



Effectmeting Bereikbaar Haaglanden 2012

Definitief rapport

Datum 18 oktober 2012
Kenmerk SR074

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Telefoon 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail INFO@MUCONSULT.NL
Internet WWW.MUCONSULT.NL

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Mobiliteitsmanagement in de regio Haaglanden	3
1.2 Doel van de effectmeting	3
1.3 Onderzoeksopzet	4
1.4 Leeswijzer	5
2. Mobiliteitsmanagement in Haaglanden	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Deelnemende bedrijven	6
2.3 Aanbod van maatregelen door bedrijven	7
2.4 Bekendheid en gebruik maatregelen	8
3. Veranderingen in mobiliteit	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Verandering autogebruik in de spits (woon-werk)	10
3.3 Verandering modal split woon-werk	13
3.4 Verandering in thuis werken	15
3.5 Verandering in zakelijke reizen	15
4. Relatie tussen maatregelen en autogebruik in de spits	18
4.1 Inleiding	18
4.2 Factoren die een rol spelen bij verandering autogebruik	18
4.3 Inschatting effect maatregelen op autogebruik in spits	19
5. Conclusies en aanbevelingen	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Samenvatting	21
5.3 Conclusies	22
5.4 Aanbevelingen	24
Bijlage 1 Respons per organisatie	25
Bijlage 2 Onderzoeksverantwoording	28
Bijlage 3 Selectie van ideeën en tips van respondenten	33

1. Inleiding

1.1 Mobiliteitsmanagement in de regio Haaglanden

Eind 2008 is in de regio Haaglanden een regionaal convenant mobiliteitsmanagement opgesteld tussen werkgevers, koepelorganisaties en overheden. Het convenant betreft een aantal concrete en niet-vrijblijvende afspraken die gericht zijn op het verbeteren van de mobiliteit. De regio beoogt met het convenant de bereikbaarheid van Haaglanden te verbeteren met duurzame oplossingen. Bedrijven die het convenant ondertekenen, worden in hun mobiliteitsbeleid ondersteund door de mobiliteitsmakelaar Haaglanden.

Het convenant Bereikbaar Haaglanden heeft als doelstelling een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met gemiddeld 6% en een vergelijkbaar effect op het milieu, met als toetsmoment september 2012 ten opzichte van september 2009. Op dit moment zijn 75 organisaties aangesloten bij het convenant Bereikbaar Haaglanden¹. Dit betreft ruim 115.000 medewerkers. In de periode 2012-2014 wordt in de regio Haaglanden opnieuw ingezet op mobiliteitsmanagement in het kader van het Beter Benutten programma.

Deze rapportage gaat over de resultaten van de effectmeting die is uitgevoerd onder medewerkers die betrokken zijn geweest bij mobiliteitsmanagement maatregelen in Haaglanden in de periode 2009 - 2012.

1.2 Doel van de effectmeting

Om te onderzoeken of de doelstelling van Bereikbaar Haaglanden is bereikt, is in september 2012 een effectmeting uitgevoerd onder medewerkers die betrokken zijn geweest bij mobiliteitsmanagement maatregelen in Haaglanden in de periode 2009 - 2012.

De resultaten van de effectmeting schetsen de ontwikkeling in het reisgedrag van medewerkers en de factoren die aan eventuele veranderingen hebben bijgedragen. Een belangrijke vraag in de effectmeting is in hoeverre de maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement bijdragen aan de verandering in het aantal autokilometers tijdens de spits.

De uitkomsten zijn op 4 oktober 2012 op het congres van Bereikbaar Haaglanden gepresenteerd.

Afbakening

De effectmeting richt zich alleen op medewerkers van betrokken convenantpartners en niet op alle werkenden in Haaglanden. Daarbij wordt wel een link gelegd naar andere onderdelen van het convenant zoals het project Spitsmijden. Deze andere onderdelen kennen echter een afzonderlijke monitoring.

Verder is de effectmeting gericht op het meten van het succes van een pakket van maatregelen. Om het effect van (individuele) maatregelen te kunnen scheiden van

¹ Waarbij de 11 ministeries als individuele organisatie zijn geteld

(autonome) factoren die tegelijkertijd plaatsvinden is een regressieanalyse nodig. Deze analyse zou in een later stadium nog kunnen worden verricht.

Tot slot merken we op dat in de huidige opzet van de analyses geen doorvertaling is gemaakt naar effecten op de weg (= outcome van beleid), aangezien voor deze analyse verkeerscijfers nodig zijn en gegevens van autonome ontwikkelingen (economische ontwikkelingen, weer, veranderingen in verkeerssituatie etc.). Wellicht kan deze doorvertaling nog in een later stadium worden gemaakt.

1.3 Onderzoeksopzet

Om een beeld te krijgen van de mobiliteit van medewerkers voorafgaand aan de maatregelen is in het voorjaar van 2009 een nulmeting gehouden. Dit betrof een internetenquête onder medewerkers bij bedrijven die vanaf het begin hebben deelgenomen aan Bereikbaar Haaglanden. In 2012 is een 1-meting gehouden onder de medewerkers (wederom internetenquête).

In de enquête zijn vragen opgenomen over hun mobiliteit en betrokkenheid bij de mobiliteitsmanagementmaatregelen. Op hoofdlijnen zijn de vragen gelijk gebleven aan de vragen die in 2009 in de nulmeting zijn gesteld in verband met de vergelijkbaarheid. Daarnaast zijn retrospectieve vragen toegevoegd om inzicht te krijgen in veranderingen in werk- en reisgedrag en in hoeverre veranderingen in de mobiliteit (zoals meer of minder met de auto reizen in de spits) te relateren zijn aan de maatregelen waarmee ze te maken hebben gekregen of dat andere factoren een rol hebben gespeeld.

Panel en nieuwe respondenten

De medewerkers zijn benaderd via twee sporen;

- ▶ Direct, met behulp van de e-mailadressen die zijn verzameld in de nulmeting 2009 en eerdere bedrijfsspecifieke 1-metingen. In deze metingen konden mensen aangeven of zij benaderd wilden worden voor vervolgonderzoek. Ruim 6.000 mensen hebben hun e-mailadres achter gelaten. Deze mensen noemen we de '**panelleden**'.
- ▶ Indirect, via werkgevers, de enquête is uitgezet via intranet of e-mail binnen de organisatie. Deze mensen noemen we de '**nieuwe respondenten**' omdat men niet eerder heeft deelgenomen aan een meting.

Respons en representativiteit

Alle 75 convenantpartners samen hebben bijna 115.000 medewerkers. De respons op de enquête is afkomstig van bijna 2.500 medewerkers, dit is 2% van de totale populatie. De respons is met name afkomstig van de panelleden (83%). Een uitgebreid responsoverzicht per organisatie is opgenomen in bijlage 1.

De steekproef is groot genoeg om veranderingen in de mobiliteit vast te kunnen stellen en deze te relateren aan veranderingen in de maatregelen bij de organisaties met voldoende respons (zie bijlage 2, onderzoeksverantwoording). De steekproef is echter niet representatief voor alle convenantpartners. De resultaten uit de enquête die in dit rapport worden gepresenteerd dienen daarom met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

Op basis van een vergelijking van achtergrondkenmerken tussen de steekproef in 2009 en 2012 blijkt dat de steekproef in 2012 wel een goede afspiegeling vormt van de nulmeting in 2009. Dit komt omdat de respons voor een groot deel afkomstig is van de deelnemers aan de nulmeting. Tussen panelleden en nieuwe respondenten zijn een aantal verschillen gevonden, zie tabel 1.3.1.

Tabel 1.3.1 Verschillen tussen panelleden en nieuwe respondenten

Kenmerken	Panelleden	Nieuwe respondenten
Respons	83% van de respons	17% van de respons
Betrokkenheid bij mobiliteitsmanagement	Sinds start van convenant betrokken bij mobiliteitsmanagement. Bewuste keuzereizigers	Korter (na 2009) betrokken bij mobiliteitsmanagement, wel geïnteresseerd in mobiliteit Aan het begin van bewustwordingsproces
Vestigingslocatie	Panelleden	Nieuwe respondenten
Den Haag	71%	94%
Delft	17%	2%
Overig Haaglanden	12%	4%
Branche	Panelleden	Nieuwe respondenten
Dienstverlening	37%	90%
Overheid	27%	0%
Industrie	18%	0%
Onderwijs	9%	0%
Zorg	3%	9%
Overig	6%	1%

Zoals te zien is in tabel 1.3.1 zijn panelleden vaker werkzaam bij de overheid dan nieuwe respondenten. Nieuwe respondenten zijn vooral werkzaam in de (zakelijke) dienstverlening. Zowel panelleden als (het grootste deel van) de nieuwe respondenten zijn werkzaam bij werkgevers die sinds de start van het convenant zijn aangesloten bij Bereikbaar Haaglanden. Panelleden hebben echter deelgenomen aan de nulmeting in 2009 en van deze medewerkers is daarom duidelijk dat men al lange tijd betrokken is bij mobiliteitsmanagement. Nieuwe respondenten hebben niet deelgenomen aan een eerdere meting. Zij zijn minder lang werkzaam bij de organisatie en daardoor minder lang betrokken bij het onderwerp mobiliteitsmanagement.

Vanwege de verschillen tussen panelleden en nieuwe respondenten maken we in deze rapportage voor belangrijke indicatoren onderscheid tussen panelleden en nieuwe respondenten en proberen verklaringen te geven voor de verschillen.

1.4 Leeswijzer

Dit onderzoeksrapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft in het kort het aanbod weer van maatregelen door de werkgevers en het gebruik daarvan door medewerkers. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de veranderingen in de mobiliteit beschreven. Daarna gaan we in hoofdstuk 4 in op de relatie tussen maatregelen en het autogebruik in de spits. Hoofdstuk 5 sluit af met de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

2. Mobiliteitsmanagement in Haaglanden

2.1 Inleiding

Met Bereikbaar Haaglanden werken werkgevers en overheden vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid aan de regionale bereikbaarheidsproblematiek. Er wordt samengewerkt aan een samenhangend en innovatief pakket van duurzame mobiliteitsmaatregelen.

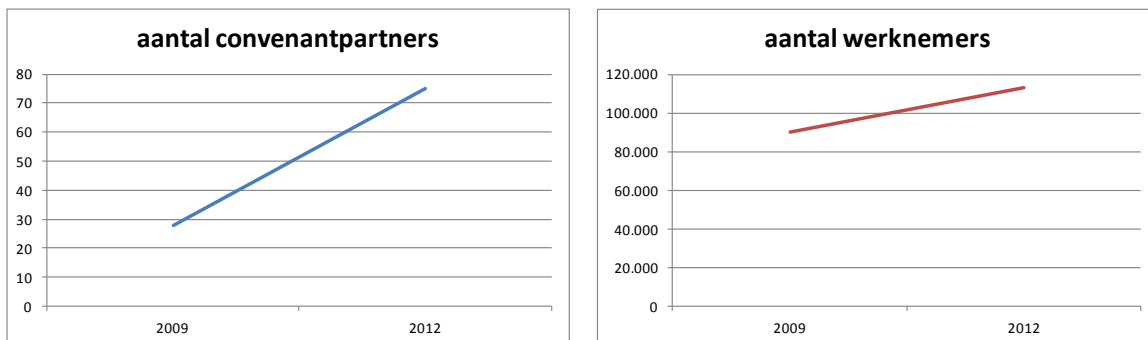
De gezamenlijke aanpak heeft zijn weerslag gekregen in een convenant tussen de regionale overheid en regionale organisaties. Het convenant richt zich op een reductie van het aantal autokilometers in de spits, door werkgevers te stimuleren een pakket van niet vrijblijvende maatregelen te nemen, mee te doen aan gebiedsgerichte projecten zoals Spitsmijden en innovatieve maatregelen te nemen die het mobiliteitsgedrag beïnvloeden. Het convenant wil zo veel mogelijk werkgevers bij de aanpak betrekken.

In dit hoofdstuk worden ontwikkelingen in de betrokkenheid van regionale organisaties bij mobiliteitsmanagement beschreven, alsmede de maatregelen die in dit kader zijn en worden genomen.

2.2 Deelnemende bedrijven

In de periode 2009 en 2012 is het aantal convenantpartners toegenomen van 27 naar 75 convenantpartners (de 11 ministeries zijn als aparte werkgevers gerekend). Het aantal mensen dat bij deze organisaties werkt, was 89.900 in 2009 en 114.861 in 2012, dit is een toename van 22%. Zie figuren 2.2.1 en 2.2.2.

Figuren 2.2.1 en 2.2.2: Ontwikkeling in aantal convenantpartners en aantal medewerkers, 2008 – 2012.



