

Auteur

Sandra Valenbreder, Michael van Kouwen

Datum

19 juni 2013

Versie

OVI/2013-113

© Hogeschool Utrecht,
Utrecht, 2013

**Hoofdontwerp Integraal
Mobiliteitsbeleid
Hogeschool Utrecht
tot 2020**

Bronvermelding is verplicht.
Vereenvoudigen voor eigen gebruik
of intern gebruik is toegestaan.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Stand van zaken.....	3
1.2	De volgende stap: integraal mobiliteitsbeleid	4
2	De opgave	5
2.1	Visie op duurzame mobiliteit en bereikbaarheid Hogeschool Utrecht.....	5
2.2	Regionale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit	5
2.3	Voor welke uitdaging staat de HU concreet?.....	6
3	De aanpak	9
3.1	Visie op doelbereiking door gedragsverandering (en techniek)	9
3.2	Uitgangspunten	10
3.3	Maatregelen.....	12
3.4	Het pad tot 2020: doelgroepen, maatregelen en belangrijke gebeurtenissen.....	15
3.5	Risicoparagraaf	15
3.6	Integrale communicatie: de kernboodschap	16
3.7	Vervolg	16
	Bijlage 1: Base-line.....	17
	Bijlage 2: Bronvermelding.....	21

1 Inleiding

Hogeschool Utrecht heeft duurzaamheid benoemd als speerpunt voor onderwijs, onderzoek en bedrijfsvoering. In het programmaplan Duurzame Bedrijfsvoering is in maart 2012 de ambitieuze doelstelling vastgelegd om in 2030 klimaat - lees CO₂-neutraal - te willen zijn. Afgeleide doelstellingen voor 2020 zijn: 20% overall minder mobiliteit en 50% vermindering van niet-duurzame automobilititeit. De thema's mobiliteit en huisvesting vormen de belangrijkste pijlers van het Programma Duurzame Bedrijfsvoering (1).

In 2012 zijn de eerste projecten opgestart. Deze projecten zijn ingegeven door een aantal grote ontwikkelingen, die voor de HU vooral samenhangen met de (her-)huisvestingsoperatie naar De Uithof. De drie belangrijkste:

1. De bereikbaarheidsproblematiek en het parkeerprobleem op De Uithof. Het gebied ontwikkelt zich tot het Utrecht Science Park waar bedrijven en kennisinstellingen samenwerken aan kennisontwikkeling en -valorisatie. De toename van bedrijven en daarmee de vervoerbewegingen, leidt bij ongewijzigd beleid tot een onoplosbaar mobiliteitsprobleem (2). Het probleem vereist een fundamenteel andere benadering, met als uitgangspunt dat de 'bewoners' van het USP niet op één variant focussen, maar een op veelheid en mix van mobiliteitsmaatregelen. Deze ontwikkeling biedt een grote kans voor het programma Duurzame Bedrijfsvoering: variërend van het terugdringen van de totale mobiliteit tot het gebruik van duurzame(re) vervoermiddelen.
2. Het herhuisvestingprogramma van de HU (met concentratie van alle Utrechtse opleidingen en ondersteunende diensten op De Uithof) biedt voor het programma Duurzame Bedrijfsvoering eveneens grote kansen en uitdagingen. Voorbeelden zijn het voorzieningenniveau voor vervoermiddelen en het dalende aantal parkeerplaatsen als gevolg van de forse reductie van de vloeroppervlakte;
3. De te ontwikkelen visie op 'het nieuwe studeren' en 'het nieuwe generatie werken' heeft invloed op mobiliteit. Trefwoorden zijn 'distance learning', 'video conferencing', anytime, anywhere, any device.

1.1 Stand van zaken

In 2012 is begonnen met een bewustwordings- en verleidingscampagne. Het betrof de volgende maatregelen:

- In juni 2012 startte de HU met een duurzaam mobiliteitspark. De elektrische vervoermiddelen (e-bikes, e-scooters en e-cars) zijn beschikbaar voor dienstreizen. De aanneme (gebaseerd op onderzoek) is dat de ervaring met elektrisch rijden ertoe leidt dat de werknemer in de toekomst eerder voor elektrisch rijden kiest;
- Voor zowel HU-Amersfoort als de Utrechtse vestigingen liep de campagne Rij2op5. Medewerkers konden gedurende een aantal weken een e-bike uitproberen als ze er minimaal 2 van de 5 werkdagen gebruik van maken voor woon-werkverkeer;
- Werknemers konden onder gunstige voorwaarden via de HU een e-bike of e-scooter aanschaffen.

Dit pakket aan maatregelen heeft ertoe geleid dat de HU in september 2012 de E-mobility Award van BNR heeft gewonnen.

De bewustwordings- en verleidingscampagne is herhaald in september 2012 in de vorm van een roadshow; een team trok met de duurzame vervoermiddelen langs alle HU-gebouwen.

Na de roadshow volgde het werven van deelnemers voor de social e-learning tool Treemagotchi. Doel van inzet van deze tool was om tot een grotere bewustwording van duurzaamheidsambities van de HU te leiden, de aandacht te vestigen op duurzaamheidsprojecten die al bestaan binnen de HU en, tenslot-

Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

te, betrokkenheid te vergroten door medewerkers te vragen naar vervolgacties op bestaande projecten en –acties.

Voorafgaande aan inzet van de tool werd in oktober 2012 een nulmeting verricht. Aan deze nulmeting in de vorm van een enquête hebben 650 medewerkers meegedaan (18 procent van de totale populatie). De nulmeting laat zien dat de interne communicatie, de roadshows en andere acties ertoe hebben geleid dat van de werknemers:

- Ruim 50 procent weet dat de HU duurzaamheid tot speerpunt heeft gemaakt.
- 97% procent aangeeft dat duurzaamheid relevant is voor de HU en 52% zich graag meer wil bezighouden met duurzaamheid binnen de HU;
- 69% procent bekend is met de mogelijkheid om via de HU met korting een e-bike of e-scooter aan te schaffen.

De uitkomst laat zien dat de betrokkenheid van de werknemers met het onderwerp heel groot is alsmede de kennis van de concrete maatregelen.

De hierboven beschreven maatregelen zijn de eerste stappen binnen de meerjarenstrategie van 'bewustwording en verleiding' naar ook restrictieve maatregelen, zoals betaald en beperkt parkeren in De Uithof. De meeste maatregelen zullen in samenwerking en afstemming met de Uithof-partners UMC en UU gerealiseerd worden.

1.2 De volgende stap: integraal mobiliteitsbeleid

Om de ambitieuze doelstellingen voor 2020 te bereiken dienen de eerste stappen die in 2012 gezet zijn een vervolg te krijgen in de vorm van een hoofdontwerp voor integraal mobiliteitsbeleid. Voor de integrale benadering geldt dat alle relevante aspecten met elkaar in samenhang worden gebracht, onder andere: duurzame vervoermiddelen (emissie), bereikbaarheid, parkeren, voorzieningen, werkplekken en het herhuisvestingsprogramma, arbeidsvoorwaarden/ mobiliteitsbudget, doelgroepen, gedragsverandering, cultuur en ICT.

