerplaats, neemt het aantal bezette parkeerplaatsen af.
 - **Telewerken**, door te gaan telewerken blijven meer werknemers thuis, waardoor aantal autosolisten terugloopt. Uit enquêteering is gebleken dat er een redelijke draagvlak is voor dit idee.
 - **Laad en losplaats**, behoefte is aan een laad en losplaats voor zowel bezoekers als werknemers.
 - **Communicatie (internetpagina)**, verbetering van de routebeschrijving op intranet.
 - **aanpassing werktijden**, werktijden dienen beter aangepast te worden op aantal autosolisten. Flexibiliteit van het personeel is hierbij een vereiste.
 - **Strengere werving en selectie**, er zijn nog teveel werknemers die te ver wonen van de Baak. Door strenger te gaan werven kunnen er kosten bespaart worden.
-

7. Conclusies mobiliteitsonderzoek

In dit (advies)rapport is een beeld geschetst van de Baak, management centrum VNO-NCW. Hierbij is gekeken naar de huidige mobiliteitsbeleid. Door middel van een mobiliteitscan is een helder beeld verkregen van de huidige situatie. Aan de hand van enquêtes voor zowel het woon-werkverkeer als bezoekersverkeer, gesprekken met omliggende hotels/ bedrijven, benchmarking en een literatuuronderzoek is gebleken dat de huidige situatie niet voldoet aan de verwachte doelstellingen van de Baak.

In de onderzoeksresultaten is gebleken dat er met name op het gebied van parkeergelegenheid, voor zowel het woon-werk als voor het bezoekersverkeer, een aantal knelpunten te benoemen zijn. Er kan nu antwoord gegeven worden op de probleemstelling van dit onderzoek:

- ‘Hoe kan ten behoeve van de betrokken doelgroepen op basis van een mobiliteitplan, dat rekening houdt met wet- regelgeving en veiligheid, de parkeersituatie van het gebouw van de Baak verbeterd worden?’

Automobiliteit

Onderzoek heeft uitgewezen dat er een structureel tekort is van 25 parkeerplaatsen op drukke dagen, zoals maandag, dinsdag en donderdag. Op deze dagen ondervindt zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer teveel last omtrent het gebrek aan parkeerfaciliteiten. Er zijn teveel werknemers die met de auto naar de Baak komen. De werknemers komen voornamelijk uit Noordwijk en omstreken. De afstand van het woon-werkverkeer is voor de mensen die in Noordwijk wonen niet lang. Desondanks komt deze groep nog steeds met de auto naar het werk, terwijl er kwalitatief goede alternatieve beschikbaar zijn.

Het ondersteunend personeel is de groep met de hoogste autogebruik. Te concluderen valt dat programmamanagers eerder geneigd zijn met de auto naar het werk te komen, vanwege het feit dat zij vaker onderweg zijn naar klanten.

De steekproef heeft uitgewezen dat bijna de helft van het personeel één of meerdere zakenreizen maken. Het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer vormen samen een derde van het totale bedrag dat de Baak kwijt is aan vervoerskosten. De huidige vervoerskosten op het gebied van mobiliteit bedraagt bijna 730.000 €. Aangezien de vervoerstromen belangrijk zijn voor het primaire proces, is deze 730.000 € relatief normaal te noemen.

Het bezoekersverkeer is op autoratio niveau sterk vertegenwoordigd. Bijna 90 % van de cursisten komen met de auto naar de Baak. De cursisten komen voornamelijk uit de omstreken Leiden en Amsterdam. Vanwege het feit dat de cursisten hooggeschoold zijn, geven zij de auto als vervoersmiddel de hoogste prioriteit. Dit vanwege de luxe, snelheid en comfortabelheid.

Mobiliteitsknelpunten

Uit onderzoek is gebleken dat het huidige mobiliteitsbeleid niet aansluit op de wensen en behoeften van de verschillende gebruikersgroepen. De doelstellingen die de Baak hiervoor heeft opgesteld worden niet behaald, waardoor er mobiliteitsknelpunten ontstaan voor de Baak. De knelpunten vormen het verschil tussen de huidige situatie en de gewenste situatie.

De volgende knelpunten zijn geconstateerd:

- Structureel tekort aan parkeerplaatsen; met name op de dagen maandag, dinsdag en donderdag is er een structureel tekort van 25 parkeerplaatsen.
- Te hoog aantal autosolisten; ruim 150 werknemers hebben de mogelijkheid om dagelijks met de auto naar de Baak te komen. Dit betekent dat er een tekort is van 17 %.
- Verkeerde parkeerbezetting; Werknemers zetten hun auto op parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor het bezoekersverkeer. Hierdoor wijken cursisten uit naar alternatieve parkeergelegenheden.
- Reistijd bij sommige werknemers te lang; een (te) groot aantal werknemers wonen te ver van de Baak. Dit vanwege het feit dat deze groep de grootste vervoerskosten met zich mee brengen binnen het woon-werkbudget. Daarnaast vormt deze groep een zogenaamde afbreukrisico. Dit betekent dat deze groep werknemers steeds minder gemotiveerd zijn om naar de Baak toe te komen, mede door een te lange reistijd.
- Vanuit de Baak gezien, te weinig stimulans alternatieve vervoerswijze; Ruim 35 % van de werknemers wil eventueel overstappen op een alternatieve vervoersmiddel. Momenteel stimuleert de Baak de werknemers onvoldoende bij het helpen van een alternatieve vervoerswijze in de zomerperiode.
- Gebrek aan een laad- en losruimte; Er is een duidelijke vraag naar een laad- en losruimte. Met name de werknemers en de cursisten nemen veel spullen mee, waardoor er irritatie ontstaat bij de lange afstanden die zij moeten afleggen.

Stimulering van medewerkers

Medewerkers en bezoekers zijn de belangrijkste doelgroepen binnen de aanpak van knelpunten. Het nieuwe beleid moet van invloed zijn op het woon-werk en bezoekersverkeer. De doelstellingen die opgesteld zijn, kunnen alleen behaald worden indien de gebruikers van deze vervoersstromen meewerken. Betrokkenheid bij de ontwikkelingen is een pré. Gebleken is dat niet alle werknemers op de hoogte zijn van de faciliteiten die beschikbaar zijn op het gebied van vervoersontwikkelingen. Communicatie dient onduidelijkheid weg te nemen.

Uit de redelijke grote respons uit de enquête kan geconcludeerd worden dat de medewerkers geïnteresseerd zijn in het onderwerp. Aandacht besteden in de achterliggende motieven, waar de medewerkers en bezoekers voor zichzelf voordeel in kunnen zien, is van groot belang in de communicatie. Niet alleen kennisoverdracht maar ook stimulerende communicatie zal nodig zijn.

Oplossingen

Uit de enquête is naar voren gekomen dat er autosolisten zijn, die de onderzochte oplossingen/alternatieven accepteren en willen hanteren. Er zijn een aantal oplossingen denkbaar die de Baak zou kunnen toepassen ter verbetering van het huidige parkeerbeleid, te weten:

1. De huur van parkeerplaatsen van grand hotel Huis ter Duin; er zijn mogelijkheden op het gebied van het creëren van extra parkeerfaciliteiten. Huis ter Duin staat positief tegenover het idee.
 2. De bouw van een extra parkeerdek; voor de bouw van een extra parkeerdek boven de oude parkeerplaats is een financiële analyse verricht door een bouwbedrijf. Hierdoor komen er 43 extra parkeerplaatsen bij.
 3. Stimulering van het fietsgebruik, openbaarvervoer en telewerken; Het stimuleren van maatregelen in de vorm van alternatieve vervoerswijzen, heeft indirect gevolgen voor een afname van het autogebruik. Daarnaast is telewerken positief ontvangen bij de werknemers.
-

4. Het opzetten van een shuttledienst; In samenwerking met omliggende bedrijven en hotels is het mogelijk om een gezamenlijke busdienst op te zetten. De mobiliteitscan (in de huidige situatie) heeft aangeduid dat het woon-werkverkeer concentreert rond de gemeente Leiden. Het opzetten van een particuliere busverbinding vanuit Leiden naar de gemeente Noordwijk is een optie.
5. Een parkeerservice systeem; Uit de enquêteresultaten is gebleken dat er een groot draagvlak is voor het opzetten van een parkeerservice systeem. Werknemers en cursisten staan positief tegenover een dergelijke systeem. Daarnaast kan geconcludeerd worden dat de oplossing probleemoplossend is.
6. Het opzetten van een carpool- webpagina; De Baak zou een eigen interne carpool- webpagina kunnen maken voor zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer.
7. Het aanschaffen van een laad en losruimte voor de Baak; In combinatie met een andere oplossingen is het aanschaffen van een laad en losruimte een pré binnen het mobiliteitsbeleid. Er is een duidelijke vraag te zien van zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer.

Voor een haalbare en oplossingsgerichte doelstelling, zal de beste ‘oplossing’ moeten voldoen aan de volgende vragen, te weten:

- Wat is het verwachte effect van de maatregel?
- Hoe groot is het draagvlak voor deze maatregel binnen de organisatie?
- Hoe wordt de maatregel geïmplementeerd?
- Wie zijn betrokken bij de uitvoering van deze maatregel?
- Wat zijn de kosten van deze maatregel?