In de figuren is een sterke groei te zien van de participatie van bedrijven aan Bereikbaar Haaglanden. Daarmee is ook het aantal medewerkers dat onder invloed is gekomen van (actieve inzet van) mobiliteitsmanagementmaatregelen sterk gegroeid.

2.3 Aanbod van maatregelen door bedrijven

Mobiliteitsmanagement draait voor een belangrijk deel om het aanbod van maatregelen en de inzet door werkgevers om de medewerkers te stimuleren gebruik te maken van alternatieven voor de autoreis tijdens de spits. In de periode 2009 – 2012 zijn diverse activiteiten ontplooid en maatregelen geïmplementeerd door Bereikbaar Haaglanden en door bedrijven in Haaglanden. De focus is gericht op vier pijlers:

1. Individuele maatregelen door werkgevers
2. Gebiedsgerichte aanpak
3. Innovatieve projecten
4. Aanvullende maatregelen en acties aanbodzijde

De mobiliteitsmakelaar Haaglanden is sinds 2008 actief en zorgt voor uitbreiding van het aantal convenantpartners. De mobiliteitsmakelaar begeleidt en stimuleert de convenantpartners tot het nemen van nieuwe maatregelen door kennisdeling, het laten zien van best practices en het uitvoeren van benchmarks.

Individuele maatregelen door werkgevers

Werkgevers voeren maatregelen door op het gebied van slim werken en slim reizen. Voorbeelden zijn mogelijkheden tot thuiswerken, flexibele werktijden, slimme vervoersregelingen, mobiliteitsbudget en gericht parkeerbeleid.

Gebiedsgerichte aanpak

Maatregelen die behoren bij de gebiedsgerichte aanpak zijn onder andere:

- ▶ project Raamweg - durfjeproberen.nl,
- ▶ gebiedsaanpak Forepark en
- ▶ Spitsmijden Haaglanden.

Innovatieve projecten

De innovatieve projecten leveren direct of indirect een bijdrage aan het beïnvloeden van het (mobiliteits)gedrag door gebruikers. Voorbeelden van innovatieve projecten zijn:

- ▶ Trafficminer,
- ▶ A13 community en
- ▶ portal community convenantpartners.

Aanvullende maatregelen en acties aanbodzijde

Onder deze groep maatregelen vallen de maatregelen die door overheden en werkgevers worden genomen om reizigers te prikkelen bij te dragen aan een verbeterde doorstroming. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- ▶ campagne "Tijdreizen",
- ▶ snelfietspaden,
- ▶ keerlus tram Madurodam en
- ▶ samenwerking (zoals verdiepingssessie en ontbijtsessies).

2.4 Bekendheid en gebruik maatregelen

Aan de medewerkers die deelnamen aan de effectmeting is gevraagd welke mogelijkheden hun werkgever biedt om slim te werken of slim te reizen. Zie tabel 2.4.1.

Tabel 2.4.1: Aanbod van Slim Werken Slim Reizen mogelijkheden volgens de medewerkers (N = 2469)

Slim Werken Slim Reizen mogelijkheden	% medewerkers
Thuiswerken	74%
Op andere tijden werken	71%
Reizen met openbaar vervoer	40%
Reizen met (elektrische) fiets	37%
Op een andere locatie werken	37%
Elektronisch/telefonisch vergaderen	33%
Externe afspraken combineren	9%
Carpoolen	8%
Op één werkplek werken (minder vaak reizen naar een andere werkplek)	8%

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat volgens de medewerkers thuis werken en flexibele werktijden het vaakst tot de mogelijkheden behoren. Sommige andere alternatieven worden wellicht wel aangeboden door de werkgever, maar zijn niet bekend bij de medewerker of worden niet als serieuze mogelijkheid gezien door de medewerker voor zijn eigen situatie.

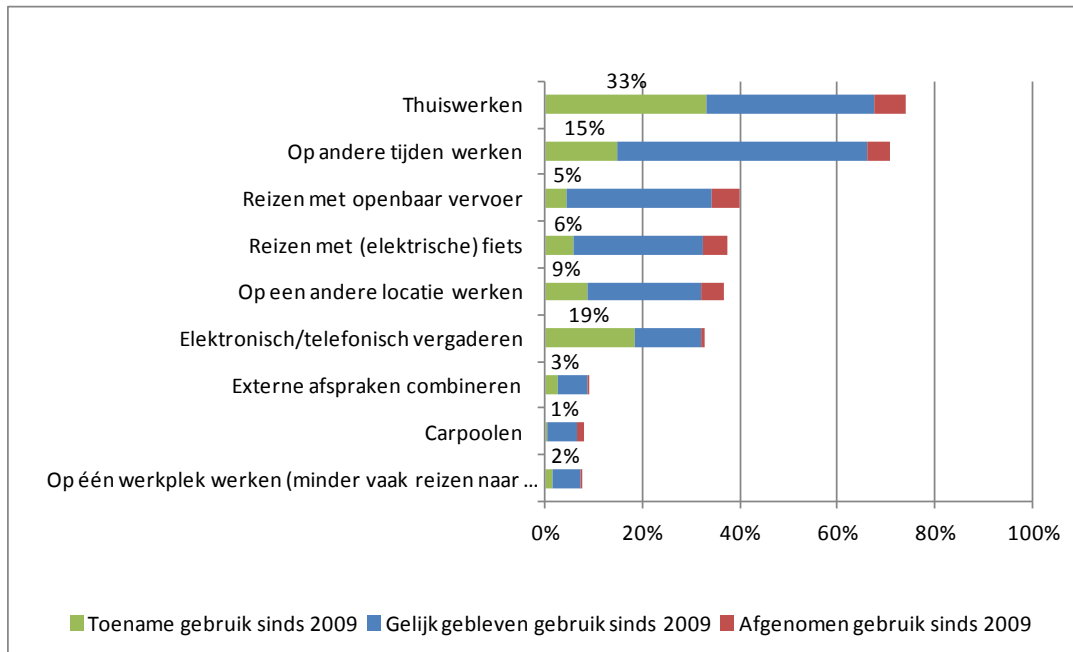
De volgorde en ordergrootte van bovenstaande gegevens is voor panelleden en nieuwe respondenten gelijk. De kleine verschillen laten echter wel zien dat panelleden meer slim werken mogelijkheden ervaren (thuis werken, op andere locatie werken en elektronisch/telefonisch vergaderen) in vergelijking tot nieuwe respondenten en nieuwe respondenten meer slim reizen mogelijkheden (OV, fiets en carpoolen) in vergelijking tot panelleden.

We merken tenslotte op dat deze resultaten alleen betrekking hebben op convenantpartners die deelnamen aan de effectmeting. De lijst van maatregelen is niet uitputtend, er worden ook andere maatregelen genomen zoals al beschreven in paragraaf 2.3. Niet al deze maatregelen zijn opgenomen in de enquête. Verder zijn er ook werkgevers die niet deelnamen aan de enquête maar die wel maatregelen inzetten waarvan het gebruik niet is gemeten.

Verandering in het gebruik van maatregelen

Aan de medewerkers die de mogelijkheid hebben om van een maatregel gebruik te maken is gevraagd of ze sinds 2009 meer of minder gebruik zijn gaan maken van deze maatregel. In figuur 2.4.1 zijn deze resultaten zichtbaar. De lengte van de staaf geeft aan welk deel van de medewerkers de mogelijkheid heeft om gebruik te maken van de maatregel (overeenkomend met tabel 2.4.1) en de kleuren geven aan of het gebruik is toegenomen, afgenomen of gelijk gebleven.

Figuur 2.4.1: Verandering in gebruik van Slim Werken Slim Reizen alternatieven



Uit de figuur blijkt dat vooral thuis werken is toegenomen sinds 2009. Een derde van alle medewerkers is vaker thuis gaan werken. Elektronisch of telefonisch vergaderen wordt door 19% vaker gedaan dan voorheen en 15% werkt vaker op andere tijden.

Onder panelleden is het elektronisch/telefonisch vergaderen en het op een andere locatie werken meer toegenomen dan onder nieuwe respondenten. Verder zijn er geen significante verschillen in de toename van gebruik van SWSR alternatieven.

3. Veranderingen in mobiliteit

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we de veranderingen in de mobiliteit van medewerkers ongeacht de oorzaken van deze veranderingen. Als iemand bijvoorbeeld meer kilometers maakt in 2012 omdat hij verhuisd is, dan telt dit mee, ook al heeft dit niet direct te maken met maatregelen die door de werkgever zijn ingevoerd. Andersom, als iemand minder kilometers maakt in 2012 omdat hij 1 dag minder is gaan werken dan telt dit ook mee. In hoofdstuk 4 leggen we wel een relatie tussen de maatregelen en de veranderingen in mobiliteit en geven we verklaringen voor de veranderingen. Dat wil zeggen of veranderingen (mede) veroorzaakt zijn door mobiliteitsmanagement maatregelen van de werkgever of door autonome factoren.

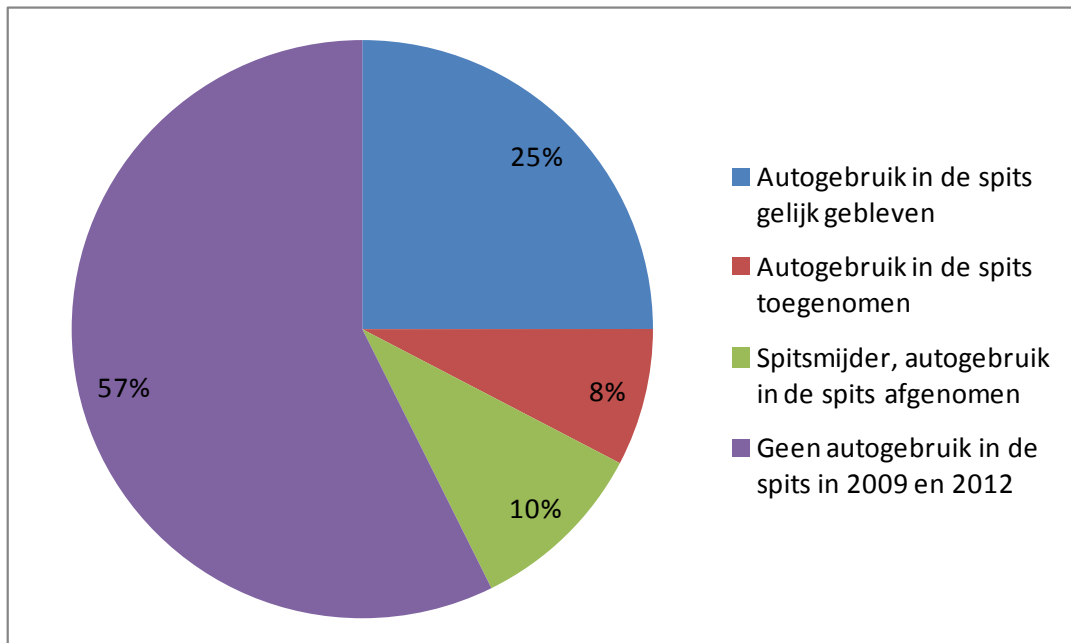
Dit hoofdstuk gaat eerst in op veranderingen in autogebruik tijdens de spits voor woon-werkreizen en beschrijft daarna (paragraaf 3.5) veranderingen in autogebruik tijdens zakelijke reizen.

3.2 Verandering autogebruik in de spits (woon-werk)

Spitsmijders en spitsmijdingen woon-werk

Woon-werkreizen zijn gedefinieerd als reizen van het huisadres naar het vaste werkadres en terug. Op basis van de opgegeven vertrektijden en vervoermiddelen per dag van de week in 2009 en 2012 zijn de medewerkers ingedeeld als spitsmijder of niet-spitsmijder (figuur 3.2.1). Spitsmijders zijn in deze rapportage gedefinieerd als de medewerkers die minder met de auto in de spits zijn gaan reizen (2009 ten opzichte van 2012).

Figuur 3.2.1: Verdeling medewerkers naar verandering autogebruik in de spits (totaal)



Uit de figuur blijkt dat een vrij groot deel van de medewerkers zowel in 2009 als in 2012 geen gebruik maakt van de auto in de spits voor woon-werkverkeer. Later in dit

rapport zullen we zien dat dit komt door het hoge aandeel medewerkers dat met het openbaar vervoer reist in Haaglanden. Dit komt overeen met de constatering in het rapport van de nulmeting (2009) dat een groot deel van de medewerkers het centrum van Den Haag als locatie van de vaste werkplek heeft, waardoor het werk goed bereikbaar is met de trein.