Het hoofdontwerp, dat nu voor u ligt, beschrijft hoe de HU dit gaat doen. Na het segmenteren van de populatie en het kiezen van doelgroepen, volgen interventies op de doelgroepen, afgestemd op de kenmerken van de groepen.

De gekozen veranderstrategie is: gedragsbeïnvloeding. Het lectoraat Crossmediale Communicatie in het Publieke Domein is derhalve een belangrijke samenwerkingspartner.

Het hoofdontwerp beschrijft vanuit welke visie op doelbereiking de HU integraal mobiliteitsbeleid ontwikkelt. Daarnaast worden de uitgangspunten genoemd die de HU hanteert en de redenen. Deze uitgangspunten worden concreet vertaald in interventies (of: maatregelen). De maatregelen zullen we per doelgroep inzetten. Na de nulmeting, waarmee duidelijk wordt welke doelgroepen op welke manier naar de HU reizen, kan het effect van specifieke maatregelen voor specifieke doelgroepen, dus de mate van doelbereik, nauwkeuriger worden aangegeven.

De interventies worden onderverdeeld in 'hardware', (fysieke maatregelen zoals hoogwaardige fietsvoorzieningen in onze gerenoveerde panden en nieuwbouwpand en een P+R aan de rand van De Uithof), en 'software' (bijvoorbeeld aanpassingen in het HRM-beleid, sturend parkeerbeleid en samenwerkingsverbanden met Uithof- en andere partners), rekening houdend met relevante externe ontwikkelingen. Dit hoofdontwerp richt zich op de medewerkers van de HU. In een later stadium worden interventies voor studenten ontwikkeld.

2 De opgave

2.1 Visie op duurzame mobiliteit en bereikbaarheid Hogeschool Utrecht

Duurzame ontwikkeling is één van de speerpunten van de HU. De HU beschouwt duurzame ontwikkeling niet als een keuze, maar als noodzaak. De HU heeft de ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2030. Reductie van de (auto)mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol: 82,5% van de CO₂-uitstoot van de HU komt voort uit mobiliteit (3).

In maart 2012 heeft het College van Bestuur (CvB) van de HU concrete doelstellingen vastgelegd over de reductie van de (auto)mobiliteit. Deze doelstellingen zijn mede ingegeven door een vergelijking van de modal split (de verdeling over de vervoerwijzen) van de HU en de Universiteit Utrecht. De Universiteit Utrecht blijkt nu al veel meer fietsgebruik en veel minder autogebruik te kennen dan de HU. Voor medewerkers van de UU geldt namelijk een fietsgebruik van 57% en voor die van de HU van 41%; wat autogebruik betreft geldt 20% van de medewerkers van de UU en 34% van de medewerkers van de HU.(4) De ambitie van de HU is om een nog betere modal split te realiseren dan de UU. Daarnaast wil de HU de algehele mobiliteit verminderen. Dat leidt tot de volgende concrete doelstellingen (1) die uitgangspunt zijn voor dit hoofdontwerp waarin de nulsituatie 2011 is:

- Een halvering van het (niet-duurzaam) autogebruik in 2020
- Vermindering met 20% van de overall mobiliteit in 2020

(= 1 dag in de week minder aanwezig op de HU)

Deze doelstellingen zijn ambitieus maar noodzakelijk en haalbaar. Het behalen van deze doelstellingen zal een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van De Uithof, aan de vermindering van de CO₂-uitstoot van de HU en de verdere ontwikkeling van De Uithof als aangenaam woon- en werkgebied waar mensen op een inspirerende wijze elkaar kunnen ontmoeten en samen kunnen leren en werken.

De HU wil hiermee een voortrekkersrol gaan vervullen in De Uithof. Enerzijds door zelf het beste beentje voor te zetten, anderzijds door de samenwerking te zoeken met onze partners op de Uithof en de overheid. Beide aspecten zullen in dit rapport aan de orde komen.

Een en ander hangt samen met de concentratie van de Utrechtse vestigingen van de HU in 2016 in De Uithof. De HU zal met de concentratie circa 25% minder m² bruto vloeroppervlak beschikbaar hebben voor haar activiteiten, wat in de Uithof zelf een relatieve vermindering van het aantal parkeerplaatsen impliceert. Terwijl de concentratie (lees: intensivering van het gebruik van de gebouwen) leidt tot meer studenten en medewerkers in De Uithof. Daarnaast vestigen in de nabije toekomst meer instellingen zich in De Uithof; dit zet de bereikbaarheid en de mogelijkheid tot parkeren verder onder druk. Samen met De Uithof-partners staat de HU voor een grote uitdaging.

Het herhuisvestingsprogramma biedt in veel opzichten kansen voor duurzame bedrijfsvoering.

Bij oplossingsrichtingen kan gedacht worden aan de nieuwe mogelijkheden om op afstand te leren en te werken, door efficiënter te plannen en roosteren, door bedrijfstijd en bezetting te verhogen. De ontwikkelingen betekenen per saldo dat de HU in de toekomst minder auto's kan en wil ontvangen en veel meer in wil zetten op duurzame vormen van mobiliteit zoals fiets, e-bike en e-scooter.

2.2 Regionale ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit

Diverse autonome ontwikkelingen zullen de bereikbaarheid van de HU in De Uithof onder druk zetten. De belangrijkste ontwikkelingen op een rij:

- In 2014 wordt gestart met de bouw van de tramlijn naar de Uithof. De bouw zal tot 2018 duren. In die periode is een verminderde bereikbaarheid te verwachten van de Uithof, zowel per auto, als ook per openbaar vervoer.
- In 2016 concentreert de HU alle Utrechtse activiteiten in de Uithof. Daarmee zullen ongeveer 8000 studenten en 800 medewerkers extra op die lokatie actief zijn. Vestiging van Danone, RIVM, NKOC/Prinses Maxima Centrum in de komende jaren, leidt tot een toename van ruim 3000 werknemers naar de Uithof, naast meer patiënten en bezoekers. In De Uithof is nu al een parkeerprobleem dat door de opening van de P+R faciliteit in oktober 2013 tijdelijk opgelost zal worden, maar bij ongewijzigd beleid in 2020 weer zal bestaan (2)
- Parkeren in de Uithof op het maaiveld zal in de toekomst, door intensiever gebruik van de ruimte, zoveel mogelijk worden vervangen door parkeren in hoogbouw hetgeen hogere kosten met zich meebrengt. De kosten voor het parkeren op maaiveld liggen rond de 400 euro per jaar; in een parkeergarage (parkeergarage naast de FMR en straks de P+R tegenover het WKZ) liggen rond de 1250 euro. Op termijn zal het maaiveldparkeren in De Uithof voor een groot deel verdwijnen. Een aantal parkeerterreinen liggen op kavels die een bouwbestemming hebben. Dit betekent dat (als er geen beperkende maatregelen worden genomen) nieuwe parkeerplaatsen in de vorm van parkeergarages bijgebouwd moeten worden. In totaal bedragen de kosten voor het parkeren nu rond de 250.000 per jaar en zullen de kosten aanzienlijk toenemen (tot 750.000 euro per jaar). Dit zijn geen exacte getallen (=educated guess) (5)
- De Uithof kent slechts drie aan- en afvoerwegen voor auto's en is nu al moeilijk bereikbaar; meer dan eens is al sprake van een verkeersinfarct. Eerdergenoemde toename van bedrijvigheid zal deze situatie bij ongewijzigd beleid verder verslechteren.
- A27 en A28, de toevoer-snel-wegen naar de Uithof, staan nu al dagelijks vast. Het Ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft, in de vorm van het programma Beter Benutten, vele miljoenen uitgetrokken om de filedruk in de spits te verlagen. Verbreding van A27 en A28 zal voor een nog grotere potentiële toevoer naar en vastlopen van de drie toevoerwegen van De Uithof leiden.
- Het ministerie overweegt de OV-studentenkaart vanaf 2016 te vervangen door een kortingskaart. Dit zal bij studenten leiden tot ander mobiliteitsgedrag. Mogelijk zullen meer studenten de neiging hebben te kiezen voor fiets of auto.
- De mogelijkheden voor e-learning en telewerken zullen de komende periode volwassen worden. Daar staat tegenover dat het aantal beschikbare m2 afneemt.