Samenvattend kan het volgende geconcludeerd worden:

- Er zijn momenteel teveel werknemers en bezoekers die met de auto naar de Baak komen. Met name op de maandag, dinsdag en donderdag zijn er de meeste autosolisten. In de ochtend is dit aantal hoger dan in de middaguren.
 - Er is een structurele tekort van 25 parkeerplaatsen, inclusief het hanteren van vergunningsbewijzen.
 - Er zijn goede arbeidsvoorwaarden voor zowel het woon-werk als het zakelijk verkeer. Wel vormen deze twee de grootste kostenposten binnen het vervoersbudget van de Baak.
 - Er is sprake van een verkeerde parkeerbezetting. Er is onvoldoende controle op een juiste gebruik van de parkeerplaatsen van de Baak. Hierdoor worden cursisten gedwongen een alternatieve parkeerplaats te zoeken.
 - Carpoolen wordt nauwelijks gehanteerd, terwijl er een redelijke vraag naar is.
 - Er wordt relatief goed gebruik gemaakt van de fiets. Desondanks blijkt dat nog steeds veel werknemers, die op een redelijke afstand van de Baak wonen, geneigd zijn de auto te pakken. Stimulering van alternatieve vervoerswijze door de Baak is niet aanwezig.
 - De reistijd van ruim 44 werknemers is te lang. Volgens de algemene criteria die hiervoor is opgesteld (50 minuten) zijn deze werknemers te lang onderweg.
 - Het ondersteunend personeel is de groep met het grootste autogebruik. De programmamanagers zijn het meest afhankelijk van hun auto.
 - Er is een duidelijk behoefte aan een laad - en losruimte voor zowel het woon-werk als het bezoekersverkeer.
-

8. Aanbevelingen

De aanbevelingen zijn met de grootste zorg gekozen. Kijkend naar de cultuur van de Baak, de gekozen doelstelling en de aangrijpingspunten is een pakket met maatregelen vastgesteld. Deze maatregelen zijn geselecteerd om de parkeersituatie bij de Baak te verbeteren. Gezien de huidige en toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit is het voor de Baak verstandig om over te gaan op de volgende maatregelen binnen de volgende oplossingsrichtingen:

1. Toename van het aantal parkeerplaatsen
2. Alternatieve vervoerswijze
3. Particuliere verbindingdiensten
4. Overige maatregelen

Voor alle duidelijkheid zijn dit maatregelen die het beste haalbaar zijn binnen het beleid van de Baak. De maatregelen kunnen toegepast worden aan de hand van het implementatieplan in paragraaf 8.3. De Baak dient zelf een keuze te maken uit de aanbevelingen. Gekeken is naar de financiële consequenties. De financiële consequenties per maatregel/ oplossing zijn in paragraaf 8.2 beschreven en worden in de toelichting buiten beschouwing gelaten.

8.1 Aanbevelingen

Toename parkeerplaatsen

Door het aantal parkeerplaatsen te vergroten neemt het aantal tekort af.

Aanbevelen is het huren van parkeerplaatsen bij Huis ter Duin, de aanvraag van extra dagvergunningen en de bouw van een extra parkeerdek in samenwerking met het Zuiderbad. Hieronder volgt een korte toelichting.

- Huren van parkeerplaatsen bij Huis ter Duin

Dit is de meest haalbare mogelijkheid als er gekeken wordt naar het creëren van extra parkeerplaatsen. De parkeergarage ligt op 5 minuten lopen van de Baak. De parkeerplaatsen zouden met name gehuurd moeten worden voor het woon-werkverkeer, zodat het bezoekersverkeer geen hinder ondervindt van mogelijke aanpassingen in het huidige beleid. Dit vanwege het feit dat het bezoekersverkeer een vooraanstaande positie inneemt binnen het mobiliteitsbeleid. Het huren/n van parkeerplaatsen bij Huis ter Duin zou in samen moeten gaan met de aanleg van een toekomstige laad en los ruimte voor de Baak. Werknemers kunnen op deze manier hun werkmateriaal bij de Baak afzetten, waarna de auto geparkeerd kan worden.

- Aanvraag extra dagvergunningen

Door het aanvragen van extra dagvergunningen kunnen er met name op drukke dagen, werknemers en cursisten voorzien worden van een parkeerplaats. Vooral op maandag, dinsdag en donderdag zijn er veel autogebruikers. Het is aan te raden om navraag te doen bij de gemeente of het mogelijk is om voor deze dagen of op dagen wanneer er manifesten worden gehouden, speciale dagvergunningen kunnen worden aangevraagd.

- *Bouw parkeergarage*

De bouw van een extra parkeerdek boven de bestaande parkeerplaats is enigszins wel probleemoplossend, maar tegen de hoge kosten niet haalbaar/ rendabel. Wel zal de Baak het Zuiderbad moeten betrekken bij dit project. Dit vanwege het feit om de bouw van een extra parkeerdek commercieel te maken. Het Zuiderbad heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in het mogelijk huren van parkeerplaatsen op momenten dat er bij de Baak een mindere parkeerbezetting is.

Alternatieve vervoerswijze

Aanbevelen wordt om de werknemers positief te benaderen, betreffende het gebruik van alternatieve vervoerswijze. Er is een groot draagvlak en de kosten zijn minimaal. Door het positief stimuleren van het openbaar vervoer en het carpoolen neemt het autogebruik af. Hieronder volgt een korte toelichting.

- *‘Groen’ verkeer*

Door het ‘groene’ verkeer te stimuleren, ontstaat er een groei van het aantal openbaarvervoer, fiets en carpoolgebruikers. Dit wordt vanuit vervoersmanagement- oogpunt ten strengste aanbevelen. Uit de resultaten van de enquête en diverse vraaggesprekken is gebleken dat er voldoende draagvlak gecreëerd kan worden om grootcontracten bij openbaarvervoer bedrijven af te sluiten. Het blijkt dat de fiets en het openbaar vervoer populaire alternatieven zijn bij het woon-werkverkeer. Bekendheid, gebruik en gedragsverandering is bij de toepassing van deze alternatieven een pré. Op beleidsmatig niveau moeten er intern regels worden opgesteld, om op een positieve manier werknemers te ‘dwingen’ om van deze alternatieven gebruik te maken. Dit kan d.m.v. een individueel vervoersadvies.

- Individueel vervoersadvies

In de ideale situatie moet worden uitgegaan dat iedereen gebruik maakt van het OV en/ of de fiets.

Autoadvies is mogelijk indien:

1. Het voor de werknemer van de Baak om gezondheidsredenen/ handicap fietsen en/of reizen met OV onmogelijk is. Hiervoor is een doktersverklaring noodzakelijk.
2. De werknemer op een met het OV onbereikbare plek woont, op meer dan 7 kilometer (grens acceptabele fietsafstand) waardoor OV reistijd meer dan 1,5 keer zo lang is als met de auto.
3. Voor de werknemer, vanuit de functie die hij/ zij bekleedt bezien, autogebruik noodzakelijk is. Dit geldt voor medewerkers die meer dan 2 keer per week zakelijk reizen en bij het vervoer van zware spullen. Argumentatie is hierbij verplicht.
4. De werknemer redelijkerwijs aan zijn sociale verplichtingen moet voldoen door gebruik van de auto. Voorbeeld hiervan is wegbrengen van kinderen naar crèche, school. Ook hierbij is argumentatie verplicht.
5. Er met bestuurders van carpoolauto's een overeenkomst is (volledige vergoeding).

Fietsadvies wordt gegeven indien:

1. De werknemer op minder dan 7 kilometer afstand van zijn werk woont.
2. Er geen gezondheidsomstandigheden zijn die hem/haar belemmeren gebruik te maken van de fiets in het woon-werkverkeer.

- *Carpoolpagina*

Naast het groene verkeer is er een duidelijke behoefte om speciale carpoolpagina's te ontwikkelen. De enquêteresultaten geven aan dat 10 cursisten van de 72 een dergelijke alternatief zou willen hanteren. Stimulering van carpoolen, fietsverkeer en het openbaarbaar vervoer lost een deel van het huidige tekort aan parkeerplaatsen op. Uit de steekproef is gebleken dat van de 119 autosolisten, ruim 50 gebruikers er eventueel met een alternatief als openbaarvervoer, (brom) fiets en *carpooling* naar de Baak zouden komen. Het creëren van een carpool- webpagina is voor het webteam redelijk eenvoudig, met de nodige resultaat.

Particuliere verbindingdiensten
--

Op het gebied van particuliere verbindingdiensten wordt aanbevelen de ontwikkeling van de shuttle dienst te staken. Er is weinig draagvlak bij de omliggende bedrijven, zodat de kans op succes klein is. Wel wordt aangeraden om in contact te blijven met de omliggende bedrijven/hotels, voor toekomstige samenwerkingsverbanden.

Gekozen moet worden voor de opzet van een parkeerservicesysteem. De positieve pluspunten van dit project is het bieden van extra service naar de werknemers en bezoekers toe en de financieel haalbaarheid. Hieronder volgt een korte toelichting.

- *Shuttledienst*

Ondanks dat de shuttledienst binnen de baak voldoende draagvlak creëert, is het af te raden het project voort te zetten. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat er onvoldoende hotels en bedrijven geïnteresseerd zijn in een mogelijke samenwerkingsverband om deze shuttle dienst op te zetten. Om de kosten voldoende te delen en succes te garanderen voor het bezoekersverkeer is het van belang voldoende 'partners' te vinden. Na gesprekken met hotels aan de Koningin Astridboulevard is gebleken dat deze al voorzien zijn van mogelijke parkeerfaciliteiten, op een enkeling na. Het doorvoeren van een mogelijke shuttledienst is een complex iets, wat tot uiting komt door de wensen en behoeften van de individuele gebruiker. Uit benchmarking is gebleken dat de meningen over dit project verschillen. Om de shuttledienst van de Leeuwenhorst door te voeren naar de Koningin Astridboulevard is een negatief signaal ontvangen. De shuttledienst is het visitekaartje van het congres, waardoor de Leeuwenhorst dit niet extern door wil laten voeren.

- *Parkeerservicesysteem*

Het parkeerservicesysteem heeft duidelijk aan populariteit gewonnen binnen de Baak. Er is voldoende draagvlak voor dit project en de werknemers en bezoekers zijn zeer enthousiast over dit idee. Wel brengt dit de nodige personeelskosten met zich mee, vanwege het feit dat er in de zomerperiode 'chauffeurs' aangesteld moeten worden. Aanbevolen is een onderzoek naar de mogelijkheden van een parkeerservicesysteem.