Verder blijkt dat de groep medewerkers die nu minder vaak in de spits is gaan rijden (10%), iets groter is dan de groep die juist vaker in de spits is gaan rijden (8%). Dit geldt voor de totale steekproef en voor de panelleden, maar niet voor de kleine groep nieuwe respondenten. In die groep zijn er juist meer medewerkers die nu vaker de auto gebruiken in de spits dan in 2009.

Als we nu kijken naar het aantal keer per week dat de medewerkers in de spits rijden dan zien we een afname van spitsritten van 16% door de spitsmijders en een toename van spitsritten met 12% door degenen die vaker in de spits zijn gaan rijden. Totaal zien we een afname van spitsritten van 4%.

De verschillen tussen panel en nieuwe respondenten zijn opvallend; binnen het panel is het aantal spitsritten netto met 7% is afgenomen. Netto wil zeggen dat zowel de spitsmijders als de niet-spitsmijders zijn meegeteld, waaronder dus ook mensen die vaker in de spits zijn gaan rijden. Binnen de groep nieuwe respondenten is het aantal spitsritten juist toegenomen met 9%.

Autokilometers in de spits

De doelstelling van het convenant Bereikbaar Haaglanden is uitgedrukt in reductie van autokilometers in de spits. Met behulp van de woon-werkafstand hebben we de verandering in spitsritten naar kilometers doorgerekend. Daaruit blijkt dat het aantal spitskilometers binnen het panel netto met 4% is afgenomen. Binnen de kleine groep nieuwe respondenten is het aantal spitskilometers juist toegenomen met 15%. Totaal zien we een afname van spitskilometers van 1%. De afname van spitskilometers is dus kleiner dan de afname in spitsritten. Dit wijst erop dat met name kortere spitsritten zijn vervangen door een alternatief.

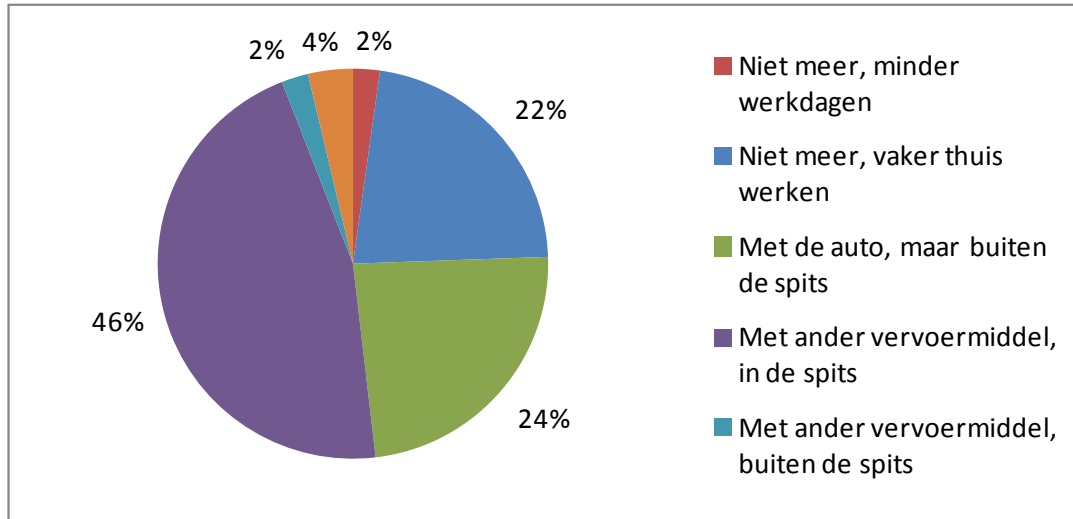
Effect op milieu

Voor het milieueffect tellen ook de autokilometers buiten de spits mee. De verandering in CO₂ uitstoot is evenredig aan de totale verandering in autokilometers. Binnen het panel nemen de autokilometers af met 2%. Bij de nieuwe respondenten zien we een toename van 21%. Totaal zien we een toename van autokilometers en dus CO₂ uitstoot van 1%.

Alternatieven voor autogebruik in de spits

In figuur 3.2.2 is te zien welke alternatieven medewerkers die niet meer met de auto in de spits reizen ('spitsmijders') hebben gekozen voor de autoritten die ze eerder in de spits maakten.

Figuur 3.2.2: Hoe maakt u nu uw woon-werkreizen die u voorheen nog met de auto in de spits maakte?



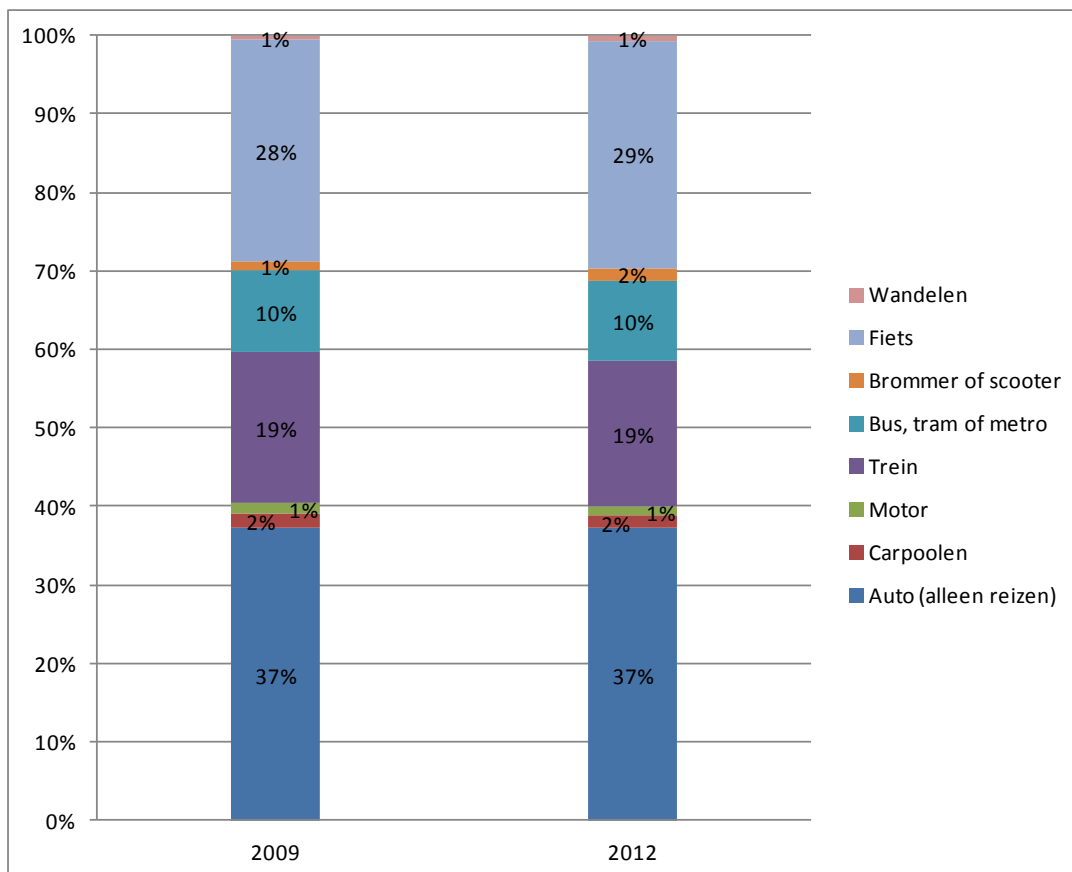
Bijna de helft (46%) van de spitsmijders is met een ander vervoermiddel gaan reizen, maar reist nog wel in de spits. Ongeveer een kwart (24%) gebruikt nog wel de auto, maar dan buiten de spits. Ruim een vijfde (22%) maakt minder spitsritten door vaker thuis te werken. Deze aandelen gelden ook ongeveer voor het panel. In de kleine groep spitsmijders onder de nieuwe respondenten wordt vaker de spits gemeden door thuis te werken dan door buiten de spits te gaan rijden met de auto.

3.3 Verandering modal split woon-werk

Hoofdvervoerwijze

In figuur 3.3.1 is de verandering in de keuze van hoofdvervoerwijze voor woon-werkverkeer zichtbaar (2009 ten opzichte van 2012). Het gaat hier om het vervoermiddel waarmee men in de woon-werkverplaatsing de langste afstand aflegt².

Figuur 3.3.1: Vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer in 2009 en 2012¹



¹ Door afrondingsverschillen telt het totaal niet op tot 100%.

Uit figuur 3.3.1 blijkt dat de auto het meeste gebruikte vervoermiddel is voor woon-werkreizen (37%) gevolgd door de fiets (29%). In de periode 2009 – 2012 is weinig veranderd in de modal split, wel zien we een lichte toename in het gebruik van de (brom)fiets.

² Bij de bepaling van hoofdvervoerwijze is het aantal verplaatsingen doorslaggevend en niet het aantal kilometers.

Verschillen panel en nieuw

In tabel 3.3.1 is de vervoermiddelkeuze uitgesplitst naar panel en nieuwe respondenten.

Tabel 3.3.1: Vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer

Vervoermiddelkeuze	Panelleden		Nieuwe respondenten	
	2009	2012	2009	2012
Auto (alleen reizen)	37%	36%	39%	41%
Carpoolen	2%	1%	2%	2%
Trein	20%	19%	16%	14%
Bus/tram/metro	10%	9%	14%	14%
Bromfiets/scooter	1%	1%	3%	3%
Fiets	29%	30%	25%	24%
Lopend	1%	1%	1%	0%
Motor	1%	1%	2%	1%
Anders	0%	0%	0%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%

De conclusie van deze tabel is dat ook bij het onderscheid tussen panel en nieuwe respondenten de modal split in beide groepen niet veel veranderd is. Het autogebruik is bij panelleden wel iets lager dan bij nieuwe respondenten en neemt iets af van 2009 naar 2012, terwijl het bij nieuwe respondenten juist toeneemt.

Alternatief vervoermiddel

Ongeveer een derde van de medewerkers (34%) gebruikt op alle dagen van een gemiddelde werkweek de auto (alleen reizend). Toch maakt 31% van hen incidenteel wel eens gebruik van een ander vervoermiddel. Bijvoorbeeld de fiets bij mooi weer of de trein als het erg druk is op de weg. Uit tabel 3.3.2 blijkt dat tweederde wel eens voor de fiets kiest en ongeveer een derde wel eens voor het openbaar vervoer.

Tabel 3.3.2: Incidenteel gebruik van alternatieven voor de auto (alleen gevraagd aan degenen die alle dagen de auto gebruiken in een gemiddelde werkweek)

Alternatief voor de auto	% medewerkers
Carpoolen	4%
Motor	6%
Trein	35%
Bus/tram/metro	32%
Fiets	65%
Lopen	7%
Anders	3%

De conclusie van deze tabel is dat de fiets het meest gebruikte alternatief is naast de auto.

Redenen voor gebruik alternatief

Aan alle medewerkers die met de auto naar het werk reizen, maar incidenteel of enkele dagen per week kiezen voor een alternatief vervoermiddel is gevraagd waarom men dan kiest voor een alternatief. In tabel 3.3.3 staan de redenen genoemd waarom men een alternatief gebruikt.

Tabel 3.3.3: Redenen voor gebruik alternatief in plaats van de auto

Redenen	% medewerkers
Het is goed voor mijn gezondheid	49%
Weersomstandigheden	29%
Het is beter voor het milieu	25%
Auto niet beschikbaar	25%
Ik sta dan niet in de file	25%
Het is goedkoper	24%
Er is weinig parkeermogelijkheid op mijn bestemming	15%
Het alternatief geeft de kortste reistijd	9%
Werkmogelijkheden tijdens reis (bijvoorbeeld overleg collega's)	7%
Comfort tijdens de reis	5%
Anders, namelijk	18%

De meest belangrijke reden om een alternatief in plaats van de auto te gebruiken, is omdat het goed is voor de gezondheid, dit speelt een rol bij de keuze voor de fiets als alternatief vervoermiddel. Filedruk speelt bij een kwart van de medewerkers een rol bij de keuze voor een alternatief.

3.4 Verandering in thuis werken

In paragraaf 2.4 zagen we dat 74% van de medewerkers de mogelijkheid krijgt om thuis te werken. Een derde van deze medewerkers geeft aan dat ze nu in 2012 vaker thuis werken dan in 2009. In 2009 werkte slechts 5% regelmatig thuis (minimaal 1 dag in de week). In 2012 is dit percentage toegenomen tot 25%.