Al deze ontwikkelingen zetten de bereikbaarheid onder druk maar bieden tegelijkertijd kansen om te werken aan de reductie van de (auto)mobiliteit en daarmee aan het behalen van klimaatdoelstellingen. Een grote uitdaging bij het veranderen van mobiliteitsgedrag is het doorbreken van gewoontegedrag. (6). Door alle bovengenoemde ontwikkelingen zullen de medewerkers en studenten van de HU hun reisgedrag sowieso moeten aanpassen. De kunst is om deze aanpassing de goede kant op te buigen.

2.3 Voor welke uitdaging staat de HU concreet?

Om meer gevoel te krijgen bij de omvang van de uitdaging is geprobeerd om inzicht te krijgen in de consequenties van de doelstellingen.

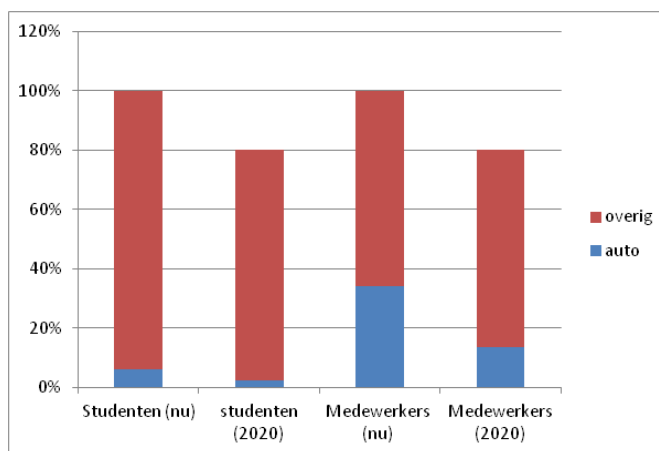
De HU kent in de huidige situatie, verspreid door de stad Utrecht en deels in Amersfoort, ongeveer 38.000 studenten en 3.600 medewerkers. Dit aantal zal in 2020 ongeveer gelijk zijn, waarbij in De Uithof ongeveer 35.500 studenten en 3.300 medewerkers geconcentreerd zullen zijn.

Per dag bezoeken gemiddeld ongeveer 14.500 studenten en 2.500 medewerkers een vestiging van de HU. In 2020 zullen dat er in totaal ongeveer 3.500 minder moeten zijn om de doelstelling van min 20% te behalen (zie bijlage 1. Onderbouwing)

Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

Het huidige autogebruik is 6% bij de studenten en 34% bij de medewerkers . Per dag bezoeken gemiddeld ongeveer 1.750 automobilisten een vestiging van de HU. In 2020 zal dit gehalveerd moeten zijn met zo'n 875 automobilisten per dag.

De twee doelstellingen kunnen in één plaatje worden samengebracht. De reductie van de automobilitet betekent dat er deels een verschuiving zal plaatsvinden naar andere vormen van vervoer. Tegelijkertijd zal, bij ongewijzigd beleid, ook het gebruik van de andere vormen van vervoer afnemen.



Parkeren bij de HU is op dit moment gratis voor medewerkers; er zijn op basis van het huidige aantal werknemers van de HU in de Uithof meer parkeerpassen uitgegeven dan dat er parkeerplaatsen zijn. Volgens de huidige parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per 100m² bruto vloeroppervlak zijn er 637 parkeerplaatsen in totaal voor de HU terwijl 2711 passen uitgegeven zijn, dat is 4,26 meer dan waar we volgens de norm recht op hebben. Op een piekdag (dinsdag) bezoeken er nu nog zo'n 2.100 automobilisten een vestiging van de HU. De huidige parkeernorm van 0,7 parkeerplaats per 100 m² vloeroppervlak geldt voor de totale behoefte van medewerkers, studenten en bezoekers samen.

Na voltooiing van de herhuisvestingsoperatie in 2016, zal het aantal parkeerplaatsen, bij een gelijkblijvende parkeernorm, met 14 toenemen naar 651, omdat de geprognosticeerde nieuwbouw circa 2000 m² groter zal zijn dan het af te stoten gebouw aan de Bolognalaan. Omdat het aantal medewerkers met bijna 800 zal toenemen, studenten met circa 8000 en bezoekersaantallen, in alle redelijkheid, in elk geval ook zullen stijgen neemt dus de relatieve parkeerdruk toe.

Om de doelstellingen te halen ontkomt de HU er niet aan om naast stimulerende ook regulerende maatregelen te nemen. Concreet gaat het om de invoering van maatregelen die vallen onder de noemer van sturend parkeerbeleid zoals betaald parkeren voor studenten en medewerkers en het beperken van de parkeermogelijkheden. Ook is noodzakelijk dat vanuit sociale innovatie (onder andere Het Nieuwe Werken) en distance learning ontwikkelingen geïnitieerd worden.

Goed nieuws is dat van de medewerkers zo'n 43% op fiets-afstand van de HU woont en zo'n 63% op e-bike en –scooter afstand (7)(8) . Op basis van alle postcode-6 gegevens van medewerkers is een analyse uitgevoerd met GIS. Hierdoor is op een kaart inzichtelijk gemaakt waar de meeste medewerkers wonen, op welke (hemelsbrede) afstandscategorie. De kleuren van de stippen geven aan in welke 'afstandsklasse' de medewerkers wonen.

Zoals in 2.1 aangegeven weten wij ook hoe, in 2011, onze modal split is opgebouwd: de aantallen medewerkers en studenten die per fiets, OV, auto naar de Uithof reizen.

Echter, wij weten niet wie van onze medewerkers die op 5, 10, 15, 20, 25 en verder, kilometer van de HU wonen met welke vervoersmodaliteit komen. Gelet op onze doelstelling met betrekking tot terugdringen van niet-duurzame automobilititeit is de vraag: op welke afstand wonen de medewerkers die nu met de auto naar de HU komen en welke alternatieven kunnen wij aanbieden in combinatie met restrictieve maatregelen?