Overige maatregelen

Aanbevelen is de ontwikkeling van de submaatregelen, mede dankzij hun gemakkelijke implementatie in het bedrijf. Deze korte termijn oplossingen hebben indirect positieve invloed op het parkeerprobleem. Daarnaast zijn het oplossingen die de haalbaarheid van de al eerder genoemde oplossingen vergroten.

- *Telwerken*

Met name de programmamanagers, die de grootste afstanden afleggen om naar de Baak te komen is telewerken een ideaal alternatief. Uit onderzoek is gebleken dat er een grote vraag is naar de studie van dit soort mogelijkheden. Een bijkomend vereiste is dat telewerkers gebruik maken van een externe emailverbinding.

Een bijkomend voordeel is dat door middel van telewerken reiskosten wordt bespaart.

Het grote gevaar is dat werkcontrole niet mogelijk is.

- *Laad en losruimte*

In combinatie met de parkeerservicesysteem en de huur van extra parkeerplaatsen van Huis ter Duin is het aan te raden een laad en los plaats te hebben. Uit onderzoek bleek namelijk dat hier grote behoefte naar is, aangezien sommige parkeerplaatsen ver van de Baak afstaan. Dit brengt irritatie en ontevredenheid met zich mee, wat de Baak zich niet kan permitteren.

- *Aanpassing werktijden*

De werktijden van het woon-werkverkeer zou met name in de zomermaanden flexibel geregeld moeten worden. Door een aanpassing van de werktijden voor werknemers die op flexibele basis werken, kan een betere verdeling plaatsvinden van het aantal autosolisten per week. Aangezien er een aantal medewerkers bij de Baak op flexibele basis werkzaam zijn, is de haalbaarheid van dit project goed te noemen. Wel dient er rekening gehouden worden met de privé situatie van de individuele werknemer.

- *Strengere werving & selectie*

De eisen aan het werven van personeel dient aangescherpt te worden. Momenteel hanteert de Baak een niet of nauwelijks wervingsbeleid. Door dicht bij de Baak te gaan werven, wordt het personeel indirect gedwongen om een alternatieve vervoerswijze te hanteren, kijkend naar het individueel vervoersadvies.

8.2 Kosten & Baten

Implementatie van de aanbevelingen brengt kosten en baten met zich mee. Kosten zijn door schattingen aardig te kwantificeren in geld. Bij de baten is dit moeilijker. Aan de hand van de kosten en batenanalyse tracht de Baak een keuze te maken of de investering de moeite waard is. In het algemeen kan aan de volgende kosten gedacht worden bij het invoeren van een algemeen vervoersbeleid.

- Kosten voor het opstellen van het vervoerplan;
- Kosten van uitvoering van het vervoerplan; zoals eenmalige investeringen; (fietsenstalling of een carpoolpagina) en beheerskosten (bijvoorbeeld personeelskosten bij de ontwikkeling van de maatregelen);
- Verschil tussen totale kosten van het oude en nieuwe reiskostenbeleid;
- Kosten voor pull en push maatregelen; dit hangt af van de keuze van de betreffende maatregel. Iedere pullmaatregel brengt eigen kosten met zich mee.

Baten zijn:

- Betere bereikbaarheid van de locatie; het parkeerprobleem wordt indirect opgelost. Daarnaast ontstaat er een efficiëntere gebruik van de parkeerplaatsen;
- Kostenreductie (uit te drukken in geld) als gevolg van: vermindering van de reistijden, vermindering reiskostenvergoedingen of mindere gebruik kantoorruimte;
- Verbetering van de secundaire arbeidsvoorwaarden;
- Bijdrage aan de verbetering van het milieu;
- Verhoging van arbeidsproductiviteit;
- Verhoging van het vervoercomfort bij sommige alternatieven.

De financiële consequenties van het implementatieadvies kunnen slechts geschat worden op basis van de beschikbare informatiebronnen. De financiële berekening is gebaseerd op de situatie, dat er een keuze gemaakt wordt uit de aanbevolen maatregelen.

Kosten	Bedrag in €, per maatregel/ oplossing
<i>Parkeerplaats Huis Ter Duin</i>	8000
<i>Ontwikkeling carpoolpagina</i>	250
<i>Fietsactie</i>	5375
<i>Aanvraag extra dagvergunningen (per dag)</i>	287,50
<i>Parkeerservicesysteem, per week</i>	156
<i>OV Kaarten</i>	800
<i>Administratie (1 maand)</i>	3200
<i>Communicatie</i>	300
<i>Laad en losruimte</i>	Aanvraag gemeente

Figuur 15: Financiële consequenties

Berekening

Parkeerplaats Huis Ter Duin

25 (parkeerplaatsen) x 80 € x 4 (maanden)

Ontwikkeling carpoolpagina

Kosten ICT: +/- 250 €

Stimuleren carpoolen vanuit de overheid

In 1990 is de carpoolregeling van kracht geworden. Deze houdt in, dat wanneer over een enkele reisafstand van meer dan 10 kilometer wordt gereisd, aan de chauffeur een belastingvrije vergoeding kan worden betaald tot een bedrag van 25 eurocent per afgelegde kilometer. Belangrijke voorwaarden zijn⁶⁴:

- de gebruikte auto mag geen auto van de zaak zijn
- het bedrijf moet voldoen aan een schriftelijke vastgelegde carpoolregeling
- de werknemer dient zowel op de heen als op de terugreis meerijders te vervoeren
- de werknemer sluit met de werkgever de carpoolovereenkomst
- de carpoolovereenkomst wordt door alle meerijders mede ondertekend

Fietsactie

Voor een betere service, betreffende het nieuwe fietsbeleid dienen er een aantal kosten gemaakt te worden. Ten eerste zal er een nieuwe overdekte fietsenstalling aangeschaft moeten worden. Daarnaast kunnen werknemers financieel gestimuleerd worden, indien zij in de periode april t/m augustus (zomerperiode) met de fiets naar werk toe komen. Dit kan gebeuren a.h.v. een standaard vergoeding: iedere medewerker die op de fiets naar het werk komt krijgt 25 € per maand. Uit de enquête is gebleken dat rond de 19 werknemers met de fiets naar de Baak komen. Daarnaast zijn er nog eens 12 werknemers bereid de fiets te gebruiken, indien er extra fietsfaciliteiten gehanteerd zullen worden. Dus: 31 x 25 x 5 maanden = 3875 €

- Nieuwe stalling 1500 €
- Financieel stimulans fietsplan 3875 €

Aanvraag extra dagvergunningen (per dag)

Hierbij is uitgegaan van een maximale tekort van 25 parkeerplaatsen op bijvoorbeeld evenementen of manifesten binnen de Baak. De prijs is 11,50 € per dagvergunning.

11,50 € x 25 = 287,50 €

Parkeerservicesysteem

Aan kosten moet gedacht worden de huur van het personeel voor het wegzetten van de auto. Gemiddelde uurloon bedraagt 6,50 € voor een student. De studenten zullen met name ingehuurd worden op drukke dagen. De studenten zullen bij dit systeem gemiddeld 4 uur per dag werken. Stel drie dagen extreem druk. 3 (dagen) x 6,50 (uurloon) x 2 (twee studenten) x 4 (uren) = 156 € per week

Administratie OV- kaarten

Het aanvragen en verwerken van een aanvraag kost meer tijd dan een simpele declaratie. Er wordt uitgegaan dat de OV kaartadministratie twee keer zo lang duurt en de kosten 50 € per aanvraag bedragen. Uit de enquêteresultaten is gebleken dat 16 werknemers geïnteresseerd zijn in het openbaar vervoer als alternatief. 16 x 50 € = 800 €

⁶⁴ Handboek Facility Management, oktober 1997

Communicatie

Het betreft hier kosten ten aanzien van de communicatie naar de werknemers en cursisten. De werknemers en cursisten dienen op de hoogte te worden gebracht van het mogelijke nieuwe vervoersbeleid. De kosten zullen rond de 300 € bedragen.

Opbrengsten

Door de invoering van de aanbevolen maatregelen ontstaan er opbrengsten. Deze opbrengsten komen vooral uit een verlaagde reiskostenvergoeding. Het aantal autosolisten neemt af met +- 30 werknemers en +- 10 bezoekers. Dit betekend een daling van het uit te keren reiskostenvergoeding voor de betreffende 5 maanden. Dit kan vervolgens weer gebruikt worden ter investering in alternatieve oplossingen.

8.3 Implementatietraject

Om de oplossingen/ maatregelen te ontwikkelen en te implementeren is het belangrijk om te weten dat deze voldoen aan de doelstellingen die in de inleiding te lezen is.

Er is gekozen voor een periode van 5 maanden. Aangezien de werknemers tijdens het onderzoekstraject verschillende keren geconfronteerd zijn met ‘vervoersvragen’ is het van belang dat de directie direct actie onderneemt.