3.5 Verandering in zakelijke reizen

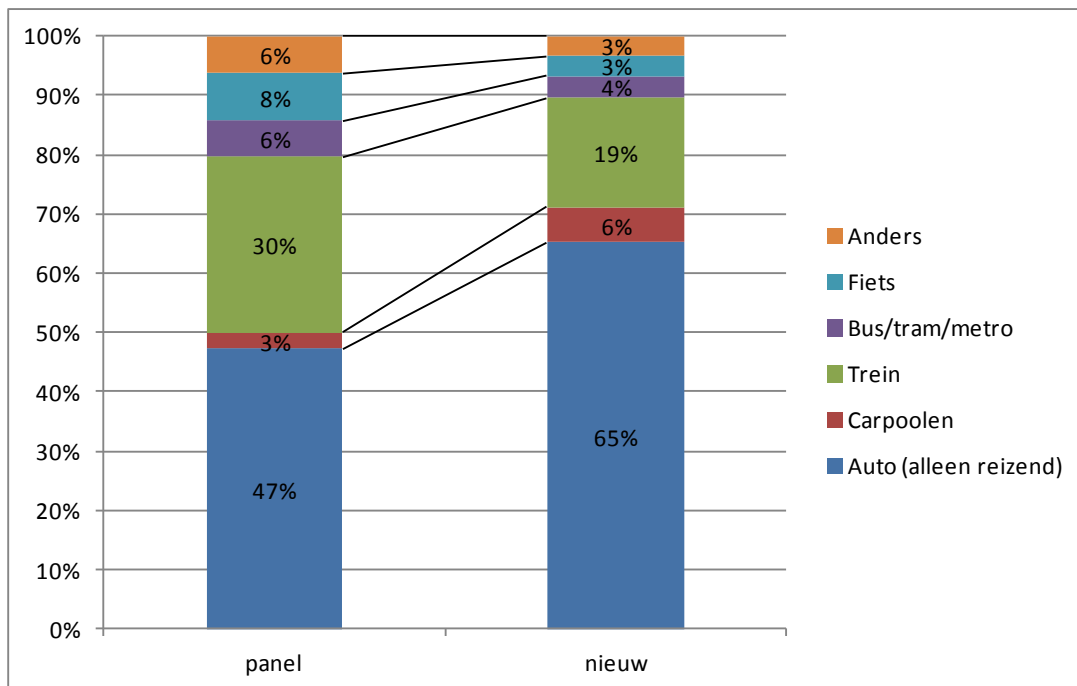
Zakelijke reizen zijn gedefinieerd als reizen naar overige werkgerelateerde locaties zoals een andere vestiging van de werkgever, een detacheringsplek of een opdrachtgever.

Ruim driekwart (78%) van alle medewerkers maakt wel eens een zakelijke reis, 46% doet dit minstens eens per maand. De panelleden maken vaker zakelijke reizen dan nieuwe respondenten. Bijna 80% van de panelleden maakt zakelijke reizen. Bijna 20% van de panelleden doet dit minstens 1 keer per week. Van de nieuwe respondenten maakt ruim 60% zakelijke reizen en 10% doet dit minstens 1 keer per week. Vanwege dit grote verschil in zakelijke reizen tussen panelleden en nieuwe respondenten maken we in deze paragraaf steeds onderscheid naar deze groepen.

Modal split zakelijk

De helft van de zakelijke reizigers (50%) maakt de zakelijke reizen meestal met de auto. In figuur 3.5.1 is de modal split te zien uitgesplitst naar panelleden en nieuwe respondenten.

Figuur 3.5.1: Vervoermiddelkeuze zakelijke reizen in 2012 door panelleden en nieuwe respondenten



De auto is het meest gebruikte vervoermiddel voor zakelijke reizen voor zowel panelleden als nieuwe respondenten. Panelleden kiezen beduidend vaker voor openbaar vervoer in vergelijking tot de nieuwe respondenten.

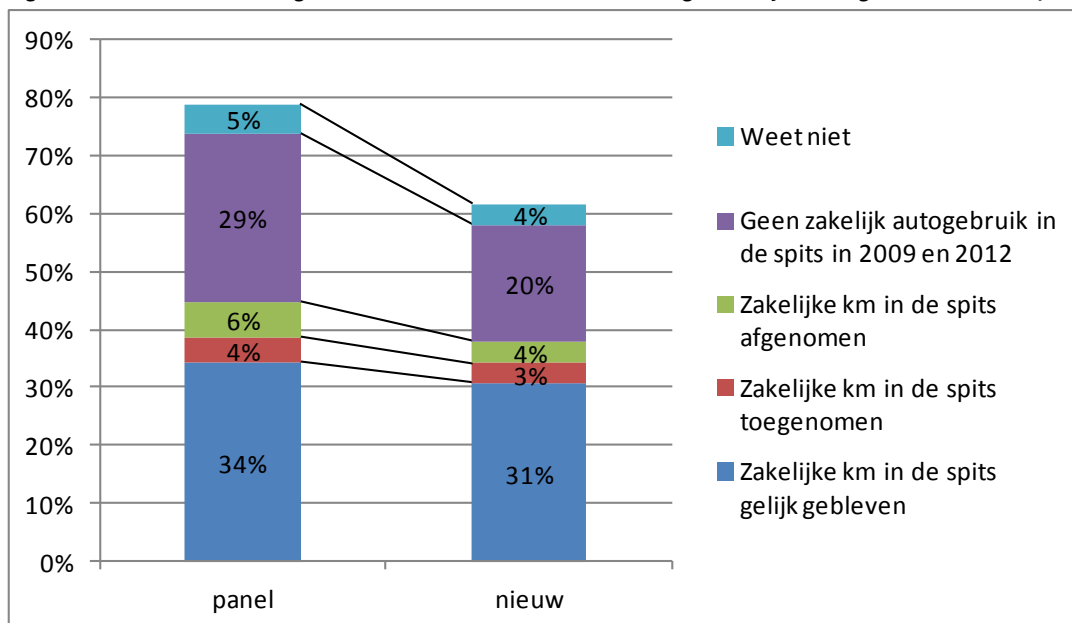
Verandering zakelijk autogebruik

Aan de medewerkers die zakelijke reizen maken is gevraagd of het totaal aantal zakelijke kilometers is toe of afgenomen en of het aantal zakelijke autokilometers in de spits is veranderd. Omdat het voor de meesten om sterk wisselende bestemmingen en frequenties gaat, is het antwoord op deze vragen soms moeilijk in te schatten. De uitkomsten van deze vragen moeten dan ook als indicatief worden beschouwd en behandelen we hier kwalitatief.

In totaal is bij 11% van de zakelijke reizigers het aantal zakelijke autokilometers toegenomen en bij 5% afgenomen. Het gaat gemiddeld om een verandering van ruim 100 autokilometers per week.

In de spits zijn er juist meer medewerkers wiens zakelijke kilometers zijn afgenomen (6%) en minder medewerkers wiens zakelijke kilometers zijn toegenomen (4%). In figuur 3.5.2 is de verandering te zien van het gebruik van de auto in de spits voor zakelijke reizen uitgesplitst naar panelleden en nieuwe respondenten.

Figuur 3.5.2: Verdeling medewerkers naar verandering zakelijk autogebruik in de spits

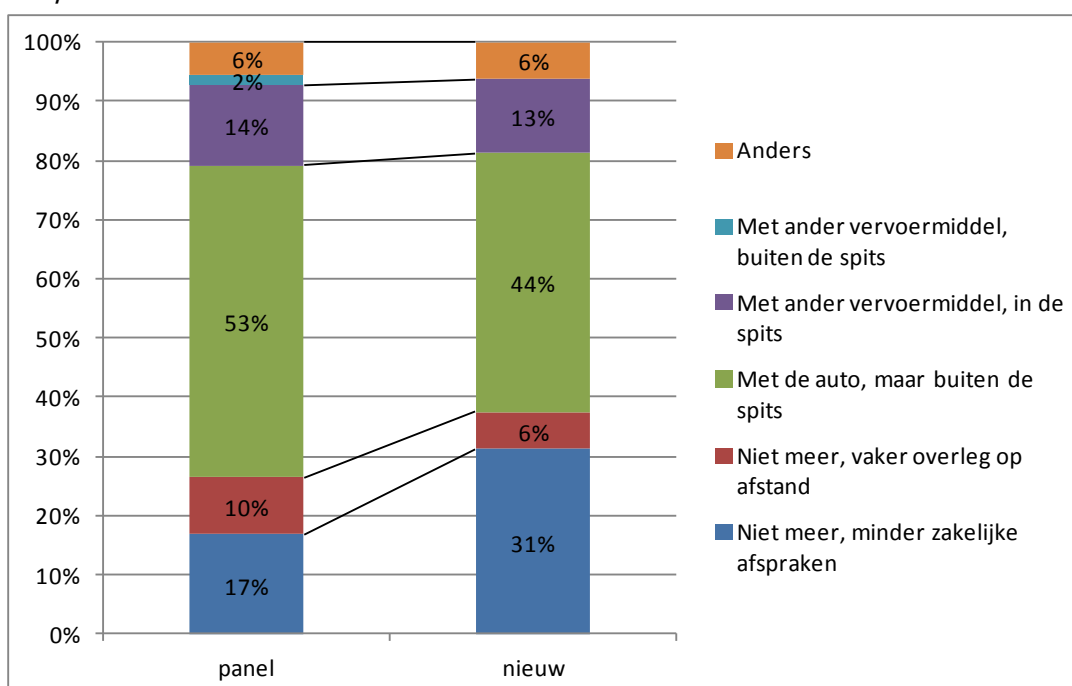


Uit figuur 3.5.2 blijkt dat bij beide groepen er meer medewerkers zijn wiens zakelijke kilometers in de spits zijn afgenomen (6% van panel en 4% van nieuwe respondenten) dan medewerkers wiens zakelijke kilometers in de spits zijn toegenomen (4% van panel en 3% van nieuwe respondenten). Panelleden noemen vaker een afname van zakelijke kilometers in de spits dan nieuwe respondenten.

Alternatieven voor zakelijk autogebruik in de spits

In figuur 3.5.3 is te zien welke alternatieven spitsrijders hebben gekozen voor de zakelijke autoritten die ze eerder in de spits maakten. In beide groepen gebeurt dat het vaakst door wel met de auto te reizen, maar dan buiten de spits. Bij de nieuwe respondenten heeft bijna een derde op dit moment minder zakelijke afspraken dan voorheen en maakt daardoor ook minder zakelijke autoritten in de spits.

Figuur 3.5.3: Hoe maakt u nu uw zakelijke reizen die u voorheen nog met de auto in de spits maakte?



4. Relatie tussen maatregelen en autogebruik in de spits

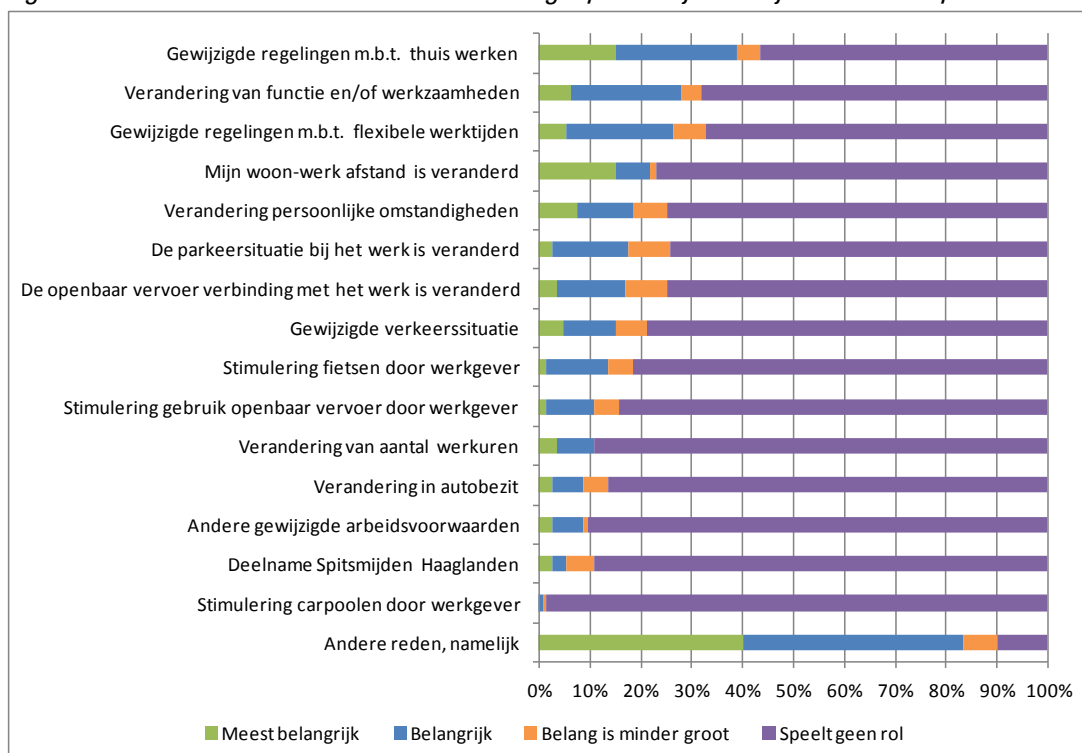
4.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zagen we dat volgens de medewerkers die deelnamen aan de enquête het aantal spitsritten en het aantal spitskilometers licht is afgenomen ten opzichte van 2009 (voor woon-werkverkeer). In dit hoofdstuk wordt de verandering in autogebruik gerelateerd aan de factoren die daarbij een rol hebben gespeeld. Dit zijn voor een deel mobiliteitsmanagement maatregelen, maar voor een deel ook andere (autonome) factoren zoals gewijzigde persoonlijke omstandigheden of een verandering van functie. Deze laatste factoren kunnen ook tot een toename van spitsritten hebben geleid. Door onderscheid te maken tussen mobiliteitsmanagement maatregelen en overige factoren kunnen we zien welk effect de maatregelen hebben gehad.