3 De aanpak

3.1 Visie op doelbereiking door gedragsverandering (en techniek)

Duurzame mobiliteit kan op verschillende manieren worden bereikt:

1. Door minder te reizen - bijvoorbeeld door e-conferencing en e-learning of door thuis werken;
2. Door 'slim' te reizen, met vervoerwijzen met de laagste milieubelasting en de laagste negatieve effecten voor de bereikbaarheid. Bijvoorbeeld door te fietsen waar dat qua afstand kan of door verschillende vervoerwijzen in de keten te combineren. Gebruikmaken van slimme mobiliteitsdiensten' zoals carsharing hoort daar ook toe.
3. Door binnen de vervoerwijze te kiezen voor zo schoon en zuinig mogelijke 'brandstoffen'. Dat geldt voor de auto: elektrisch vervoer, auto's op groen gas of waterstof. Maar ook voor de motor en scooter: door te kiezen voor de elektrische uitvoering.

De technische component (punt 3) is zeker belangrijk, maar de doelstelling om klimaatneutraal te zijn in 2030 zal door techniek alleen lang niet kunnen worden bereikt. Bovendien heeft de HU op de techniek de minste invloed. Daarom is een stevige inzet op gedragsverandering nodig, die leidt tot minder reizen en slimmer reizen. Dat geldt helemaal voor de bereikbaarheid: alleen 'minder' en 'slimmer' helpen daarbij. Kortom: voor een optimale doelbereiking is de combinatie van 'minder, slimmer en schoner' voorwaarde. De HU zal daarom in haar beleid vooral gaan inzetten op gedragsbeïnvloeding van medewerkers en studenten.

Gedragsbeïnvloeding kan plaatsvinden via de 'carrot and the stick'. Traditioneel worden collectieve oplossingen toegepast. Met als 'wortels' bijvoorbeeld het beschikbaar maken van (gesubsidieerd) openbaar vervoer, bedrijfsvervoer en vergoedingen voor de aanschaf van (e-)fietsen. En met als 'stok' bijvoorbeeld lage parkeernormen en hoge parkeertarieven.

Er ontstaan nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals de NS Business Card, die 'minder, slimmer en schoner' combineren met individuele keuzevrijheid, comfort en gemak. De HU wil op deze nieuwe trend inspelen: zich richten op een zo geïndividualiseerd mogelijk aanbod c.q. op een mix van maatregelen, waarbij doelgroepen en daarbinnen het individu uitgangspunt is. Daarmee komt er een groter accent op 'de wortel' ofwel het verleiden van de medewerker en student te liggen. En daarmee wordt ook invulling gegeven aan modern en aantrekkelijk werkgeverschap van de HU, waarmee de HU zich kan profileren op de arbeidsmarkt en sterker staat in het landschap van elkaar beconcurrerende onderwijsinstellingen.

De uitdaging waar de HU voor staat is evenwel dermate groot, zowel in aard als in tijdsbestek, en nieuwe mobiliteitsdiensten zijn nog maar zo recent in opkomst, dat het onontkoombaar is dat ook 'stokmaatregelen' worden toegepast. Om tot een logisch, samenhangend en in de tijd goed neer te zetten pakket te komen zal de strategie derhalve bestaan uit de stappen bewustwording, stimulering en regulering. In 2012 is een aanvang gemaakt met bewustwording en stimulering, vanaf 2013 zullen de stappen in samenhang en samen genomen worden.

Individualisering betekent daarbij in praktische zin dat meer nog dan tot nu toe naar doelgroepen moet worden gekeken: welke maatregelen brengen specifieke doelgroepen tot gewenst reisgedrag? Onderscheid in doelgroepen is tot nu toe nauwelijks gemaakt, gegevens daarover zijn dus veelal nog onbekend.

3.2 Uitgangspunten

In de voorgaande hoofdstukken en paragrafen zijn ambitie, visie, interne en externe ontwikkelingen en de contouren van een aanlegroute voor het hoofdontwerp beschreven. Op grond hiervan komt de KSG tot een aantal uitgangspunten voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid.

1. *Bewustwording, verleiding, restrictieve maatregelen*

Bewustwording, verleiding én restrictieve maatregelen worden naast elkaar en in samenhang ingezet zodat ze elkaar versterken. Zoals in eerdere paragrafen uiteengezet, is in 2012 gekozen voor maatregelen die bewustwording vergroten en is een aanzet gemaakt tot verleiden. Duidelijk is geworden dat alleen bewustwording en verleiden onvoldoende effect geeft. Deze maatregelen dienen in combinatie met autowerende restrictieve maatregelen te worden genomen.

2. *Ontzorgen*

Bewustwording en technologie zijn de drijfveren van toekomstige mobiliteitskeuzes. Uitgangspunt bij het implementeren van duurzame en intelligente mobiliteitsoplossingen is het ontzorgen van de werknemer en waar mogelijk de werkgever. De integrale oplossingen worden in samenspraak met Uithof-partners en aanbieders van mobiliteitsdiensten ontwikkeld. Enkele voorbeelden van het ontzorgen van de werknemer:

- Het geautomatiseerd inregelen van mobiliteitsbudgetten, in relatie tot een integrale mobiliteitspas voor volledige serviceverlening, facturatie en rapportages van zakelijke reizen;
- De student en werknemer geeft aan met wie hij een afspraak wil maken. Daarna wordt 'in the cloud' niet alleen de afspraak geregeld, tevens wordt de reis gepland, van deur tot deur. Tot op het niveau dat er een e-scooter van de werkgever klaarstaat en de OV-fiets is gereserveerd bij aankomst op een treinstation. De werknemer wordt ontzorgd, maar hij houdt uiteraard wel de regie.

3. *Onbelemmerd reizen*

Cruciaal voor een goed mobiliteitsnet is een klantgericht, simpel en transparant systeem voor de keten: tarieven, reserveren, betalen, administratie, vervoerbewijzen en vergoedingen zijn geen struikelblokken. Een simpel, geïntegreerd en transparant systeem is een stimulans om een variatie aan individuele en groepsvervoermogelijkheden te gebruiken.

Het maken van dienstreizen is geen reden om met de auto naar de HU te komen. De HU stelt een scala aan duurzame vervoermiddelen beschikbaar: fietsen, e-bikes, e-scooters en e-cars.

4. *Keuzevrijheid voor het individu*

De werknemer bepaalt binnen bepaalde grenzen, ingegeven door doelstellingen van de HU op het gebied van duurzaamheid, mobiliteit, leefbaarheid, bereikbaarheid, zelf hoe hij reist. Hierbij wordt opgemerkt dat via een scala aan, ook restrictieve, maatregelen, zoals hoge parkeertarieven, de werknemer wordt gestimuleerd te kiezen voor een duurzame manier van reizen.

5. *Hoogwaardige voorzieningen*

Hoogwaardige voorzieningen vormen een voorwaarde voor het stimuleren respectievelijk in stand houden van duurzame en veelal geïndividualiseerde vormen van mobiliteit. Voor de huidige automobilist zijn de voorzieningen een voorwaarde om de fiets, e-bike of e-scooter tot een serieus reisalternatief te maken.