Maand	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Verantwoordelijke	Opmerkingen
Maatregel							
Presentatie mobiliteitsrapport gemeente Noordwijk						Financieel directeur	Rapportage huidige mobiliteitsbeleid & structurele oplossingen
Aanvraag mogelijkheden dagvergunningen						Hotel manager	
Contact Huis Ter Duin						Hotel manager	
Navraag extra parkeermogelijkheden						Financieel directeur	Parkeerplaats Vereniging van eigenaren
Stimulering/ bekendmaking alternatieve vervoerswijzen bij werknemers						Ondernemingsraad	
Invoering carpoolpagina + verbetering routekaart						Afdeling beheer	Carpoolpagina op website + overzichtelijkere webpagina
Verbetering fietsfaciliteiten						Hotel manager	
Introductie laad en losplaats + bekendmaking algemene regels						Directie + Cluster managers	
Opzetten parkeerservice						Financieel directeur + hotel manager + gemeente	Vergunning aanvraag + presenteren plan
Terugkoppeling en evaluatie						De daarbij horende betrokkenen	Algemene vergadering
up-to-date houden van het woon-werkverkeersysteem	Doorlopend					Hotel manager	

Literatuuropgave

Boeken

- D.B. Baarde e.a.: *Statistiek met Spss voor Windows*, eerste druk, Houten, Educatieve Partners Nederland BV, 1999
- D.B. Baarde e.a.: *Basisboek Methoden en technieken*, eerste druk, Leiden, Stenfort Kroese uitgevers, 1990
- Walvius, M.: *Bereikbaarheid van en voor uw organisatie*, Delft, Kluwer, 2003
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat.: *Werkmodel vervoermanagement*, eerste druk, Den Haag, 2000
- C.R.O.W.: *Leidraad sturend parkeerbeleid*, Mei 2004
- R. Brouwer.: *Facility Management Magazine*, Nijmegen, G.J.Thieme, 2004
- *Handboek Facility Management*, Alphen aan den Rijn, Kluwer BV, 2002
- D. Keuning & D.J.Eppink.: *Management & Organisatie*, zevende druk, Houten, Educatieve Partners Nederland BV, 2000
- P.M. Kempen & J.A. Keizer.z.: *Advieskunde voor praktijkstages*, tweede druk, Wolters-Noordhoff Groningen, 2000
- R.F.Bouter.: *Handleiding voor de afstudeerstage*, eerste druk, Zoetermeer, Ribberink van der Gang, 2003- 2004

Rapporten/ Syllabi

- Bureau mobiliteit op maat.: *Beweging in uw zaak*, Alphen aan den Rijn, 2004
- Genet, C.M.: *Methode van onderzoek en de markt*, Den Haag, Haagse Hogeschool, 1999
- Gemeente Noordwijk.: *Programma van eisen (badplaatsontwikkeling 2004 –2010)*, september 2003
- Grontmij Advies & Techniek.: *Parkeervoorziening De Baak te Noordwijk aan Zee*, Maart 2003
- Mante, Y.A.: *Handleiding Schriftelijke Rapportage*, Den Haag, Haagse Hogeschool, opleiding Facility Management, 1999
- Gemeente Noordwijk, *parkeerbeleid Noordwijk aan Zee*, Parkeernota oktober 2002
- G. Maartense.: *Vervoermanagement Forepark*, mei 2001
- J. Pepping.: *De luchtmacht over de weg*, mei 2003
- M. Voorham.: *Vragen naar de bekende weg*, juli 2000
- Q.L. Pronk.: *Interne Klantevredenheid (de Baak)*, december 2000
- F. ten Wolde.: *Bereikbaarheid in beeld*, mei 2002

Internet

- www.pgn.nl
 - www.hhs.nl/bibliotheek/
 - www.vervoermanagement.nl
 - www.mobilitymanagement.be
 - www.blackboard.hhs.nl
 - www.facana.nl
 - www.verkeeradvies.nl
-

- www.noordwijk.nl
- www.move-mobiliteit.nl
- www.haaglanden.nl
- www.organisatieontwikkeling.pagina.nl
- www.ovmagazine.nl
- www.parkeren.pagina.nl
- www.trafficling.nl
- www.stadsparkeerplan.nl
- www.subsidieshop.nl
- www.vm2.nl
- www.verkeerskunde.nl
- www.vmim.nl
- www.facility-info.nl
- www.zibb.nl
- www.connexxion.nl
- www.taxiwi elkens.nl

Overige bronnen

- Gemeente Noordwijk.: *Parkeren in het centrum van Noordwijk aan zee*, brochure
- Receptie de Baak.: *Parkeerstatestieken de Baak*
- Financieel directeur.: *Enquête autosolisten*, mei 2003
- Gemeente Noordwijk.: *Evaluatie betaald parkeren*, 2003-2004
- Bureau mobiliteit op maat.: *Mobilé*, maart 2002
- Velopa.: *fietsenbergingen*, Augustus 2003
- *Nationaal vervoerscongres*
- *Parkeerservice Noordwijk*

Begrippenlijst

Autoratio	Het percentage autosolisten op het totaal aantal werknemers.
Bedrijfsvervoer	Een vorm van openbaar vervoer, welke door het bedrijf is geregeld en waar het bedrijf voor betaald.
Carpoolen	Carpoolen is het gezamenlijk afleggen van (een deel van) het woon-werktraject in één auto door medewerkers van een bedrijf of van verschillende bedrijven op een bedrijventerrein.
Openbaar vervoer	Openbaar vervoer is de verzamelnaam voor bus, trein, metro en tram. De vervoerswijzen hebben gemeen dat ze voor iedereen toegankelijk zijn en dat de overheid er direct bij betrokken is.
Parkeercapaciteit	Dit is het totaal aantal parkeerplaatsen waarover een organisatie beschikt, zowel op eigen terrein als elders gehuurd.
Parkeerdruk	De parkeerdruk is de bezettinggraad van de beschikbare parkeercapaciteit, uitgedrukt in procenten.
Parkeerfonds	In een dergelijke fonds worden bedragen gestort door bedrijven op grond van de regeling overeenkomstig artikel 258 van de Model-Bouwverordening. De inkomsten moeten besteedt worden aan parkeervoorzieningen en zijn dus niet aan te wenden voor andere maatregelen en voorzieningen in het kader van mobiliteitsbeleid.
Parkeerkencijfers	Op de praktijk gebaseerde cijfers die in principe als vertrekpunt worden gehanteerd bij de bepaling van aantallen parkeerplaatsen wanneer geen parkeernormen gelden.
Telewerken	Telewerken is het werk dat op geografische afstand van de vaste werkplek of opdrachtgever wordt verricht en waarbij die afstand wordt overbrugd met behulp van informatietechnologie.
Transferium	Overstappunt naar vormen van openbaar vervoer of collectief vervoer, dat een comfortabel alternatief biedt voor een gedeelte van de autoverplaatsing
Vanpoolen	Dit is een regeling waarbij de werkgever een luxe kleine bus ter beschikking stelt aan een groep van zeven tot negen werknemers, waarbij één of twee van hen als chauffeur optreden.
Vervoerplan	Een vervoerplan is het basisdocument waarin de doelstellingen omtrent vervoermanagement en de verschillende maatregelen zijn vastgelegd.

‘Een vernieuwende blik op het parkeerbeleid’

*Onderzoek naar oplossingen voor de parkeerproblematiek van
de Baak, Management Centrum VNO-NCW*

Bijlagen

Mike Hoogewoning
Opleiding Facility Management
18 Mei 200

Inhoudsopgave

Bijlage 1:	Organogram de Baak, Management Centrum VNO-NCW
Bijlage 2:	Enquête woon-werkverkeer
Bijlage 3:	Vragenlijst bezoekersverkeer
Bijlage 4:	Overzicht regeling reiskostenvergoeding woon-werkverkeer
Bijlage 5:	Woonplaatsenscan / spreiding woon-werkverkeer
Bijlage 6:	Woonplaatsenscan / spreiding bezoekersverkeer
Bijlage 7:	Enquête resultaten (bereikbaarheid) woon-werkverkeer
Bijlage 8:	Enquête resultaten (bereikbaarheid) bezoekersverkeer
Bijlage 9:	Overzicht parkeersectoren gemeente Noordwijk (Boulevard)
Bijlage 10:	Overzicht deelonderzoeken/ subprobleemstellingen

Bijlage 1: Organogram de Baak, Management Centrum VNO - NCW

Algemeen bestuur

Dagelijks bestuur

Directie Algemeen,
Directeur

Aandachtsgebieden
directie

Personal Development	→	Cluster manager	→	PM	→	Ass.Pm	→	Secretariaat
Human Resource Management		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
Kernelementen van ondernemen		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
Executive development		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
Leadership Development		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
In-Comapany		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
Baak 1 op1		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
De Boei		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
Ontmoetingbijeenkomsten		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat
PAO Utrecht		Cluster manager		PM		Ass.Pm		Secretariaat

Directie financiën

Financiële administratie → Hoofd → Medewerkers/ assistenten

Directie Bedrijfsvoering

Marketing & PR
Informatie & adviesdesk
Personeelszaken
Informatie & leercentrum
Systeembeheer

Hotel → Hoofd → Medewerkers/ assistenten

Hotel manager
Repro
Restaurant/ Bar
Keuken/ chef kok
Huishouding
Receptie/ servicecentrum
Technische dienst
Audiovisuele dienst

Bijlage 2: Enquête woon- werkverkeer

Enquête woon-werkverkeer

Momenteel doe ik onderzoek naar het woon-werkverkeer van het personeel van en naar de Baak Noordwijk. Hiervoor wil ik graag weten hoe u over uw woon-werkreis denkt, a.h.v. deze vragenlijst.

Voor alle duidelijkheid u moet bij het beantwoorden van deze enquête uitgaan van uw woon-werkreis naar de Baak Noordwijk.

Uw antwoorden zullen worden gebruikt om, waar mogelijk is, verbeteringen aan te brengen. Gaarne uw exemplaren voor 18 Maart inleveren. Voor vragen kunt u terecht via mijn interne emailadres. Tenzij anders vermeld, a.u.b. slechts één antwoord per vraag omcirkelen of het antwoord 'vet gedrukt' maken.