4.2 Factoren die een rol spelen bij verandering autogebruik

In figuur 4.2.1 is te zien om welke redenen spitsmijders de spits mijden en wat het belang is van de verschillende factoren. De volgorde in de figuur is gebaseerd op de som van "meest belangrijk" en "belangrijk".

Figuur 4.2.1: Factoren die een rol hebben gespeeld bij het mijden van de spits



De factoren die het meest belangrijk worden gevonden, zijn gewijzigde regelingen met betrekking tot thuiswerken en een veranderde woon-werkafstand. Daarnaast zijn verandering van functie en gewijzigde regelingen met betrekking tot flexibele werktijden belangrijke factoren. Onder 'andere redenen' wordt de hoge benzineprijs het vaakst

genoemd als reden om geen auto meer te rijden (in de spits).

4.3 Inschatting effect maatregelen op autogebruik in spits

In tabel 4.3.1 maken we een onderscheid in de factoren uit de vorige paragraaf. Een deel van de factoren heeft te maken met mobiliteitsmanagement maatregelen en andere factoren vallen in de categorie 'overig'.

Tabel 4.3.1: *Indeling factoren in mobiliteitsmanagement maatregelen en overig*

Mobiliteitsmanagement	Overig
Gewijzigde regelingen m.b.t. flexibele werktijden	Mijn woon-werkafstand is veranderd
Gewijzigde regelingen m.b.t. thuis werken	De parkeersituatie bij het werk is veranderd
Stimulering carpoolen door werkgever	De openbaar vervoer verbinding met het werk is veranderd
Stimulering gebruik openbaar vervoer door werkgever	Verandering van functie en/of werkzaamheden
Stimulering fietsen door werkgever	Verandering van aantal werkuren
Deelname Spitsmijden Haaglanden	Andere gewijzigde arbeidsvoorwaarden
	Verandering in autobezit
	Verandering persoonlijke omstandigheden (niet werkgebonden)
	Gewijzigde verkeerssituatie

Vervolgens kijken we welke factoren een rol hebben gespeeld bij veranderingen bij medewerkers wiens autogebruik is toegenomen en welke factoren een rol hebben gespeeld bij spitsmijders. In tabel 4.3.2 staat om hoeveel medewerkers het gaat en hoe groot de bijbehorende toename en afname in spitsritten is.

Tabel 4.3.2: *Redenen voor verandering autogebruik in de spits - aantal medewerkers, toename en afname spitsritten*

Belangrijkste reden voor verandering autogebruik in spits	Respondenten (N = 2.469)		Totaal Δ (t.o.v. 6096 spitsritten/ week in 2009)	
	Spitsmijders	Meer auto in spits	Spitsmijdingen	Meer auto in spits
Belangrijkste reden is mobiliteitsmanagement maatregel	2%	0%	2%	0%
Meerdere belangrijke factoren waaronder mobiliteitsmanagement maatregel(en)	2%	1%	4%	1%
Alleen overige redenen zijn (meest) belangrijk	6%	7%	10%	11%
Totaal	10%	8%	16%	12%

In tabel 4.3.2 is net als in figuur 3.2.1 te zien dat de groep medewerkers die nu minder vaak in de spits is gaan rijden (10% van de totale groep respondenten), iets groter is dan de groep die juist vaker in de spits is gaan rijden (8%). De meeste spitsmijders geven aan dat overige factoren een belangrijke rol hebben gespeeld bij hun spitsmijdingen. Voor 2% van alle respondenten (ongeveer 20% van de spitsmijders) waren mobiliteitsmanagement maatregelen de belangrijkste reden voor hun afname van

autogebruik in de spits.

Uit de tabel blijkt verder dat de 4% afname van spitsritten die we zagen in paragraaf 3.2 is opgebouwd uit een afname van spitsritten met 16% door de spitsrijders en een toename van spitsritten met 12% door degenen die vaker in de spits zijn gaan rijden. De meeste mijdingen en toenames zijn toe te wijzen aan autonome factoren en dus niet gerelateerd aan mobiliteitsmanagement maatregelen. Een afname van 2% van de spitsritten heeft mobiliteitsmanagement maatregelen als belangrijkste reden. Daarbij komt nog een afname van 4% waarbij mobiliteitsmanagement maatregelen een belangrijke rol hebben gespeeld naast andere factoren. Bij een toename van 1% van de spitsritten hebben mobiliteitsmanagement maatregelen een rol gespeeld bij de veranderingen in autogebruik in de spits, maar waarschijnlijk hebben andere factoren de balans toch laten omslaan naar een toename van spitsritten.

De conclusie uit tabel 4.3.2 is dat mobiliteitsmanagementmaatregelen (mede) hebben bijgedragen aan een afname van 5% van de spitsritten. Daarnaast is een autonome groei zichtbaar van 1% meer autogebruik in de spits. Netto heeft dit 4% reductie van spitsritten als gevolg. Hierbij merken we op dat de resultaten met de nodige voorzichtigheid dienen te worden geïnterpreteerd aangezien de steekproef niet representatief is voor alle convenantpartners.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Inleiding

In de regio Haaglanden wordt door werkgevers en overheden gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid door duurzame oplossingen. Daartoe is eind 2008 een convenant Bereikbaar Haaglanden opgesteld met als doelstelling een reductie van het aantal autokilometers in de spits (07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur) met gemiddeld 6% en een vergelijkbaar effect op het milieu.

In het voorjaar van 2009 is een nulmeting gehouden onder medewerkers bij bedrijven die vanaf het begin hebben deelgenomen aan Bereikbaar Haaglanden. De nulmeting bracht reis- en werkgedrag van de medewerkers in kaart. Om te onderzoeken of de doelstelling van Bereikbaar Haaglanden is bereikt, is in september 2012 een effectmeting uitgevoerd onder medewerkers die betrokken zijn geweest bij mobiliteitsmanagement maatregelen in Haaglanden in de periode 2009 - 2012. Een belangrijke vraag die de effectmeting beantwoordt, is in hoeverre de maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement bijdragen aan de verandering in het aantal autokilometers tijdens de spits.

Deze rapportage beschrijft de resultaten uit de effectmeting. In dit hoofdstuk geven we een samenvatting van de resultaten en doen aanbevelingen aan Bereikbaar Haaglanden voor het eventuele vervolg van monitoring mobiliteitsmanagement binnen Beter Benutten.

5.2 Samenvatting

Onderzoeksopzet

In september 2012 is een internetenquête uitgezet onder medewerkers van convenantpartners in Haaglanden. In de enquête zijn vragen opgenomen over de mobiliteit en betrokkenheid bij mobiliteitsmanagementmaatregelen door medewerkers van convenantpartners. Op hoofdlijnen zijn de vragen gelijk gebleven aan de vragen die in 2009 in de nulmeting zijn gesteld in verband met de vergelijkbaarheid van de resultaten. Daarnaast zijn retrospectieve vragen toegevoegd om inzicht te krijgen in veranderingen in werk- en reisgedrag en in factoren die bijdragen aan veranderingen.

De medewerkers zijn benaderd via twee sporen:

1. Via het panel, bestaande uit ca. 6.000 mensen die in eerdere metingen aangaven dat zij benaderd wilden worden voor vervolgonderzoek. Deze medewerkers noemen we panellleden.
2. Via werkgevers (bijvoorbeeld via intranet). Deze medewerkers die niet eerder deelnamen aan een meting noemen we 'nieuwe respondenten'.

Respons en representativiteit

Alle 75 convenantpartners samen hebben ca. 115.000 medewerkers. De respons op de enquête is afkomstig van bijna 2.500 medewerkers, dit is 2% van de totale populatie. De respons is met name afkomstig van de panellleden (83%).

De steekproef is groot genoeg om veranderingen in de mobiliteit vast te kunnen stellen en deze te relateren aan veranderingen in de maatregelen bij de organisaties met

voldoende respons. De steekproef is echter niet representatief voor alle convenantpartners. De resultaten hebben betrekking op een selecte groep van medewerkers, met name panelleden. Het aantal betrokken (nieuwe) medewerkers is beperkt. Dit kan voor vertekening van resultaten zorgen bijvoorbeeld omdat niet alle inspanningen van werkgevers om gedragsverandering bij medewerkers te bevorderen zijn gemeten. Door deze beperkingen aan het onderzoek dienen de resultaten met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

5.3 Conclusies

Toename convenantpartners en betrokken medewerkers bij mobiliteitsmanagement

In de periode 2009 en 2012 is het aantal convenantpartners toegenomen van 27 naar 75 convenantpartners. Het aantal medewerkers dat onder invloed is gekomen van (actieve inzet van) mobiliteitsmanagementmaatregelen is daarmee ook sterk gegroeid.

Maatregelen op gebied van slim werken het meest populair

Mobiliteitsmanagement maatregelen door individuele werkgevers zijn vooral gericht op het stimuleren van medewerkers om gebruik te maken van alternatieven voor de autoreis tijdens de spits. Volgens de medewerkers worden maatregelen op het gebied van slim werken (flexibele werktijden, thuiswerken) het meest aangeboden door de werkgever. Maatregelen op het gebied van slim reizen (reizen met OV, elektrische fiets, carpoolen) worden minder vaak aangeboden. Het is mogelijk dat dit aanbod ook minder bekend is onder medewerkers omdat men er minder gebruik van maakt.

Het gebruik van met name thuiswerken is toegenomen; een derde van alle medewerkers is vaker thuis gaan werken. Elektronisch of telefonisch vergaderen en op andere tijden werken wordt ook vaker gedaan.

Aantal autoritten en autokilometers in de spits afgenomen

In totaal is de mobiliteit onder medewerkers van de convenantpartners in Haaglanden die deelnamen aan de effectmeting toegenomen; het aantal autokilometers voor woon-werkreizen is toegenomen met 1%.

Het aantal spitskilometers door medewerkers die met de auto reizen voor woon-werkverkeer is in de periode 2009 en 2012 juist afgenomen met 1%. Het aantal spitsritten is afgenomen met 4%. De afname van spitskilometers is dus kleiner dan de afname in spitsritten. Dit wijst erop dat met name kortere spitsritten zijn vervangen door een alternatief, zoals een andere vervoermiddel (fiets) of thuiswerken.

De afname van spitsritten en spitskilometers is vooral zichtbaar bij panelleden, bij nieuwe respondenten is juist een toename te zien. Deze verschillen zijn mogelijk te verklaren door verschillen tussen bedrijven waar panelleden en nieuwe respondenten werken. Panelleden zijn vaker werkzaam bij de overheid dan nieuwe respondenten. Nieuwe respondenten zijn vooral werkzaam in de (zakelijke) dienstverlening. Een andere mogelijke verklaring voor de verschillen is dat panelleden al langer bij organisaties werken die actief zijn met mobiliteitsmanagement. Mogelijk zijn panelleden zich bewuster van de alternatieven die aangeboden worden en voelen zich meer betrokken

bij het mobiliteitsmanagement dan nieuwe respondenten. Wellicht staan de nieuwe respondenten nog aan het begin van het bewustwordingsproces: Welke alternatieven zijn mogelijk? Wat past bij mij en mijn werksituatie? Deze bewustwording is nodig als eerste stap richting de gewenste gedragsverandering (minder autogebruik in de spits).

Fietsgebruik licht toegenomen

De fiets wordt zowel in 2009 als 2012 het vaakst als alternatief naast de auto gebruikt. Het gebruik van de fiets is licht toegenomen ten opzichte van 2009. Een van de redenen om de fiets te gebruiken is, is omdat fietsen gezond is.