Voorbeelden zijn ruime, veilige en voldoende fietsparkeerplekken inclusief oplaadpunten, goed afsluitbare kastruimte (zoals een kluis) voor bijvoorbeeld extra (regen)kleding en schoenen, en een servicepunt bij de HU-gebouwen in De Uithof voor veel voorkomende reparaties.

6. *Segmentatie als middel om doelgroepen te onderscheiden*
Doelgroepen en daarbinnen het individu zijn het uitgangspunt voor een effectieve inzet van middelen.
7. *Een activerende benadering opdat het individu zelf tot ander gedrag wil komen.*
Via bewustwording, verleiding en restrictieve maatregelen willen we een zo groot mogelijke keuzevrijheid bij het individu laten.
8. *Experimenten zijn het startpunt van interventies; interventies zijn zoveel mogelijk evidence-based.*
Het lectoraat Crossmediale Communicatie in het Publieke Domein (10) en het Fietsberaad (8) hebben vastgesteld dat veel interventies om reisgedrag te beïnvloeden niet of nauwelijks op hun effectiviteit onderzocht zijn. Daarom zullen we gebruik maken van experimenten. Deze experimenten zijn kleinschalig en vaak innovatief. Van onze experimenten willen we leren, beleid bijstellen en, bij gebleken succes, opschalen naar organisatieniveau respectievelijk gebiedsniveau (in samenwerking met De Uithof-partners).
9. *Contextuele veranderingen benutten om gedragsverandering te bewerkstelligen*
Zoals in 1.2 reeds aangegeven is de grote uitdaging bij het veranderen van mobiliteitsgedrag het doorbreken van gewoontegedrag. Werknemers en studenten hebben ooit de afweging gemaakt om met de auto, de fiets of met het openbaar vervoer te komen. Zij maken de afweging niet opnieuw. Contextuele veranderingen worden gebruikt om interventies in te zetten om dit gewoontegedrag te veranderen, d.i. om medewerkers en studenten te stimuleren om opnieuw een afgewogen keuze te maken.
Belangrijke gebeurtenissen in de komende jaren op het gebied van mobiliteit voor de HU zijn in elk geval de opening van de P+R faciliteit in oktober 2013, de verhuizing van de FMR naar de swing space in december 2013/januari 2014, de start van de aanleg van de trambaan in De Uithof begin 2014, de voltooiing van de 'Herhuisvestingsoperatie De Uithof' in 2016, de mogelijke vervanging van de OV-studentenkaart door een kortingskaart in 2016 en de voltooiing van de tramlijn De Uithof in 2018.
Dit is ook de vraag naar zogenoemde 'touch points', de gebeurtenissen die aangegrepen kunnen worden om via communicatie tot een gewenste gedragsverandering te komen. Thans wordt verkend of dit via het RAAK-project 'Touch Points' gerealiseerd kan worden in een samenwerking tussen het lectoraat Crossmediale Communicatie in het Publieke Domein, het lectoraat Service Design en de KSG Mobiliteit & Bereikbaarheid.
10. *Het pakket aan interventies is kostenneutraal.*
De kosten die gemoeid zijn met de huidige regeling voor woon-werkverkeer en dienstreizen is het budget wat in de toekomst voor het geheel van mobiliteitsmaatregelen gereserveerd zal worden.
11. *De 80/20-regel*
Maatregelen voor doelgroepen worden voorgesteld ingedachte de regel dat ze een geldigheid voor 80 procent van de doelgroep hebben. Voor het resterende deel van 20 procent worden waar mogelijk, passende oplossingen bedacht.
12. *De weg der geleidelijkheid leidt niet tot gedragsverandering*
Uit onderzoek is gebleken (11) dat in een situatie waarin significante veranderingen plaatsvinden die geleidelijk voltrekken mensen niet in staat zijn of onwelwillend zijn om adequaat te reageren. Bij ongewijzigd beleid wordt De Uithof onbereikbaar (2) voor auto's zal een geleidelijke inzet van

maatregelen, bijvoorbeeld een geleidelijke verhoging van parkeertarieven, niet leiden tot het gewenste resultaat: een Uithof die bereikbaar is en waar de leefbaarheid goed is.

13. *Voorbeeldfunctie bestuur en directie*

Het bestuur en de directie van de hogeschool heeft een voorbeeldfunctie en vertoont voorbeeldgedrag; dit betekent niet meer met de auto en geen preferente parkeerplek.

14. *Bezettingsgraad.*

Voor onze herhuisvesting gaan we ervan uit dat onze bezetting 60% is voor studenten. Voor medewerkers gaan we uit van 70%. Daarvan gaat 40% respectievelijk 60% met de fiets, e-bike, e-scooter komt.

3.3 Maatregelen

De set van maatregelen is gebaseerd op:

- 1) Onderzoek van RHDHV in samenwerking met Hogeschool Utrecht (6);
- 2) Literatuuronderzoek van het lectoraat Crossmediale Communicatie in het Publieke Domein, als eerste stap in de ontwikkeling van een model om reisgedrag te beïnvloeden, dat specifiek voor de HU geldigheid heeft(10).

Deze onderzoeken hebben geleid tot een overzicht van concrete maatregelen, gecategoriseerd onder de noemers bewustwording, verleiding/stimulering, regulering/restrictieve maatregelen en verbreding/samenwerking met partners. Deze opsomming is niet uitputtend.

Dit is in feite het hoofdontwerp: het overzicht van maatregelen, voor specifieke doelgroepen, in de tijd, op specifieke momenten.

Het inschatten van de effectiviteit van een set maatregelen voor een doelgroep, kan plaatsvinden nadat de nulmeting is uitgevoerd. Immers, de nulmeting geeft inzicht in welke medewerkers, wonend op specifieke afstanden van de HU (tot 5 km, tot 10 km, etc.) met welke vervoermiddelen naar de HU komen.

De nulmeting vormt onderdeel van een grootschalig onderzoek, onder alle medewerkers van de HU, dat is gepland in september 2013 en wordt uitgevoerd door het Lectoraat Crossmediale Communicatie in het Publieke Domein. In dit onderzoek (12) staat de vraag centraal hoe medewerkers gestimuleerd kunnen worden om met de fiets of e-bike naar de HU te reizen en welke interventies daarbij effectief zijn. Onderzoek van deze aard heeft tot dusver nauwelijks plaatsgevonden en de doelstelling is dan ook om, na opstellen van een algemeen beleidsmodel te komen tot een HU-specifiek model.

Voor het bereiken van de doelstelling van de HU om een halvering van de niet-duurzame autokilometers te realiseren, richten we ons stapsgewijs op alle segmenten. Waarbij de groep van forenzen die thans met de auto reist en op maximaal 20 kilometer van het HU-gebouw woont, de eerste groep is waar we ons op richten. Immers voor die groep is een reëel alternatief voorhanden: fiets, e-bike of e-scooter.

Op hoofdlijnen zien we de volgende alternatieven voor de auto:

- Woon-werkafstand tot 10 kilometer : fiets en e-bike. Onderzoeken van het CBS laten zien dat boven de 10 km in de modal split het fietsgebruik drastisch afneemt;
- Woon-werkafstand tot 20 kilometer: e-bike en e-scooter. Volgens recente onderzoeken van bijvoorbeeld Fietsberaad en XTNT naar deze relatief nieuwe vervoermiddelen voor het woon-werkverkeer;
- Woon-werkafstand vanaf 20 kilometer: OV, eventueel in combinatie met fiets, e-bike en e-scooter.

Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

De overige mobilisten zullen bevestigd worden in hun keuze en kunnen profiteren van betere voorzieningen.

RHDHV heeft voor het totaal van de drie pakketten en voor elk pakket een inschatting gemaakt van het effect, vooral op basis van ervaring met beproefde maatregelen zoals regulerend parkeerbeleid. De verwachting van RHDHV is ook dat het individuele reisadvies, het vergemakkelijken van alternatieven, het upgraden van voorzieningen, de flexibilisering van de mobiliteitskeuze en de parkeerregulering de grootste effecten zullen hebben op het mobiliteitsgedrag van de automobilisten. De reductie van de mobiliteit in het algemeen zal vooral moeten komen van de bevordering van het op afstand werken en leren. Ook op dit gebied verwachten wij dat een stevige stimulering noodzakelijk zal zijn om het gewenste effect te bereiken.

In de volgende tabel worden per pakket in het kort de maatregelen gepresenteerd. Van elk pakket heeft RHDHV een inschatting van het effect gemaakt (6). In de bijlage staat een uitgebreide omschrijving.

Pakket A: Bewustwording

- Bewustwording & communicatie over de situatie ("verkeerskundig vastlopen van de Uithof") en duurzaamheidsdoelstellingen van de HU
- Actief betrekken doelgroep / cocreatie
- Voorbeeldgedrag bestuur en directie
- Communiceren met inspirerende voorbeelden
- Informatievoorziening: beurzen, 'fietsfeestje' Opening P&R (feestje)
- Onderzoeken wat de (auto)mobilisten beweegt
- Prioriteren van kansrijke en grote doelgroepen indelen: afstand tot HU, afstand tot een station, mobiliteitskeuze, etc.
- Doelgroep selectief benaderen en experimenten als proefdraaien van individuele reisadviezen
- Communicatie over het nieuwe integrale mobiliteitsbeleid en maatregelen blijven promoten
- Website / forum: uitwisseling tips
- *Inschatting effect:* 2 à 5% (in aantal: 35 tot 88) van de automobilisten maakt andere keuze

Pakket B: Stimulering

- Actie e-bike gebruik
- Individueel reisadvies voor alle automobilisten, zowel medewerkers als studenten. – route informatie per fiets, welke alternatieven zijn, ontzorgen d.m.v. passen (herhalen vlak voor de groep die verhuist, blijven doen voor alle nieuwe medewerkers ook in de toekomst)
- HNW / Thuiswerken (stimuleren 1 dag per week) – in samenwerking met de KSG Sociale Innovatie / HNW&S
- Nader uitwerken carpoolnetwerk
- Vergoeding voor stallen van fiets bij stations (bewaakt)
- Fietsservice Uithof
- Deelfietsstelsel/'Witte Fietsen' in De Uithof, bij transferium, NS stations in de omgeving van de Uithof
- Deelgebruik vervoermiddelen
- Aanbieden OV kaarten (gemak)
- Communicatie over mobiliteitsgebruik (aftelklok)
- *Inschatting effect:* 20 à 30% (in aantal: 350 tot 525) van de automobilisten maakt een andere keuze, 10% minder mobiliteit

Pakket C: Regulering

- In 2017 autoparkeren alleen nog aan de randen van de Uithof in P&R-faciliteiten.

Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

- Per z.s.m. betaald parkeren voor medewerkers (afschaffen parkeerpas); studenten betalen ook momenteel al op de Uithof, uitgaan van realistische tarieven d.i. kostprijs.
- Per z.s.m. Plafond aan beschikbare parkeerplekken (geen parkeerpas meer tot 20 km)
- Parkeernorm slim toepassen bij nieuwbouw
- E-learning in praktijk gebracht (1 dag per week niet op de Uithof) – in samenwerking met de KSG Sociale Innovatie / HNW&S
- Invoeren mobiliteitsbudgetten: flexibilisering van de mobiliteitskeuze, incl. inzicht, belonen voor gewenst gedrag en feedback over individuele bijdrage aan doelstellingen
- Fietsenstalling en voorzieningen gereed op Uithof + faciliteiten e-bike en e-scooter
- *Inschatting effect*: 20 à 30% (in aantal: 350 tot 525) van de automobilisten maakt een andere keuze, 10% minder mobiliteit.

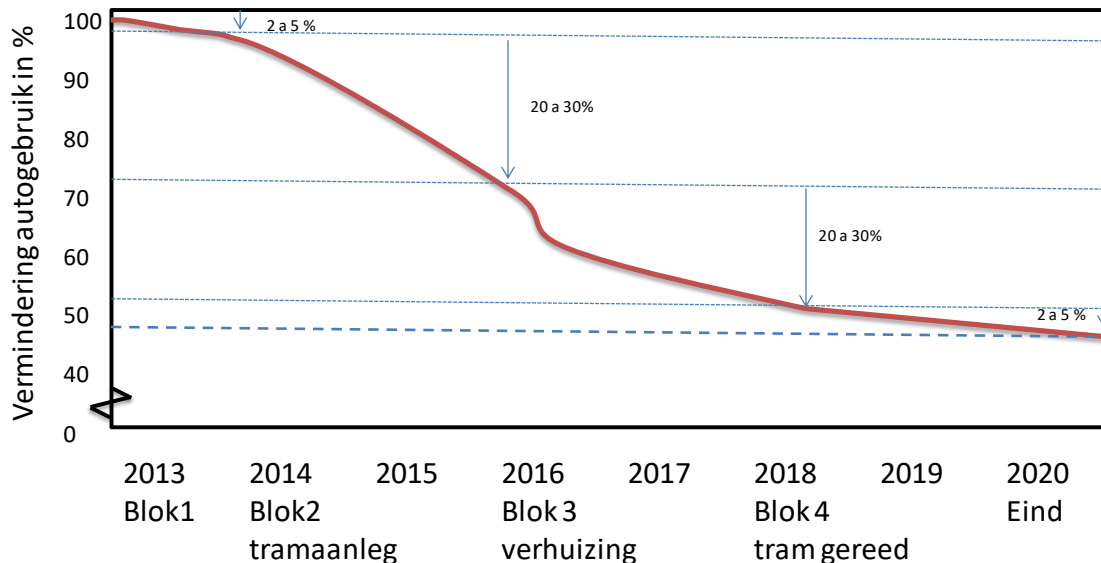
Maatregelen, experimenten en acties in 2013

In 2013 worden de volgende experimenten of maatregelen ingezet dan wel overwogen:

1. Integraal parkeerbeleid ontwikkelen. Onderdeel hiervan vormt het harmoniseren van uitgifte van parkeerpassen; bij een woonafstand van maximaal 10 kilometer tot de HU bestaat geen recht meer bestaat op een parkeerpas. De afgelopen jaren is vanuit twee faculteiten, namelijk de FE en de FMR, al ingezet op regulering in de uitgifte van de parkeerpassen terwijl er voor de overige faculteiten en alle diensten nog geen regulering geldt.
2. Samen met Uithof-partners (verenigd in het recent opgerichte bestuurlijk overleg Duurzame Bedrijfsvoering) komen tot een gezamenlijke ambitie van een autoluwe Uithof. De opening van de P+R, die aan de rand van De Uithof is gesitueerd, is de eerste concrete maatregel in deze richting;
3. Experiment e-bike met Uithof- en Rijnsweerd-partners, specifiek voor de doelgroep automobilisten die vanaf 10 kilometer tot de HU wonen. Aan deze actie kunnen maximaal 50 werknemers per organisatie deelnemen en is gestart op 30 mei j.l. met UMCU, a.s.r. en RijksWaterStaat
4. Experiment e-bike voor medewerkers FMR die, naar alle waarschijnlijkheid, voor 2,5 jaar zullen verhuizen naar een lokatie in Rijnsweerd waar slechts 105 parkeerplaatsen beschikbaar zullen zijn;
5. Faciliteren fiets- en e-bike ServicePunt met Uithof-partners;
6. Experiment witte fietsen in combinatie met P+R.

3.4 Het pad tot 2020: doelgroepen, maatregelen en belangrijke gebeurtenissen

In onderstaand schema is het integraal hoofdontwerp mobiliteit tot 2020 gevisualiseerd: specifieke gebeurtenissen worden aangegrepen om maatregelen voor specifieke doelgroepen te nemen.



Om tijdig bij te kunnen sturen zullen per pakket tussendoelstellingen geformuleerd worden. Wij streven er naar om na de verhuizing naar De Uithof in 2016 een reductie van de automobilititeit van circa 25% te realiseren (=50% doelbereiking) en medio 2018 een reductie van circa 50% (=100% = gelijk aan 875 automobilitisten).

3.5 Risicoparaagraaf

De vraag is of met de in het vorige hoofdstuk gepresenteerde aanpak de doelstellingen kunnen worden gehaald. De KSG Bereikbaarheid & Mobiliteit signaleert de volgende onzekerheden:

- Het is nu nog onbekend hoe de doelgroepen gaan reageren op de verschillende maatregelen. Er is nog veel onbekend over de samenstelling van de doelgroepen en de triggers waar deze doelgroepen gevoelig voor zijn. Hiervoor zullen we onderzoek laten doen, om te beginnen in september 2013 door het Lectoraal Crossmediale Communicatie.
- Het is nu nog onbekend hoe de doelgroepen zullen reageren op andere ontwikkelingen zoals de mogelijke afschaffing van de OV-studentenkaart. De externe ontwikkelingen blijven we nauwgezet volgen en waar nodig komt de KSG met Uithof-partners, overheden, OV- en andere aanbieders van mobiliteitsdiensten tot maatregelen.
- Uit de literatuur is bekend dat een persoonlijke aanpak zoals een persoonlijk reisadvies grote mobiliteitseffecten geeft. Het is echter, voor zover bekend, nog niet eerder op zo'n grote schaal toegepast. Het vrijmaken van de benodigde middelen is onzeker.
- De mogelijkheden voor werken en leren op afstand zijn theoretisch onbegrensd. De vraag is hoe dit praktisch handen en voeten kan krijgen op de HU. Uitproberen, evalueren, verbeteren en opschalen is de enige methode om daar achter te komen. Het ontwerp en de ontwikkeling van de KSG Sociale Innovatie en de KSG Digitale Leeromgeving bepalen het effect van deze studeer- en werkvormen van de mobiliteit van studenten en medewerkers.

- Het is nog onbekend welke resultaten de samenwerking met partners in de Uithof en met de overheid zal opleveren. Hierbij kan gedacht worden aan comfortabele en sociaal veilige fietsroutes naar en in De Uithof en het parkeernormbeleid van de gemeente Utrecht.

Om tijdig bij te kunnen sturen zijn per pakket tussendoelstellingen geformuleerd. Het pad is in het bovenstaande schema weergegeven.

Daarnaast zal gewerkt worden aan een monitoringsprogramma waarin in ieder geval de volgende zaken zullen worden gemeten:

- Waardering en draagvlak voor de aanpak bij medewerkers en studenten.
- Ontwikkelingen in het mobiliteitsgedrag.
- Stand van zaken van de voorgenomen en uitgevoerde acties.
- Het monitoringsprogramma gaat steeds gepaard met evaluatie en bijstelling van het programma. Wij stellen voor om per (set van) maatregelen te monitoren en te evalueren.

3.6 Integrale communicatie: de kernboodschap

Op grond van voorgaand beschreven ambities, visie, doelstellingen en uitgangspunten is het noodzakelijk om tot een communicatie-strategie te komen. De inhoud van de kernboodschap is: wat komt er op ons af, wat zijn onze ambities, wat is onze visie en hoe gaan we die realiseren?

In elk geval met elkaar! Door onze medewerkers en studenten hierin zoveel mogelijk mee te nemen en te betrekken, aan te geven dat de aanvliegroute zoveel als mogelijk is dat er alternatieven worden ontwikkeld of al zijn, wat we verwachten van het effect van die maatregelen en dat die maatregelen of voorzieningen zoveel als mogelijk hoogwaardig, ontzorgend, onbelemmerend zullen zijn, maar dat ook dwingende maatregelen noodzakelijk worden.

3.7 Vervolg

In dit document zijn achtereenvolgens visie, doelstellingen, aanvliegroute, uitgangspunten, maatregelen, pakketten, genoemd die tezamen het hoofdontwerp vormen. De volgende stap is de nulmeting en het onderzoek van het lectoraat Crossmediale Communicatie, zodat maatregelen specifiek voor doelgroepen ingezet kunnen worden. Voor de aanpak hiervan wordt een stappenplan ontwikkeld inclusief monitoring-systeem, zodat in de tijd de voortgang op doelbereiking gevolgd kan worden en bijstelling mogelijk is.

Projectmanagement, communicatie en monitoring zijn activiteiten, die over alle maatregelblokken doorlopen.

Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

BIJLAGE 1: BASELINE

Onderbouwing aantal medewerkers en studenten per gemiddelde werkdag.

Op basis van FTE data blijkt dat de gemiddelde medewerker per week 30,8 uur werkt, dus net iets minder dan 4 dagen (=77% van een werkweek van 40 uur).

Ten behoeve van het gemiddelde aantal personen dat per auto naar de HU komt, is de gemiddelde 'bezetting' gebruikt uit de rapportage van DTV.

- Gemiddeld bezoekt 38% van de studenten per dag een vestiging van de HU, met een piek op dinsdag met 48%, en een dip op vrijdag met 25%
- Van de medewerkers bezoekt gemiddeld 71% per werkdag een vestiging van de HU, ook met een piek op dinsdag met 89%, en een dip op vrijdag met 67%.

Het aantal automobilisten onder studenten en medewerkers bedraagt 3504 personen waarvan 2280 studenten (= 6% van 38.000) en 1224 medewerkers (=34% van 3600).