Start vragenlijst:

1. Bij welke afdeling bent werkzaam? (Omcirkelen wat van toepassing is)

1. Programma Management
2. Directie (alg. dir. + dir. Edc- Noordwijk, incl. secretariaat)
3. Personeel & Organisatie
4. Administratie (Salaris + Financieel)
5. Externe communicatie
6. Horeca (Management, receptie, planning, service centrum, keuken, restaurant, huishoudelijke Dienst, technische dienst, audiovisuele dienst)
7. ICT
8. Datamanagement
9. Web Team
10. Baak Coaching
11. Ondersteuning- incompany
12. Ondersteuning- EDC
13. I.A. Desk
14. Vraag Baak
15. Repro

2. Hoeveel dagen in de week werkt u gemiddeld bij de Baak Noordwijk en op welke dagen?

Dag Dagdeel	Ma.	Di.	Wo.	Do.	Vri.	Zat.	Zon.
-----------------------------------	-----	-----	-----	-----	------	------	------

Ochtend							
Middag							
Avond							

De volgende toelichting met voorbeeld, heeft betrekking op vraag 3. Lees deze goed door, voordat u aan vraag 3 gaat beginnen.

Ik wil graag inzicht krijgen in de reis van uw woning naar de Baak Noordwijk en van de Baak Noordwijk naar uw huis, voor zover dat niet heel erg afwijkt van uw normale woon-werkverkeer. Uw woon-werkreis bestaat misschien uit een aantal delen waarbij u gebruik maakt van verschillende vervoermiddelen.

De ritregistratie bevat twee aspecten van de woon-werkreis die van belang zijn.

1. Het vervoersmiddel waarmee u reist
2. De tijdsduur die u hieraan besteedt.

Bijvoorbeeld:

U reist vanaf huis met de fiets naar het station waar u vervolgens de trein neemt en tenslotte met de bus naar uw werk reist. We spreken dan van een reis die bestaat uit drie ritten en een wachttijd. De registratie wordt dan als volgt ingevuld, volgens het hieronder vermelde coderegister.

0= wachten (!)

1= auto (als bestuurder)

2= auto (als passagier)

3= dienstauto

4= motor

5= bromfiets/ scooter

6= fiets

7= lopen

8= trein

9= bus

10= metro

11= tram

12= taxi(bus)

13= anders

Vertrektijd:8:00 uu:min

	1	2	3	4	5	6	7	8
Vervoersmiddel	6	0	8	9				
Tijdsduur (in Minuten)	14	3	31	10				

Aankomsttijd: 8:58 uu:min

(geschat) aantal km, 34

3. Hoe is uw verplaatsing gemiddeld te beschrijven (ochtend en middag) en geef daarbij de tijdsduur (in minuten) aan van elk onderdeel?

(maak hierbij gebruik van de in het voorbeeld vermelde cijfers met de daarbij behorende code!)

- Ochtend

Vertrektijd:.....uu:min

	1	2	3	4	5	6	7	8
Vervoersmiddel								
Tijdsduur (in Minuten)								

Aankomsttijd:.....uu:min

Invullen (geschat) aantal km.

- Middag

Vertrektijd:.....uu:min

	1	2	3	4	5	6	7	8
Vervoersmiddel								
Tijdsduur (in Minuten)								

Aankomsttijd:.....uu:min

B: De reden dat ik voor deze vervoerswijze kies is:

.....

4. A: Wat is voor u de langst durende reistijd, voor zowel de heen en terugreis?

- Heenreis:
- Terugreis:

B: Wat is voor u de meest aanvaardbare reistijd, voor zowel de heen en terug reis?

- Heenreis:
- Terugreis:

5. Denkt u dat uw reistijd in de toekomst zal toenemen?

1. Nee
2. Ja, zou dit een reden zijn om van vervoersmiddel te wijzigen?
-Ja, welke vervoersmiddel zou u dan kiezen.....
-Nee

6. Welk alternatief zou u het meest aanspreken indien het vervoermiddel dat u nu gebruikt qua kosten en/of reistijd niet meer acceptabel zou zijn?

- | | | |
|--------------------------|-----------|----------------------------|
| 1= auto (als bestuurder) | 6= fiets | 11= tram |
| 2= auto (als passagier) | 7= lopen | 12= taxi(busjes) |
| 3= dienstauto | 8= trein | 13= Shuttle dienst |
| 4= motor | 9= bus | 14= parkeer(service)dienst |
| 5= bromfiets/ scooter | 10= metro | |
| - Anders, namelijk..... | | |

7. Heeft u nog opmerkingen over deze enquête of suggesties voor eventuele activiteiten om het vervoer rond de organisatie en speciaal het woon-werkverkeer beter te organiseren?

.....
.....

Na het beantwoorden van deze enquête kunt u deze als volgt retourneren:

- Afgeven bij mijzelf. Ben aanwezig op de flex-plek tegenover het secretariaat. Indien ik niet aanwezig bent, kunt u het exemplaar deponeren in de dropbox (aanwezig op de flexplek)
- Afgeven bij de receptie
- Retourneren via de mail

Bedankt voor uw medewerking !

Bijlage 3: Vragenlijst bezoekersverkeer

Enquête: Mobiliteitsplan

Deze korte vragenlijst is onderdeel van een mobiliteitsonderzoek die bedoelt is voor iedereen die bij de Baak op bezoek komt. Ik wil graag uw vervoerswijze in kaart brengen d.m.v. van de volgende drie vragen.

Uw antwoorden zullen worden gebruikt om de bereikbaarheid cq parkeersituatie van deze vestiging te verbeteren.

1. Met welk vervoersmiddel bent u gekomen? (Omcirkelen wat van toepassing is)

1. Auto, alleenrijdend
2. Auto, samenrijdend (carpoolen)
3. Openbaarvervoer (trein, bus)
4. Fiets, Bromfiets
5. Overig,

2. Indien u met de auto bent gekomen, waar hebt u die dan geparkeerd? (Omcirkelen wat van toepassing is)

1. Op het parkeerterrein achter de Baak
2. Op vergunninghoudende parkeerplaatsen (Kon. Astrid Boulevard of Duinpan)
3. In de omgeving
4. Anders, namelijk.....

In de wintermaanden is de Baak uitstekend te bereiken en zijn er geen problemen met betrekking op de parkeerfaciliteiten. Met name in de periode April t/m Juli is het echter erg druk in Noordwijk, waardoor de parkeerfaciliteiten voor de Baak in gevaar komen voor zowel het personeel als voor u.

- 3 Zou u met een alternatieve vervoerswijze, anders dan de auto, naar deze vestiging kunnen en willen komen? (omcirkel ja en de gekozen optie of nee)

* Ja, te weten via het systeem van:

- a. Shuttle, met als werking: een (privé) busverbinding voor Baak bezoekers vanaf een centraal punt(bijv: centraal station- Leiden) naar de Baak en vice versa.
- b. Carpoolen
- c. D.m.v. openbaar vervoer
- d. Parkeerservice, met als werking: uw auto wordt weggezet en terug gebracht.

Anders, namelijk.....

.....
.....

Bijlage 4: Overzicht regeling reiskostenvergoeding woon-werkverkeer

Van	Tot	Per	1 dag per week onbelast	2 dagen per week onbelast	3 dagen per week onbelast	4 dagen of meer onbelast
	10 km	Maand: Week:	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00	0,00 0,00
10 km	15 km	Maand: Week:	16,25 3,75	32,50 7,50	48,75 11,25	65,00 15,00
15 km	20 km	Maand: Week:	22,75 5,25	45,50 10,50	68,25 15,75	91,00 21,00
20 km	Of meer	Maand: Week:	32,50 7,50	65,00 15,00	97,50 22,50	130,00 30,00

Bijlage 5: Woonplaatsenscan/ spreiding Woon-werkverkeer

Totale spreiding personeel Nederland



Bijlage 6: Woonplaatsenscan/ spreiding bezoekersverkeer



Bijlage 7: Enquête resultaten (bereikbaarheid) woon-werkverkeer

afdelingen		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	pm	18	22,2	22,2	22,2
	directie	5	6,2	6,2	28,4
	p&o	2	2,5	2,5	30,9
	administratie	5	6,2	6,2	37,0
	ext.com.	3	3,7	3,7	40,7
	horeca	17	21,0	21,0	61,7
	data	4	4,9	4,9	66,7
	web team	3	3,7	3,7	70,4
	coaching	2	2,5	2,5	72,8
	ond.inc	8	9,9	9,9	82,7
	ond.edc	8	9,9	9,9	92,6
	i.a. desk	2	2,5	2,5	95,1
	vraag baak	2	2,5	2,5	97,5
	repro	2	2,5	2,5	100,0
	Total	81	100,0	100,0	

Figuur: respons enquête per afdeling

Personeel verdeeld naar aanwezigheid per week

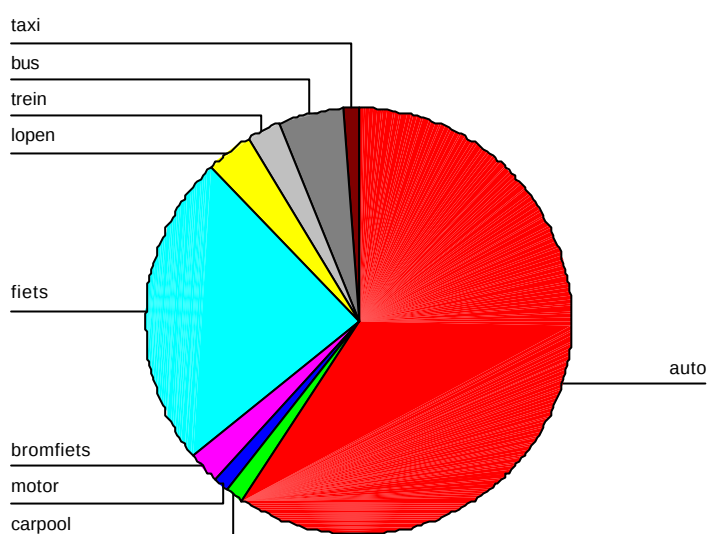
dagen

	Frequen cy	Percent	Valid Percent	Cumulati ve Percent
week, hele dag	41	50,6	50,6	50,6
week, ochtend	4	4,9	4,9	55,6
week, wisselend	8	9,9	9,9	65,4
eerste deel week	9	11,1	11,1	76,5
tweede deel week	4	4,9	4,9	81,5
1/ 2dagen wisselend	15	18,5	18,5	100,0
Total	81	100,0	100,0	