Zakelijk verkeer

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel voor zakelijke reizen. Netto is bij 6% van de zakelijke reizigers het aantal zakelijke autokilometers toegenomen. In de spits zien we juist een netto afname van 2% van de medewerkers die zakelijke kilometers maken. De medewerkers die de spits mijden bij zakelijke reizen doen dit voornamelijk door met de auto buiten de spits te reizen.

Thuiswerken, woon-werkafstand en benzineprijs belangrijkste factoren bij het mijden van de spits

De factoren die het meest van invloed zijn op veranderingen in reisgedrag van de medewerkers, zijn gewijzigde regelingen met betrekking tot thuiswerken en een veranderde woon-werkafstand. Daarnaast wordt de hoge benzineprijs genoemd als belangrijke factor waardoor men de auto laat staan.

Inschatting effect maatregelen op autogebruik in spits

Mobiliteitsmanagementmaatregelen - en dan met name thuiswerken en flexibele werktijden - hebben bijgedragen aan een afname van 5% van de spitsritten door medewerkers van convenantpartners die deelnamen aan de effectmeting. Daarnaast is een autonome groei zichtbaar van 1% meer autogebruik in de spits. Netto heeft dit 4% reductie van spitsritten als gevolg. Hierbij merken we op dat de resultaten niet representatief zijn voor alle convenantpartners en dat de resultaten met de nodige voorzichtigheid dienen te worden geïnterpreteerd.

Tabel 5.3.1 Factoren die van invloed zijn op verandering aantal spitsritten, 2009 - 2012

Belangrijkste reden voor verandering autogebruik in spits	Totaal Δ spitsritten (2012 t.o.v. 2009)
Alleen overige redenen zijn (meest) belangrijk	+ 1%
Belangrijkste reden is mobiliteitsmanagement maatregel	-2%
Meerdere belangrijke factoren waaronder mobiliteitsmanagement maatregel(en)	-3%
Totaal	-4%

5.4 Aanbevelingen

Uit de resultaten van de effectmeting volgen een aantal aanbevelingen:

- ▶ Betrek werkgevers actief bij mobiliteitsmanagement. Het actief inzetten van Mobiliteitsmanagement levert een positieve bijdrage aan het verminderen van spitskilometers.
- ▶ Ga door met de samenwerking tussen werkgevers en overheden. Een gemeenschappelijke aanpak tussen werkgevers en overheden bij het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio blijkt effectief.
- ▶ Draag zorg voor bedrijfsspecifieke doorwerking van een maatregelpakket naar individuele medewerkers. Denk daarbij ook aan (gerichte) communicatie over de maatregelen. Bekend zijn met een maatregel is tenslotte een eerste stap richting gedragsverandering.
- ▶ Stimuleer werkgevers deel te nemen aan monitoring van het reis- en werkgedrag van medewerkers. Door het in kaart brengen van reis en werkpatronen is maatwerk mogelijk. Tevens maakt monitoring kennisdeling over succes en leerervaringen mogelijk. Het is aan te raden om de huidige steekproef uit te breiden om representatieve uitspraken te kunnen doen over alle convenantpartners of alle medewerkers in regio Haaglanden.
- ▶ Verricht vervolgonderzoek om het effect van (individuele) maatregelen te kunnen scheiden van (autonome) factoren die tegelijkertijd plaatsvinden. Maak daarbij een doorvertaling naar de effecten op de weg zoals de verandering in het aantal voertuigverliesuren dankzij mobiliteitsmanagement maatregelen.

Bijlage 1 Respons per organisatie

De responsaantallen in de tabel zijn na data cleaning en geven dus de bruikbare responsaantallen weer. De groene kleur in de tabel geeft aan dat de respons voldoende is om uitspraken te doen op organisatieniveau. In paragraaf 1.2 volgt een overzicht met kengetallen per organisatie voor de organisaties met een voldoende respons.

Tabel B1.1: Responsoverzicht nul- en 1-meting Haaglanden

Werkgever	Aantal wn	Respons							
		Nulmeting	%	Panel 2012	%	Nieuw 2012	%	Totaal 2012	%
Achmea	1 400	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
AEGON Nederland NV	1 200	344	29%	55	5%	136	11%	191	16%
Alcatel Lucent	500	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ANWB	1 000	246	25%	54	5%	148	15%	202	20%
Auxilium	14	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
AWVN	120	0	0%	6	5%	0	0%	6	5%
Baker Tilly Berk	55	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
BAS consultancy	25	0	0%	0	0%	6	24%	6	24%
BOIP (Benelux Merken Buro)	100	0	0%	3	3%	20	20%	23	23%
Bovo Tours		0		0		0		0	
Bronovo Ziekenhuis	1 000	0	0%	15	2%	38	4%	53	5%
Carlton Beach	50	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
CB&I Lummus	700	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Centraal Bureau voor de Statistiek	1 000	0	0%	69	7%	1	0%	70	7%
Concordis	100	0	0%	1	1%	6	6%	7	7%
Cordaid	250	0	0%	1	0%	0	0%	1	0%
Deltares	670	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
DHV Den Haag	150	0	0%	10	7%	18	12%	28	19%
Eneco	1000	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Ernst & Young Accountants	500	165	33%	18	4%	0	0%	18	4%
Flora Holland	2 300	0	0%	49	2%	0	0%	49	2%
Gemeente Den Haag	7 800	831	11%	213	3%	0	0%	213	3%
Goudappel Coffeng		0		0		0		0	
HaagWonen	500	107	21%	24	5%	0	0%	24	5%
Haga Ziekenhuis	3 600	0	0%	46	1%	0	0%	46	1%
Holland Casino Scheveningen	4 000	0		1		0		1	
HTM	2 100	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%
Jacobs	1 000	0	0%	36	4%	0	0%	36	4%

vervolg van deze tabel op de volgende pagina

Tabel B1.1: Vervolg responsoverzicht nul- en 1-meting Haaglanden

Werkgever	Aantal wn	Respons							
		Nulmeting 2009	%	Panel 2012	%	Nieuw 2012	%	Totaal 2012	%
KvK Den Haag	100	1	1%	4	4%	0	0%	4	4%
Kone	500	0	0%	10	2%	0	0%	10	2%
KPN	5 000	1206	24%	222	4%	0	0%	222	4%
Leeuwendaal	150	78	52%	8	5%	17	11%	25	17%
Logica	1 200	6	1%	20	2%	0	0%	20	2%
Mercedes Benz Den Haag	300	36	12%	3	1%	0	0%	3	1%
Ministerie van Algemene Zaken	500	12	2%	1	0%	0	0%	1	0%
Ministerie van Binnenlandse Zaken	2 500	231	9%	50	2%	0	0%	50	2%
Ministerie van Buitenlandse Zaken	2 500	51	2%	12	0%	0	0%	12	0%
Ministerie van Defensie	5 000	2	0%	2	0%	0	0%	2	0%
Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie	4 500	3	0%	5	0%	0	0%	5	0%
Ministerie van Financien	5 000	145	3%	24	0%	0	0%	24	0%
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	5 500	169	3%	58	1%	0	0%	58	1%
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	2 000	94	5%	11	1%	0	0%	11	1%
Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid	2 000	2	0%	1	0%	0	0%	1	0%
Ministerie van Veiligheid en Justitie	5 000	1	0%	5	0%	0	0%	5	0%
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	3 000	1	0%	12	0%	0	0%	12	0%
MKB Nederland	200	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
MN	800	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Nationale Nederlanden NV	1 250	1	0%	1	0%	0	0%	1	0%
NedTrain	60	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Nutricia	1 700	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%

vervolg van deze tabel op de volgende pagina

Tabel B1.1: Vervolg responsoverzicht nul- en 1-meting Haaglanden

Werkgever	Aantal wn	Respons							
		Nulmeting 2009	%	Panel 2012	%	Nieuw 2012	%	Totaal 2012	%
Persgroep Printing BV Den Haag	100	15	15%	1	1%	0	0%	1	1%
Pink + Nelson	90	0	0%	1	1%	0	0%	1	1%
Post NL	10 000	472	5%	66	1%	0	0%	66	1%
Provincie Zuid Holland	1 600	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Rabobank Den Haag	50	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Rijksdienst voor het Wegverkeer	400	0	0%	47	12%	0	0%	47	12%
ROC Leiden	750	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ROC Mondriaan	2 000	394	20%	94	5%	1	0%	95	5%
Shell Nederland BV	7 000	802	11%	156	2%	1	0%	157	2%
Siemens Nederland NV	1 900	683	36%	150	8%	0	0%	150	8%
Staalbankiers	100	0	0%	2	2%	1	1%	3	3%
Stadsgewest Haaglanden	120	62	52%	17	14%	0	0%	17	14%
Staedion	480	0	0%	0	0%	32	7%	32	7%
Stichting Panteia	350	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TeekensKarstens	150	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
T-Mobile Netherlands BV	2 400	0	0%	63	3%	0	0%	63	3%
TNO	1 100	0	0%	142	13%	0	0%	142	13%
TU Delft	5 000	1172	23%	183	4%	1	0%	184	4%
TUI Nederland	600	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Twynstra Gudde	30	1	3%	0	0%	1	3%	1	3%
UTS Nederland	500	19	4%	1	0%	0	0%	1	0%
Van Oort & Van Oort	7	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
VNO-NCW West	100	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Vriesendorp Gaade	40	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Weleda	100	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Anders, namelijk		41		67		1		68	
Totaal	114.861	7 394	7%	2 040	2%	429	0%	2 469	2%

Bijlage 2 Onderzoeksverantwoording

Met de effectmeting worden de effecten vastgesteld van alle mobiliteitsmanagement maatregelen van Bereikbaar Haaglanden. Hiertoe is het van belang te weten welke maatregelen zijn genomen door de diverse partijen, hoe medewerkers van deelnemende bedrijven zich verplaatsen, of er veranderingen zijn geweest in hun verplaatsingsgedrag en welke factoren een rol hebben gespeeld bij die veranderingen. Deze bijlage beschrijft de wijze van dataverzameling en de representativiteit van de resultaten.

Inventarisatie ingevoerde maatregelen

De gegevens over het aanbod van maatregelen zijn beschikbaar gesteld door de mobiliteitsmakelaar en via de website www.bereikbaarhaaglanden.nl. Op basis van deze informatie is een kwalitatieve beschrijving gemaakt van de maatregelen die in de periode 2009 – 2012 zijn ingevoerd door en bij convenantpartners in Haaglanden.

Aangezien nog geen volledig overzicht beschikbaar was van maatregelen aanbod per bedrijf, is in dit onderzoek nog geen koppeling gelegd tussen maatregelen en het effect van maatregelen op gedragsverandering op maatregelniveau. Deze stap zou in vervolgonderzoek nog gemaakt kunnen worden.

Onderzoeksofzet enquête

Panelleden en nieuwe respondenten

De respondenten voor de effectmeting zijn via twee sporen benaderd:

- ▶ Indirect, via werkgevers, de enquête is uitgezet via intranet of e-mail
- ▶ Direct, met behulp van de e-mailadressen die zijn verzameld in de nulmeting 2009 en eerdere 1-metingen. In deze metingen konden mensen aangeven of zij benaderd wilden worden voor vervolgonderzoek. Ruim 6.000 mensen hebben hun e-mailadres achter gelaten.

De verschillende manieren van dataverzameling kan verschillen in resultaten opleveren. Deze verschillen worden in de rapportage genoemd.

Vragenlijst

In de enquête zijn vragen opgenomen over de mobiliteit en betrokkenheid bij de mobiliteitsmanagementmaatregelen van medewerkers. In de analyses is nagegaan in hoeverre veranderingen in de mobiliteit (zoals meer of minder met de auto reizen in de spits) te relateren zijn aan de maatregelen waarmee ze te maken hebben gekregen of dat andere factoren een rol hebben gespeeld.

Op hoofdlijnen zijn de vragen gelijk gebleven aan de vragen die in 2009 in de nulmeting zijn gesteld in verband met de vergelijkbaarheid. Daarnaast zijn retrospectieve vragen toegevoegd om inzicht te krijgen in veranderingen in werk- en reisgedrag.

Data cleaning

Bij de datacleaning zijn diverse controles uitgevoerd, zoals de controle op invultijd. Indien men een te lange of te korte invultijd had, is men uit de dataset verwijderd. Verder is gekeken naar vreemde of afwijkende antwoorden en zijn de postcodes gecheckt. Bij 78 mensen was een onjuiste postcode gegeven. In totaal zijn 23 mensen uit de dataset verwijderd.