Op een gemiddelde werkdag bezoeken 866 studenten een vestiging van de HU (= 38% van 2280) met de auto en 869 medewerkers (= 71%*1224). In totaal gaat het om gemiddeld 3504 automobilisten per dag. Op een piekdag (dinsdag) bezoeken 2086 automobilisten een vestiging van de HU: 1094 studenten en 991 medewerkers.

Verdeling vaste bezoekdagen HU (per doelgroep, verdeling in %) Bron: DTV

	geen vaste werk/bezoek dagen	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	GEMIDDELDE
Studenten	37%	42%	48%	38%	38%	25%	38%
Voltime	39%	43%	50%	38%	38%	26%	39%
Deeltijd	13%	29%	24%	32%	33%	9%	25%
Duaal	25%	50%	25%	17%	25%	25%	28%
Medewerkers	n.v.t.	73%	80%	65%	79%	58%	71%
medewerkers (non-respons)	n.v.t.	86%	89%	80%	96%	67%	84%
bezoekers	41%	6%	6%	6%	18%	6%	8%

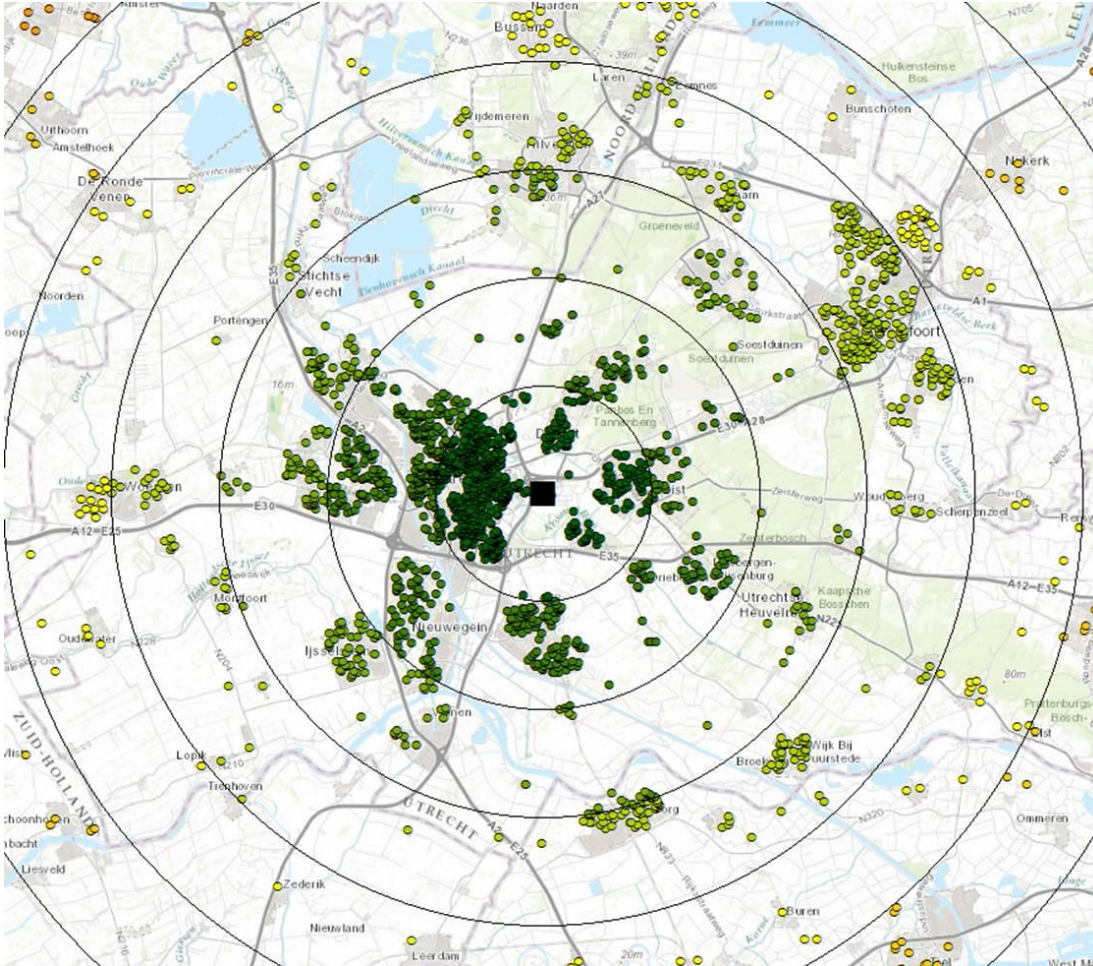
Woonlocaties: 43% woont op fietsafstand, daar boven 20% op e-bike en -scooter afstand

Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

Op basis van alle postcode-6 gegevens van medewerkers is een analyse uitgevoerd met GIS. Hierdoor is op een kaart inzichtelijk gemaakt waar de meeste medewerkers wonen, op welke (hemelsbrede) afstands-categorie. De kleuren van de stippen geven aan in welke 'afstandsklasse' de medewerkers wonen.



Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020



Hoofdontwerp Integraal Mobiliteitsbeleid Hogeschool Utrecht tot 2020

km zones	aantal adressen	procentueel	Cumulatief
<5	845	23%	23%
<10	695	19%	43%
<15	299	8%	51%
<20	448	12%	63%
<25	155	4%	68%
<30	102	3%	71%
<35	196	5%	76%
<40	186	5%	81%
<50	212	6%	87%
<100	385	11%	98%
<150	75	2%	100%
>200	10	0%	100%
totaal	3608	100%	

Huidige modal split

doelgroep	studenten		medewerkers	
	onderzoeksdag	normaalgesproken	Onderzoeksdag	normaalgesproken
wanneer? vervoermiddel				
fiets	19%	25%	36%	41%
bus	70%	64%	22%	21%
auto	8%	6%	38%	34%
auto (samenrijden)	1%	1%	1%	1%
motor	0%	0%	0%	0%
lopen	1%	2%	0%	0%
anders	0%	1%	2%	2%
totaal (n)	100% (800)	100% (934)	100% (962)	100% (957)

Figuur: modal split Hogeschool Utrecht (2011, DTV)

BIJLAGE 2: BRONVERMELDING

1. Programma plan Duurzame Bedrijfsvoering, maart 2012
2. Deelrapportage Parkeren Uithof, Spark, oktober 2012
3. CO2 footprint, Van Beek/HU, 2009, 2010, 2011
4. Mobiliteitsonderzoek UU en HU, DTV, 2011
5. Concept notitie integraal parkeerbeleid, HU/SBV, G. Adriaanse, maart 2013
6. KSG HU Hoofdontwerp, RHDHV, maart 2013
7. Onderzoek Verplaatsingen in NL, CBS en RijksWaterStaat, januari 2013
8. Fietsberaad 24, 'Feiten over de elektrische fiets'
9. Voorstel Go/NoGo elektrische auto's HU, juni 2013
10. 'De Uithof in beweging: Medewerkers de fiets op', Fase 1 – Gedragsmodel en Veldonderzoek, Lectoraat Crossmediale Communicatie in het Publieke Domein/ Anita van Essen
11. 'The Parable of the boiled Frog', S. Slatter, London Business School, 1990
12. Offerte Publab HU, Mobiliteit & Bereikbaarheid, juni 2013