Codeerschema:

Afdelingen	1= Pm 2=directie 3=P&O 4=administratie 5=ext. Communicatie 6. horeca 7=data 8=web team 9=coaching 10=ondersteuning incompany 11=ond edc 12=i.a.desk 13=vraag baak 14= repro
------------	---

Vervoerswijze verdeeld naar afdeling



Tijdsduur in minuten, per afdeling (ochtend)

tijdsduur ochtend * afdelingen Crosstabulation

Count

	afdelingen														Total
	pm	directie	p&o	administratie	ext.com.	horeca	data	web team	coaching	ond.inc	ond.edc	a. desk	raag baak	repro	
tijdsduur 5,00								1	1	1	1	1		1	6
ochtend 7,00						1									1
10,00	1			4		4					2	1			12
12,00	1														1
15,00		2	1	1		3	2			1					10
20,00		1				1	1			2			1		6
22,00											1				1
25,00		1			1	3			1						6
30,00	3				1	1				4	3			1	13
35,00	1		1			2		1							5
40,00	1							1							2
45,00	2				1						1				4
50,00	2	1				1							1		5
60,00	2					1									3
75,00							1								1
90,00	3														3
100,00	1														1
120,00	1														1
Total	18	5	2	5	3	17	4	3	2	8	8	2	2	2	81

Langst durende reistijd per afdeling

afdelingen * langst durende reistijd Crosstabulation

Count

	langst durende reistijd																Total
	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	40,00	45,00	50,00	55,00	60,00	65,00	70,00	75,00	80,00	
afdeling pm		1		1		1		1	3		4	1	1	2	2	1	18
directie			1	2	1						1						5
p&o			1				1										2
administratie		4	1														5
ext.com					1	1					1						3
horeca		4	3	1	1	2	2	1			2	1					17
data			2		1										1		4
web team	1						1								1		3
coaching		1			1												2
ond.inc	1		1	1		2	2				1						8
ond.edc	1	1	1			1			1	2	1						8
i.a. desk		2															2
vraag ba									1		1						2
repro	1									1							2
Total	4	13	10	5	5	7	6	2	5	3	11	2	1	2	4	1	81

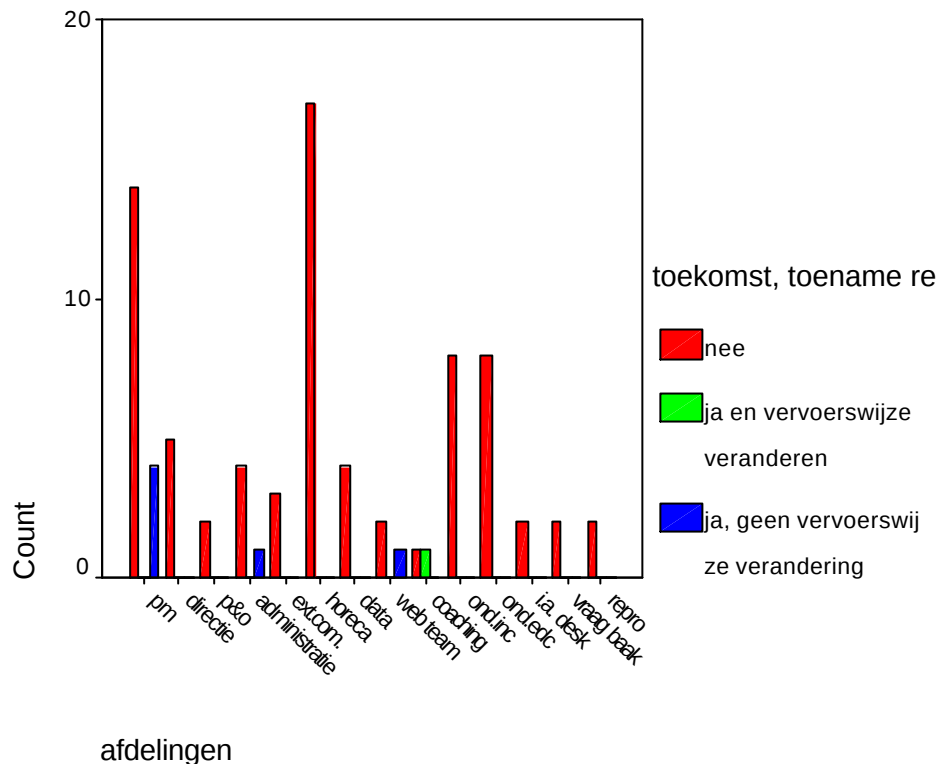
Aanvaardbare reistijd per afdeling

afdelingen * aanvaardbare reistijd Crosstabulation

Count

	aanvaardbare reistijd														Total
	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	35,00	45,00	55,00	60,00	75,00	90,00	130,00		
afdeling pm			1			4	2	4		4	1	1	1	18	
directie			1	2	1				1					5	
p&o			1			1								2	
administratie		4				1								5	
ext.com.						2		1						3	
horeca		2	4	1	1	7		1	1					17	
data			2	1						1				4	
web team	1							1		1				3	
coaching		1		1										2	
ond.inc	1			2	1	2	1	1						8	
ond.edc	1	1	2	1		2		1						8	
i.a. desk		2												2	
vraag ba						1				1				2	
repro		1				1								2	
Total	3	11	11	8	3	21	3	9	2	7	1	1	1	81	

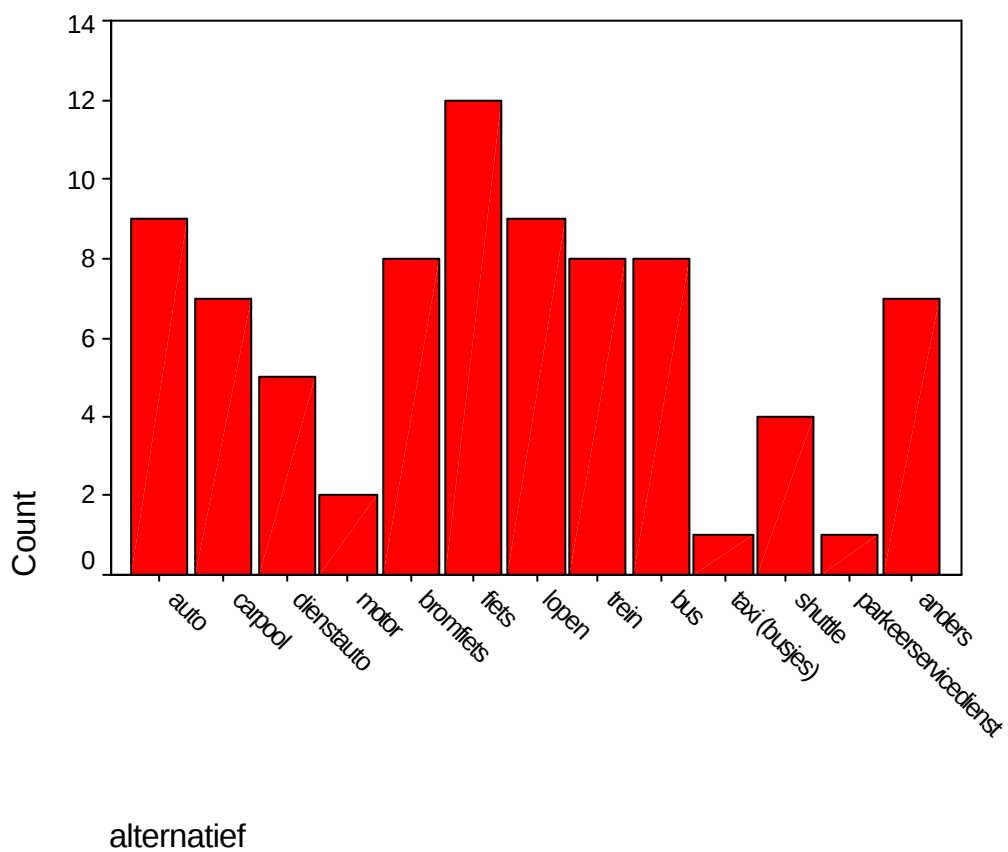
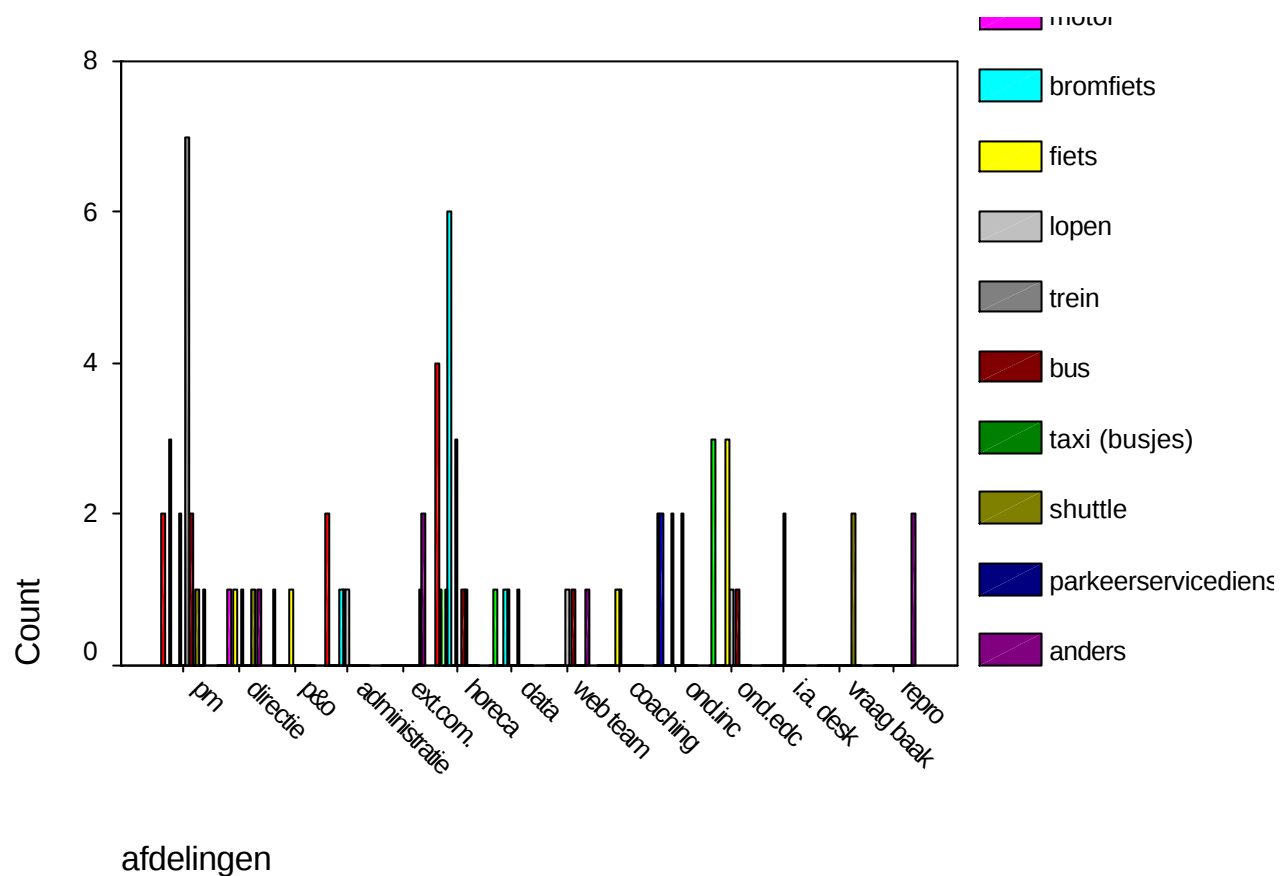
Reistijd toekomst