Respons en representativiteit

Respons ten opzichte van populatie

Alle 74 convenantpartners samen hebben bijna 115.000 medewerkers. De respons op de enquête is afkomstig van bijna 2.500 medewerkers, maar die zijn niet naar rato van personeelsomvang verdeeld over de convenantpartners. Het responspercentage per organisatie varieert van 0 tot 20 procent. Acht organisaties (samen goed voor 30.000 medewerkers) hebben voldoende respondenten om ook op organisatieniveau uitspraken te doen. Een tabel met de respons per organisatie is opgenomen in bijlage 7.1. Door de grote verschillen is weging van de respons naar de personeelsaantallen niet geschikt om de resultaten representatief te maken. Daarbij is de meeste respons (83%) afkomstig van de panelleden en slechts 17% van de respons is afkomstig van nieuwe respondenten. We laten weging van de resultaten naar bedrijfsomvang dan ook achterwege en rapporteren over de respondenten net als in de nulmeting van 2009. In deze paragraaf geven we aan waarin de respondenten mogelijk verschillen van de totale populatie van medewerkers bij convenantpartners.

Respons ten opzichte van nulmeting

In de nulmeting die gehouden is in 2009 werden de resultaten telkens vergeleken met het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) om een beeld te krijgen van in hoeverre medewerkers van convenantpartners vergelijkbaar zijn met medewerkers van alle organisaties in Haaglanden. We hebben hier de modal split tabel opgenomen uit het rapport van de nulmeting.

Tabel B2.1: Tabel uit rapport nulmeting 2009- Vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer van medewerkers van convenantpartners en van alle medewerkers in Haaglanden

Vervoermiddelkeuze	Medewerkers van convenantpartners (o.b.v. respons nulmeting)	Alle medewerkers (o.b.v. MON 2007)
Auto totaal	38%	50%
Trein	20%	11%
Bus/tram/metro	10%	10%
Bromfiets/scooter	1%	1%
Fiets	25%	21%
Lopend	2%	5%
Motor	1%	
Anders, namelijk	3%	1%
Totaal	100%	100%

Hieruit werd in de nulmeting geconcludeerd: "Medewerkers van convenantpartners reizen relatief minder met de auto (38%) dan alle medewerkers in Haaglanden (50%) en meer met de trein en de fiets. Het grote aandeel van de trein in het woon-werkverkeer bij de medewerkers van convenantpartners is wellicht gerelateerd aan het feit dat een groot deel Den Haag als locatie van de vaste werkplek heeft, waardoor het werk goed bereikbaar is met de trein."

Kijken we nu naar de vervoerwijzekeuze zoals respondenten van de 1-meting aangeven voor 2009 (tabel B2.2) dan blijkt dat dit zeer goed overeenstemt met het resultaat van

de nulmeting.

Tabel B2.2: Vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer in 2009 - respondenten 1-meting

Vervoermiddelkeuze 2009	Medewerkers van convenantpartners (o.b.v. respons 1-meting)
Auto totaal	39%
Trein	19%
Bus/tram/metro	10%
Bromfiets/scooter	1%
Fiets	28%
Lopend	1%
Motor	1%
Anders, namelijk	0%
Totaal	100%

Achtergrondkenmerken respondenten

In tabellen B2.3, B2.4 en B2.5 staan achtereenvolgens de verdeling naar leeftijd, geslacht en opleidingsniveau van:

1. de respondenten van de nulmeting (2009)
2. de respondenten van de 1-meting (2012)

Tabel B2.3: Leeftijdsverdeling

Leeftijd	Nulmeting 2009	1-meting 2012
18 - 24 jaar	2%	1%
25 - 34 jaar	18%	13%
35 - 44 jaar	26%	28%
45 - 54 jaar	33%	33%
55 - 64 jaar	21%	25%
65 jaar en ouder	0%	0%
Totaal	100%	100%

De leeftijdsverdeling van respondenten van de nulmeting en de 1-meting komt goed overeen. De panelleden zijn natuurlijk 3 jaar ouder geworden. De gemiddelde leeftijd van alle respondenten is dan ook ongeveer 2 jaar hoger in de 1-meting (47 jaar) dan in de nulmeting (45 jaar).

Tabel B2.4: Man-vrouwverdeling

Geslacht	Nulmeting 2009	1-meting 2012
Man	60%	64%
Vrouw	40%	36%
Totaal	100%	100%

De verdeling van het aantal mannen en vrouwen onder respondenten van de nulmeting en de 1-meting komt ongeveer overeen.

Tabel B2.5: Opleidingsniveau

Opleiding	Nulmeting 2009	1-meting 2012
Basisonderwijs	0%	0%

VMBO	7%	5%
MBO, HAVO, VWO	25%	23%
HBO, Universiteit	68%	72%
Totaal	100%	100%

De verdeling naar opleidingsniveau onder respondenten van de nulmeting en de 1-meting komt ongeveer overeen.

Panel en overige respondenten

De 1-meting is voor een groot deel (83%) gebaseerd op respons van panelleden en voor het overige deel door nieuwe respondenten. Een panel heeft duidelijk voordelen voor het behalen van een hoge respons en voor de vergelijkbaarheid met vorige metingen, maar een nadeel kan zijn dat er sprake is van selectiebias. Bijvoorbeeld dat alleen mensen die erg geïnteresseerd zijn in verkeer en vervoer aan een panelonderzoek deelnemen met dat onderwerp. Deze interesse voor verkeer en vervoer kan weer een relatie hebben met bijvoorbeeld de vervoerwijzekeuze. Om na te gaan of het panel in dit onderzoek ander reisgedrag vertoont dan de nieuwe respondenten hebben we de modal split van beide groepen met elkaar vergeleken (tabel B2.6 en tabel B2.7).

Tabel B2.6: Vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer in 2009 - panelleden en nieuwe respondenten 1-meting

Vervoermiddelkeuze	Panelleden	Nieuwe respondenten
Auto totaal	39%	40%
Trein	20%	16%
Bus/tram/metro	10%	14%
Bromfiets/scooter	1%	3%
Fiets	29%	25%
Lopend	1%	1%
Motor	1%	2%
Anders, namelijk	0%	0%
Totaal	100%	100%

Tabel B2.7: Vervoermiddelkeuze woon-werkverkeer in 2012 - panelleden en nieuwe respondenten 1-meting

Vervoermiddelkeuze	Panelleden	Nieuwe respondenten
Auto totaal	38%	44%
Trein	19%	14%
Bus/tram/metro	9%	14%
Bromfiets/scooter	1%	3%
Fiets	30%	24%
Lopend	1%	0%
Motor	1%	1%
Anders, namelijk	0%	0%
Totaal	100%	100%

Hieruit blijkt dat er een aantal belangrijke verschillen zijn in vervoerwijzekeuze tussen panelleden en nieuwe respondenten. Het autogebruik is bij panelleden lager dan bij nieuwe respondenten en neemt af van 2009 naar 2012, terwijl het bij nieuwe

respondenten juist toeneemt. In de rapportage maken we daarom voor belangrijke indicatoren onderscheid tussen panelleden en nieuwe respondenten.

Bijlage 3 Selectie van ideeën en tips van respondenten

Respondenten van enquêtes geven vaak uitgebreid antwoord op de vraag of ze nog ideeën of tips hebben ten aanzien van het onderwerp van de enquête. Hiermee laten ze hun betrokkenheid bij het onderwerp blijken. Aangezien crowdsourcing steeds meer wordt toegepast, ook op het gebied van beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit, eindigt dit rapport met een selectie van ideeën en tips van respondenten:

Werkgever	Ideeën en tips
AEGON Nederland NV	Het invoeren van het nieuwe werken met oa flexibele werkplekken is voor mij de reden om in de ochtendspits te reizen. voor mij oncomfortabel omdat ik vaak moet staan in de trein om op kantoor wel een werkplek te kunnen vinden.
AEGON Nederland NV	bij bedrijven communicatie plannen kunnen klaarliggen voor het geval dat er iets mis is met de treinen zodat mensen met collega's kunnen meerijden. Op die manier komt niet iedereen vast te staan als er een probleem is en wordt het reizen met de OV ook weer aantrekkelijker
AEGON Nederland NV	gratis openbaar vervoer zal best wel eens files kunnen gaan doen verminderen.
AEGON Nederland NV	Heb altijd met de trein gereisd. Vanaf mrt dit jaar de auto ivm wijziging dienstregeling, plannen van het kabinet en parkeersituatie bij Station Lombardijen. Ervaar dit als een enorme tijds winst die zondermeer opweegt tegen de kosten.
AEGON Nederland NV	Het thuiswerken mag nog meer ingezet worden. Nu mogen parttimers niet thuis werken. En parttime werken is alles wat niet 40 uur is.
AEGON Nederland NV	Ik ben gaan reizen met een scooter, omdat de reistijd met openbaar vervoer bijna 50% langer is geworden. Van 30 minuten naar meer dan 45 minuten.
AEGON Nederland NV	Ik vind het erg vervelend dat ik niet meer met mijn HTM abonnement met de trein van Mariahoeve naar Laan van NOI kan reizen.
AEGON Nederland NV	Naar mijn werk is het met openbaar vervoer een uur reizen. Dit komt niet doordat het kantoor niet goed bereikbaar is, dat zit nml gevestigd aan NS station Mariahove. Maar meer omdat het openbaar vervoer vanuit Wateringen niet optimaal is en ik 3x moet overstappen om bij NS mariahoeve uit te komen. Een auto is 20 minuten rijden. Naar mijn vorige werk ging ik wel altijd met de tram, duurde dan zo'n 35 minuten (bij HHS)
AEGON Nederland NV	suggestie aan NS: rechtstreekse stoptreinverbinding tussen Rotterdam en Leiden (Rijswijk-Mariahoeve) weer invoeren
AEGON Nederland NV	Waar kan je opmerkingen kwijt voor minder veilige locaties voor het fietsen. Er zijn diverse punten op mijn fietsroute die voor verbetering in aanmerking komen.
ANWB	Probeer maar eens geheel legaal van A naar B te rijden op de bromfiets. Dat kan niet, want het 'fietspad op-fietspad af'-beleid is erg triest geregeld. Geen mogelijkheid om het fietspad op of af te gaan waar je dat wel verplicht bent. Ik kan zo tien locaties aanwijzen waar dit tot grote problemen zorgt.
ANWB	Den Haag zou meer moeten doen om het gebied rondom Den Haag Centraal bereikbaar te houden en veiliger te maken. Fietsers komen er in Den Haag bekaaid van af. Tijdens werkzaamheden weinig alternatieven voor fietsers en vaak slechte beveiliging van de werkzaamheden voor fietsers en voetgangers.
ANWB	Het kunnen thuiswerken is bij ons bedrijf erg afhankelijk van de afdelingsmanager. Op mijn afdeling wordt het bijvoorbeeld niet gestimuleerd en zelfs afgeremd door het management.
ANWB	Ik moet/wil om 06:45 uur beginnen, echter, de HTM (zowel bus 23 van Station Den Haag LOI en bus 28 van Den Haag Centraal) gaan pas vanaf 07:00 vanaf genoemde stations rijden! Deze 2 bussen zijn de enige die