Interesse alternatief vervoerswijze

afdelingen * alternatief Crosstabulation

Count														
	alternatief													Total
	auto	carpool	ienstaut	motor	romfiets	fiets	lopen	trein	bus	taxi (busjes)	shuttle	arkeerse icediens	anders	
afdeling pm	2		3			2		7	2		1		1	18
directie				1		1		1			1		1	5
p&o	1					1								2
administratie	2				1	1	1							5
ext.com.												1	2	3
horeca	4	1		1	6		3		1	1				17
data		1			1	1			1					4
web team							1		1				1	3
coaching						1	1							2
ond.inc		2	2			2			2					8
ond.edc		3				3	1		1					8
i.a. desk							2							2
vraag baak											2			2
repro													2	2
Total	9	7	5	2	8	12	9	8	8	1	4	1	7	81



Aanvaardbare reistijd gerelateerd naar alternatief

aanvaardbare reistijd * alternatief Crosstabulation

Count

		alternatief												Tota		
		auto	arpoc	ensta	motor	omfie	fiets	lopen	trein	bus	taxi	busjes	shuttle		rkeers	cedien
aanvaar reistijd	5,00		1					2								3
	10,0	1				1	2	5			1				1	11
	15,0					3	4	1		2		1				11
	20,0	1	2				4								1	8
	25,0				1	1	1									3
	30,0	7	3	2	1	1		1		2		1	1		2	21
	35,0			1					2							3
	45,0		1			1	1		1	3					2	9
	55,0					1			1							2
	60,0			2					2	1		1			1	7
	75,0											1				1
	90,0								1							1
	130								1							1
	Total		9	7	5	2	8	12	9	8	8	1	4	1	7	81

Langst durende reistijd gerelateerd naar alternatief

langst durende reistijd * alternatief Crosstabulation

Count		alternatief												To	
		auto	carpool	ienstauto	motor	romfiets	fiets	lopen	trein	bus	taxi busjes)	shuttle	arkeerse icediens		anders
langst 5,00 durend 10,00 reistijd 15,00 20,00 25,00 30,00 35,00 40,00 45,00 50,00 60,00 90,00 100,0 105,0 120,0 180,0			1					2						1	
		1				1	3	7			1				
		1		1		3	2			2		1			
					1		2			1				1	
			1		1	1	1						1		
		2	2			1				1				1	
		2		1		1	1			1					
		1								1					
			1	1					2				1		
							2								1
		1	2				1		3	1			1		2
				1		1									
		1													
					1				1	1	1		1		1
									1						
	Total		9	7	5	2	8	12	9	8	8	1	4	1	7

Dagen gerelateerd naar alternatief**dagen * alternatief Crosstabulation**

Count

	alternatief													Total
	auto	carpool	dienstauto	motor	bromfiets	fiets	lopen	trein	bus	taxi (busjes)	shuttle	parkeerservicedienst	anders	
dag week, hele	6	6	1		7	6	5	1	4	1	1		3	41
week, ocht			1			1	1						1	4
week, wiss	2			1			2	1	1				1	8
eerste dee		1	3		1	1					1		2	9
tweede de				1		1					1	1		4
1/ 2dagen	1					3	1	6	3		1			15
Total	9	7	5	2	8	12	9	8	8	1	4	1	7	81

Km gerelateerd naar alternatief**KM * alternatief Crosstabulation**

Count

		alternatief													Total
		auto	carpool	dienstauto	motor	bromfiets	fiets	lopen	trein	bus	taxi (busjes)	shuttle	parkeerservicedienst	anders	
KM	1,00					1		3							4
	2,00					1		3						1	5
	2,50							1							1
	3,00	1	1			1		1							4
	4,00	1					3	1		1	1				7
	5,00													1	1
	6,00					1				1				1	2
	7,00					1	2			1					4
	8,00						2								2
	10,00				1	1						3			5
	11,00		1	1			2								4
	12,00	2				2				1					5
	13,00	1													1
	14,00						1								1
	15,00	1	1						1				1	1	5
	16,00		1												1
	17,00				1										1
	18,00		1												1
	19,00						1								1
	21,00	1													1
	22,00			1						1					2
	23,00													1	1
	25,00		1	1					1	1					4
	26,00													1	1
	29,00		1												1
	30,00								1						1
	35,00						1		1						2
	38,00	1													1
	40,00									1					1
	45,00								2					1	3
	50,00			1										1	2
	52,00			1											1
	60,00											1			1
	65,00	1													1
70,00								1						1	
75,00									1					1	
80,00								1						1	
Total	9	7	5	2	8	12	9	8	8	1	4	1	7	81	

Bijlage 8: Resultaten enquête (bereikbaarheid) bezoekersverkeer

Aantal gehanteerde vervoersmiddelen

vervoersmiddel

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	auto, allen	66	91,7	91,7	91,7
	auto, samen	5	6,9	6,9	98,6
	ov	1	1,4	1,4	100,0
	Total	72	100,0	100,0	

Waar geparkeerd

waar geparkeerd

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	parkeerplaats	25	34,7	34,7	34,7
	vergunningsplaatsen	29	40,3	40,3	75,0
	omgeving	13	18,1	18,1	93,1
	anders	5	6,9	6,9	100,0
	Total	72	100,0	100,0	

Welke alternatief

alternatief

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	shuttle	12	16,7	16,7	16,7
	carpool	5	6,9	6,9	23,6
	ov	5	6,9	6,9	30,6
	parkeerservice	26	36,1	36,1	66,7
	anders	1	1,4	1,4	68,1
	uitsluitend met auto	23	31,9	31,9	100,0
	Total	72	100,0	100,0	

Vervoersmiddel gerelateerd naar alternatief

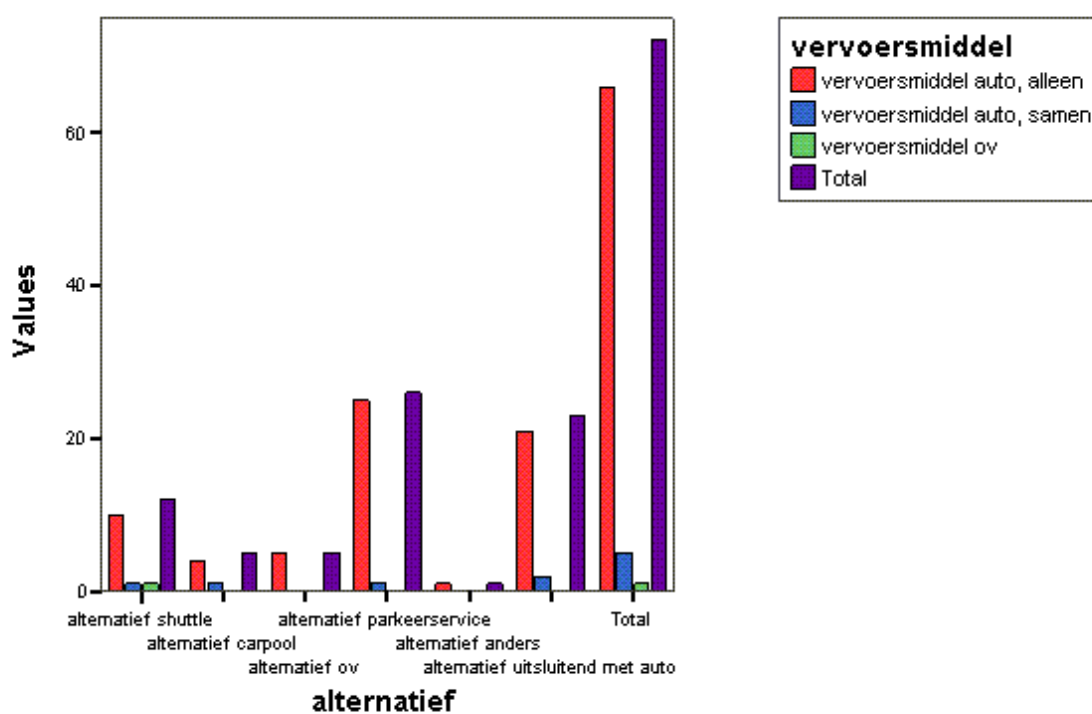
vervoersmiddel * alternatief Crosstabulation

Count		alternatief						Total
		shuttle	carpool	ov	parkeerservice	anders	uitsluitend met auto	
vervoersmiddel	auto, alleen	10	4	5	25	1	21	66
	auto, samen	1	1		1		2	5
	ov	1						1
Total		12	5	5	26	1	23	72

Alternatief gerelateerd naar waar geparkeerd

vervoersmiddel * alternatief Crosstabulation

Statistics : Count



Bijlage 9: Overzicht Parkeersectoren Noordwijk

Overzicht Parkeersectoren Noordwijk

Hieronder zijn de verschillende vergunningsgebieden aangegeven met de bijbehorende straten.