	naar de ANWB rijden. Het is dus onmogelijk om vroeg te kunnen beginnen omdat de HTM veel te laat gaat rijden! Vroeger reden ze al voor 06:00.
ANWB	Flexibele werktijden hebben we wel, maar later beginnen = niet kunnen parkeren.
ANWB	Ik zou graag van het OV gebruik maken. maar de eind tijd van een late dienst en de begin tijd van een vroege dienst zijn dus danig dat in combinatie met de afstand ik niet met het OV kan reizen. omdat ik dan of te laat kom op mijn werk. of niet meer thuis kan komen. daarbij verlengt de reis tijd met een half uur! dit maakt het OV een heel oninteressante optie.
ANWB	Ook is het aantal parkeerplaatsen bij mijn werkgever niet vermeerderd (wie het eerst komt, het eerst maalt).
ANWB	Werkgever biedt weliswaar mogelijkheden als flexibele tijden en thuiswerken, maar in de praktijk is dat onmogelijk met drukke agenda waarbij je gewoon verwacht wordt bij vergaderingen ed te zijn. Dus mogelijkheden hebben geen zin als verwachting van functie niet wordt aangepast.
Bronovo Ziekenhuis	fietspad langs de van Alkemadeaan in Den Haag is een ramp voor fietsers.
Centraal Bureau voor de Statistiek	Ik ben gaan fietsen ondanks dat mijn werkgever niet bereid/in staat is een locker beschikbaar te stellen om 's nachts badslippers / toiletas/ werkschoenen te laten overnachten. Ik overweeg om daarom binnenkort voortaan met de auto te gaan reizen.
Flora Holland	De bereikbaarheid van de veiling is voor mij flink verslechterd is door het stoppen van lijn 34, die bij het hoofdgebouw van de veiling stopte. Dit is 10-15 minuten extra looptijd.
Gemeente Den Haag	De gemeente Den Haag is nog steeds een ouderwetse weinig flexibele werkgever, die niet van flexwerk houdt. Daarvoor wantrouwen ze hun medewerkers te veel.
Gemeente Den Haag	Ervaring is dat aansluitingen tussen veolia bussen in westland op elkaar slecht aansluiten (wachten niet) evenmin is dit voor arriverende treinen op Hvh waar veolia gewoon wegrijd.
Gemeente Den Haag	Misschien is het ook handig om aandacht te besteden aan de vraag of mensen op weg naar kantoor hun kinderen naar school brengen en na werktijd hun kinderen weer ophalen van school of de naschoolse opvang. Ik breng met de auto de kinderen naar school (omdat dat het snelst gaat) en daarna pak ik de tram naar het centrum van Den Haag (Spui).
Gemeente Den Haag	Om slim te kunnen reizen is het noodzakelijk dat er aan de rand van de stad voldoende parkeergelegenheid is met goede én betaalbare OV-verbindingen naar de stad, zodanig dat dit niet teveel tijdverlies heeft ten opzichte van de auto. Dit is op dit moment nog niet het geval. Daarnaast is het noodzakelijk dat ook de werkgever flexibel is met de vergoedingen. Op dit moment reis ik 3 dagen per week met OV, omdat ik anders geen reiskostenvergoeding krijg, in plaats van dat OV voordelen heeft ten opzicht van de auto. Dit is dus niet de juiste manier van OV stimuleren.
Gemeente Den Haag	Vanuit voorburg west is den haag (v.v.)slecht bereikbaar.
Jacobs	Betere afstemming trein- / bustijden bij station Leiden. Nu vertrekken diverse lijnen (33; 55; 232) vaak gelijktijdig en daarna 10 of 15 minuten helemaal niets.
KPN	Sinds de spitsstrook op de A12 komend vanaf Leiden vanaf A4 naar de afslag Voorburg beschikbaar is, is de bereikbaarheid aanzienlijk verbeterd.- Wel is de spitsstrook op de A4 komend vanaf Leiden naar de A12 zeer frequent dicht.
KPN	Als de OV goedkoper zou zijn dan zou ik sneller kiezen voor het openbaar vervoer. Ik heb een goedkope auto en deze is qua kosten goedkoper om mee te reizen dan met het OV.
KPN	belangrijkste beïnvloedbare factor in mijn woon-werkverkeer is de

	kinderopvang. omdat ik eerst twee kinderen moet wegbrengen naar de crèche zijn alternatieven naast de auto niet geschikt.
KPN	Ik zou wel meer willen fietsen maar fiets ook buiten de bebouwde kom op onverlicht fietspad. In winter en herfst ga ik om die reden niet op de fiets.
KPN	Onderzoek in de spits de afstelling vd verkeerslichten op de N44 en de N14, mbt de verkeersdoorstroming kan dit verbeterd worden.
KPN	Intercity laten stoppen op voorburg
KPN	Stimuleer de werkgevers dat ze goede douche- en kleedruimtes aanleggen. Fietsen wordt dan sneller een optie, bij wat grotere afstanden.
KPN	Vanuit Westland is Den Haag/Binckhorst per openbaar vervoer dramatisch te bereiken. De reistijd is vele malen langer dan met de auto. OV is dus absoluut géén optie
KPN	Ik overweeg om voortaan met de auto te reizen. Reden is bus 26. Die is overvol. In de zomer vakantie is dat extreem. Moet dan vaak een bus laten gaan. Heb daar vaak over geklaagd, maar er gebeurt niets.
KPN	Wat je ziet is dat Den Haag steeds beter bereikbaar wordt over de weg (door de verbredingen aan de snelwegen), dat parkeergelegenheid chronisch achterblijft en het OV ook niet veel beter wordt dan het nu is. OV blijft een tweederangs mogelijkheid op het gebied van flexibiliteit en totale reistijd van deur tot deur.
Logica	Dagelijkse terugkoppeling (App?) over meest drukke routes (real time?) in de Haaglanden op bepaalde tijden van de dag. Dit zal de forens helpen om betere keuzes te maken tav wanneer, hoe en welke route te gaan reizen.
Ministerie van Financien	Ik woon in een gebied waar het dichtstbijzijnde treinstation met het OV al evenveel reistijd kost als met de auto in een rustige spits de hele reisafstand naar Den Haag. In Haaglanden zijn geen mogelijkheden om mij uit de auto te krijgen, wel door in mijn eigen woongebied het OV te verbeteren .
Ministerie van Financien	stoplichtluwe fietssnelwegen door de stad
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	De aansluiting van bus 50 en 71 / 72 is zeer slecht, 's-middags vanuit Rijswijk richting Zoetermeer is bus 71 meestal net weg bij station Zoetermeer en omlopen bij de Afrikaweg mis je de bus ook net, gevolg half uur wachten.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	De kwaliteit van de fietspaden in de gemeente Delft behoeft een drastische verbetering.
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap	graag meer aandacht voor fietsvoorzieningen en goede fietsroutes
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport	Ik ben van mening dat er een goede visie moet worden ontwikkeld op doorgaande snelfietspaden. De huidige snelfietspaden lopen meestal aan de gemeentegrenzen vast in een serie stoplichten, wat het onaantrekkelijk maakt om ze te gebruiken.
Rijksdienst voor het Wegverkeer	Heel vaak zijn de fietsers de sjaak qua omleidingen, voor autoverkeer is alles veel beter geregeld. Ook het in de winter berijdbaar houden van fietspaden tussen Zoetermeer en Den Haag Centrum kan veel beter, evenals de openbare verlichting op orde houden.
ROC Mondriaan	Goed onderhoud fietspaden + goede verlichting
ROC Mondriaan	Het is erg irritant dat de NS stoptrein niet meer van Amsterdam via Leiden, HS richting Dordrecht gaat. Ik ben altijd in De Vink opgestapt en kon dan doorrijden. Sindsdien is er meer chaos in de treinen en overstappen bij NOI is niet handig. Mijn reistijd is sindsdien langer geworden. Dit is ook een groot handicap voor duizenden studenten die naar HS moeten.
ROC Mondriaan	Ik vind dat er in de regio Haaglanden heel weinig aandacht is voor fietsers, zeker als het gaat om omleidingen, wegopbrekingen etc. Ik heb

	nog nooit zó vaak over stoepen en door het zand moeten ploeteren als het afgelopen jaar, en ik fiets toch al ruim 40 jaar door de hele regio heen!
ROC Mondriaan	Nog steeds niet rendabel, qua reistijd om met ov te reizen. Zou dit wel graag willen, maar als de reistijd een halfuur langer dan met de auto, is de keuze snel gemaakt! Vooral om ik veel overstappen heb, dat tijd kost. Terwijl het slechts een afstand van maximaal 25 kilometer bedraagt. Jammer dat het ov hier niet op kan inspelen.
Shell Nederland BV	de files op het traject A12 zijn significant afgenomen sinds het openstellen van de spitsstrook. Hierdoor is mijn reistijd aanmerkelijk afgenomen alswel ook het bezineverbruik. Er is geen enkele incentive om met het openbaar vervoer te gaan ivm hoge kosten en veel langere reistijd.
Shell Nederland BV	Gebruik de Javastraat niet als grote uitvalweg voor de Haagse binnenstad. Breng Javastraat terug tot 1 rijstrook (net als Carle van Bylandtlaan), en creëer nog meer ruimte voor de fietsers (m.n., open ook een fietsstrook in tegengestelde richting). We moeten allemaal terug op de fiets!
Shell Nederland BV	Goede ontwikkeling van alle fietssnelwegen, gaarne meer daarvan! Nu ook nog meer fietsparkeerplaatsen, en het stimuleren van werkgevers medewerkers te laten douchen, lockers te hebben, etc.
Shell Nederland BV	half uurs verbindingen naar sprinter stations verder dan Gouda Goverwelle omzetten in kwartier verbindingen. Overlast voor wandelaars by het Malieveld (Europalaan) beperken.
Shell Nederland BV	Hulde voor de Gemeente Den Haag die alle fietspaden voorziet van een asfaltlaag! Fietsen is nu nog leuker in Den Haag.
Shell Nederland BV	Een van de grootste bepalers van mijn werk en reistijden zijn de kinderen (schooltijden en ophaaltijd van BSO/creche) dus naast thuiswerken zijn er niet echt mogelijkheden om reistijden te veranderen. Bovendien is het halen/brengen van kinderen moeilijk te combineren met OV aangezien dat aanzienlijk langere reistijden geeft en in wintertijd ook erg oncomfortabel kan zijn voor (de kleine) kinderen als de fiets wordt gebruikt.
Siemens Nederland NV	Een verdere verbetering van de soms zeer slechte fietspaden (Loosduinsekade) wordt zeer op prijs gesteld.
Siemens Nederland NV	Een betere fietsverbinding door het Centrum van Voorburg tussen het Beatrixkwartier en de fietspaden richting Nootdorp, Pijnacker en Zoetermeer.
Siemens Nederland NV	Er worden laadstations om de auto op te laden geplaatst maar niet voor elektrische scooters en fietsen dit vind ik jammer. Een gemiste kans om het fietsen te promoten.
Siemens Nederland NV	Het feit dat ik na 09.30 uur niet meer kan parkeren ivm het beperkte aantal parkeerplaatsen belemmert mij in het spitsmijden
Siemens Nederland NV	Ik merk dat bedrijven naar buiten toe beweren dat flexibel werken wordt bevorderd (b.v. thuiswerken) maar intern dit sterk wordt tegengewerkt.
Siemens Nederland NV	ik mis P&R locatie in een straal van 5 km rond Den Haag (nu Zoetermeer en Delft
Siemens Nederland NV	In de winter de fietspaden beter begaanbaar houden, Als de fiets wordt gepromoot ook zorgen dat de fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer met de regeling van verkeerslicht installaties enz. Slim omgaan met het groene licht van het tramverkeer. Fietsers staan onnodig te wachten als een tram voorrang krijgt. Fietsers kunnen heel vaak meeliften met een tram. Nu rijden fietsers door het rode licht hierdoor.
Siemens Nederland NV	Kijk eens goed hoe het vervoer met het Westland geregeld is. We moeten nu met de bus, en dan overstappen op de Randstandrail. En dit levert altijd vertraging op. Vroeger stapte je in bus 135 en stapte je op het CS uit, ideaal en zonder overstap vertraging. Je begrijpt dat je de mensen pas het OV in krijgt als een soort gelijke oplossing weer geboden wordt. Dus doortrekken die Randstadrail tot aan Hoek van Holland, langs dus kust. En de andere kant op naar Naaldwijk en Maassluis.

TNO	als ik fiets zou kunnen meenemen tijdens de spits met Randstad Rail zou ik vaker met de fiets/Randstadrail gaan reizen.
TNO	Mijn filebeleving is veel minder geworden het laatste jaar. meer asfalt heeft een positief effect gehad.
TU Delft	Als het OV tussen Hoek van Holland en Delft beter zou zijn, zou ik zeker met de trein reizen. Het is echter een wereldreis op die manier.
TU Delft	het zou fijn zijn als er meer mogelijkheden ontwikkeld worden voor carpooling e.d.
TU Delft	Jammer dat de belastingdienst voor afstanden boven de 15 km een grens in de bedrijfsfietsstimuleringsplannen opneemt. De elektrische fiets is ideaal voor medewerkers die binnen een straal van 30 km van het werk wonen. Ik heb geen gebruik van kunnen maken van het fietsplan terwijl een elektrische fiets een behoorlijke aanschaf is.
TU Delft	Meer aandacht voor goed openbaar vervoer regio Westland, met name de kleinere dorpen worden steeds moeilijker bereikbaar met openbaar vervoer.
TU Delft	Waarom zijn er geen fietsplannen voor elektrische fietsen woon-werkverkeer meer dan 15 km. Boven de 10 km is dat een prima alternatief om dagelijks te fietsen, gezond goed voor het milieu vaste reis tijd.
Anders, namelijk	Ik mis flexibiliteit in vergoeding vd werkgever als met verschillende vervoersmiddelen gereisd wordt. (soms (pool-)auto soms op fiets soms met OV).
Anders, namelijk	Uitbreiding A12 met wisselstroken en verbreding scheelt in de spits meer dan 1 uur (retour) woon-werkverkeer.