Zone:	Bijbehorende straten:
Sector 1 bewonersparkeren (lila)	Abraham van Royenstraat, Binnenweg, Beethovenweg 1 t/m 6, De Greut, De Ruyterstraat, Duinweg 1 t/m 13, Extersslop, Golfbaan, Golfweg, Huis ter Duinstraat, Jan van Henegouwenweg, Julianastraat, Karel Doormanstraat, Koningin Astrid Boulevard (boven), Nicolaas Barnhoornweg, Nieuwe Zeeweg 67 t/m 77 en 62 t/m 104, Oude Zeeweg 51 t/m 63 en 60 t/m 88, Parallel, Boulevard, Picképlein, Piet Heinstraat, Prins Bernhardstraat, Quarles van Uffordstraat, Rudolf Tappenbeckweg, Schoolstraat, Stijntjesduinstraat, Toekomststraat, Trompstraat, Van Galenstraat, Van Speijkstraat, Witte de Withstraat, Zoutmanstraat
Sector 2 kortparkeren, ondernemers met vergunning (roze)	P Achter de Dampassage/Huis ter Duinstraat, P Jan Kroonsplein, P Maarten Kruytstraat/A. van Royenstraat
Sector 3 kortparkeren, ondernemers met vergunning; hotel/pensieongasten met vergunning (geel)	P Wantveld, P Koningin Astrid Boulevard, Langsparkeren Bosweg
Sector 4 <u>geen</u> vergunninghouders toegestaan (oranje)	Koningin Wilhelminaboulevard, Palaceplein, Vuurtorenplein, Olieburg, Schuitengat

Bijlage 10: Overzicht deelonderzoeken/ subprobleemstellingen

1. Hoe is de organisatiestructuur en de gebruikers (op het gebied van cultuur) van de Baak te beschrijven?

- Welke gebruikersgroepen maken gebruik van de Baak?
- Hoe zijn deze gebruikers groepen te definiëren en wat zijn hun ritmes?

Doel: Inzicht krijgen in de gebruikersgroepen van de Baak.

Product: Analyse van de gebruikersgroepen

Methode: Interne documenten, observatie en interviews

2. Wat wordt er precies verstaan onder mobiliteitsmanagement in algemene zin en hoe kan deze toegepast worden op het parkeerprobleem bij de Baak?

- Wat zegt de literatuur?
- Wat zegt de praktijk?

Doel: voordat daadwerkelijk aan het onderzoek begonnen wordt is het van belang dat er een heldere definitie is van mobiliteitsmanagement.

Product: Definitie van mobiliteitsmanagement

Methode: Literatuuronderzoek (deskresearch) en interviews

3. Hoe is de huidige situatie op het gebied van mobiliteitsmanagement?

- a. Waar komen de verschillende doelgroepen vandaan en wat zijn hun 'ritmes', kijkend naar de parkeerfaciliteiten m.b.t. het seizoen?
- b. Welke regelingen zijn er al op het gebied van mobiliteitsbeleid en hoe wordt er gebruik van gemaakt, kijkend naar de bereikbaarheid van de Baak?

Doel: Het beleid kan eventueel aansluiten op het huidige situatie en een plaats krijgen binnen de organisatie. Bij de afdeling **personeelszaken** en **intranet** waren postcodes van de gebruikers groepen te vinden. Vervolgens zal een vervoersmanagement bedrijf (ad4 in Delft) dit op een landkaart drukken. De regelingen op het gebied van vervoer zullen gevonden worden in **interne documenten**. Tenslotte zullen er **observaties** plaatsvinden om het gebruik van parkeerterreinen en fietsenstallingen te achterhalen. Bovendien is d.m.v. een **enquête** duidelijkheid verkregen op het gebied van reistijden, afstanden en gebruik van vervoermiddelen.

Product: Analyse van de huidige (mobiliteit) situatie

Methode: Interne documenten, observaties en interviews

4. Wat zijn de totale kosten/budget van het huidige mobiliteitsbeleid per gebruikersgroep op dit moment?

- Hoeveel bedraagt de totale vervoerskosten voor het woon-werk, zakelijke en bezoekersverkeer per jaar?
 - Wat is de grootste kostenpost binnen het vervoersbeleid van de Baak?
-

- Hoe zijn de arbeidsvoorwaarden te beschrijven?

Doel: Het doel van het verzamelen van de financiële gegevens is het inzichtelijk maken van de huidige kosten die de Baak kwijt is aan mobiliteitskosten. Als er een inzichtelijk beeld gevormd wordt van het huidige kostenplaatje, kan dit van toepassing zijn op de mogelijke oplossingen in het vervolg onderzoek.

Product: Een inzichtelijke (tabel vormig) kostenplaatje.

Methode: Interview en interne documenten

5. Wat zijn de knelpunten in de huidige situatie op het gebied van vervoermanagement bij de Baak?

- Wat zijn de knelpunten van het huidige mobiliteitsbeleid?
- Wat zijn de doelstellingen van de Baak op vervoer/ parkeerbeleid?

Doel: het in kaart brengen van de knelpunten, gerelateerd aan de huidige situatie. Door een helder beeld te krijgen van de gewenste situatie op het gebied van vervoermanagement, kunnen er knelpunten opgesteld worden, die aanleiding geven tot oplossingsrichtingen. Deze knelpunten worden getoetst op basis van de doelstellingen die de Baak voor het project heeft.

Product: Een overzicht van de knelpunten binnen het huidige vervoersbeleid, kijkend naar het gewenste resultaat.

Methode: Interviews, enquête, interne stukken en observatie

6. Welke maatregelen/ oplossingen zijn denkbaar, kijkend naar de effectiviteit en uitvoering ervan en waar worden deze door bepaald?

- Welke partijen hebben invloed op de haalbaarheid?
- Wat zijn de standpunten van de partijen/ doelgroepen ten opzichte van de maatregelen?

Om uit te zoeken welke factoren de haalbaarheid bepalen is er literatuuronderzoek gedaan in een 'werkmodel vervoersmanagement' van het ministerie van verkeer en waterstaat. Tevens zullen er diverse gesprekken plaatsvinden met o.a. diverse professionals op het gebied van vervoersmanagement, de diverse gebruikersgroepen binnen en buiten de Baak, de gemeente Noordwijk en omliggende bedrijven/ hotels. Uit vooronderzoek werd al duidelijk welke partijen invloed hebben op de haalbaarheid van de mogelijke oplossingen. Daarnaast is het van belang om draagvlak te creëren tussen de betrokken partijen, zodat er een optimale samenwerking kan plaatsvinden.

Product: Een globale overzicht van de te hanteren maatregelen/ oplossingen.

Methode: Deskresearch, literatuuronderzoek, benchmarking, enquêtes en observaties.

7. Op welke manier kan het nieuwe parkeer (oplossende) maatregel geïmplementeerd en eventueel beheerd worden?

- In welke tijdvlak dienen de 'haalbare' maatregelen geïmplementeerd te worden en wie is hiervoor verantwoordelijk?

Doel: Om te kijken hoe het beleid voor de Baak het beste geïmplementeerd kan worden, is vooronderzoek gedaan naar de manieren om oplossingen te implementeren. Verder is er onderzoek gedaan naar veranderen en communiceren en kosten en baten. Wat levert de betreffende maatregel op voor de Baak en hoe kan de Baak dit het beste naar haar werknemers communiceren.

Product: Een (tabel) vormig overzicht van de te implementeren maatregelen/oplossingen.

Methode: Literatuurstudie, onderzoek 'interne' communicatie

8. Hoe verhouden zich de kosten en baten – mede kijkend naar de toekomst- van het nieuwe mobiliteit/parkeeroplossing?

- Wat zijn de verwachten kosten en baten bij de hantering van een nieuwe parkeerbeleid/ oplossing voor de Baak?

Doel: Om inzicht te krijgen in de kosten en baten van vervoersmanagement zal het onderzoeksrapport 'zicht op mobiliteitsalternatieven' van TNO gebruikt worden. Tevens is zijn er aan diverse vervoermanagement(advies)bedrijven, gegevens opgevraagd met betrekking tot eventuele subsidieaanvraag.

Beperking blijft dat het onzeker is wat het daadwerkelijk gaat kosten. Er kan slechts geschat worden. Je weet namelijk nooit hoeveel mensen daadwerkelijk aan het betreffende alternatief zullen meewerken. Als mensen in de enquête aangeven bereid te zijn met het openbaar vervoer te komen, blijft het onduidelijk of ze dit ook daadwerkelijk doen als het beleid is ingevoerd.

Product: Een schematische overzicht van de kosten en baten per oplossingniveau

Methode: Literatuur studie, vergelijkingen en interviews