

Discussie

Er is behoefte aan vervoersoplossingen voor de korte en middellange afstand

Tijdens de discussie is er eensgezindheid over de behoefte aan vervoersconcepten die op middellange afstand collectief vervoer bieden. Dat vervoer moet wel zo dicht mogelijk de kwaliteit van individueel vervoer benaderen. Door een aantal pilots in de praktijk op te zetten kan ervaring worden opgedaan. Praktijkvoorbeelden zijn stimulerend voor de gedachtevorming omtrent nieuwe vervoersvormen.

Verskillende concepten mogelijk

Naast de gepresenteerde LightRail en People Mover concepten zijn een aantal andere concepten mogelijk. VSN wijst op initiatieven zoals het zogenaamde FRED-project (Flexibel Reizen En Diensten) waarin nieuwe hoogwaardige busverbindingen ontwikkeld worden. Een voordeel van LightRail ten opzichte van bussen is de grote vervoerscapaciteit. De infrastructuur is te combineren met die van tram, metro of trein, waardoor aansluitingen makkelijk te realiseren zijn. Bovendien blijkt uit onderzoek dat mobilisten openbaar vervoer op rails prettig vinden.

Rol overheid ligt niet bij uitvoering maar bij randvoorwaarden

Zowel LightRail als People Mover concepten zijn volgens berekeningen in principe te exploiteren. Dit impliceert dat de ontwikkeling van deze vervoersvormen opgepakt zou kunnen worden door het bedrijfsleven. De rol van de overheid kan in veel gevallen beperkt blijven tot het scheppen van randvoorwaarden zoals aanpassing van regelgeving. Private partijen zorgen dan voor de aanleg en exploitatie van het vervoer.

Aandacht voor ruimtelijke ordening

Collectieve vervoersmogelijkheden zullen bij nieuwe woningbouw in de Randstad al in de eerste fasen van planning en ontwikkeling meegenomen moeten worden. Bij het ontwikkelen van nieuwe vervoersconcepten zou meer gediscussieerd moeten worden over inpassing in de ruimtelijke ordening. Vooral de positie van voetgangers en fietsers mag daarbij niet uit het oog verloren worden. Maar al te vaak vergeten we dat zij evenzeer mobilisten zijn.

Nieuwe dienstverleners voor consumentengemak

Hoe verzekert je dat het door de veelheid aan nieuwe vervoersvormen voor de klant niet veel te ingewikkeld wordt? Allereerst moeten overheid en vervoerbedrijven een optimale afstemming van de vervoerssystemen op elkaar tot stand brengen. Richting de klant zullen er service providers ontstaan, die de mobilist helpen zijn reis te plannen. Eerste initiatieven zijn in dit kader al te zien bij TransVision met de dienst Odessey. Met één telefoontje boekt en betaalt de mobilist zijn reis, waarbij hij gebruik kan maken van (trein-)taxi, huurauto (eventueel met chauffeur)

Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "Al is de ketenmobiliteit nu nog klein, het is de bedoeling dat er een hele bedrijfstaking omheen ontstaat. Want er is een markt voor bedrijven die je precies vertellen hoe je het handigste van deur tot deur komt. En voor huurauto's op uurbasis die je met de chipkaart mee kan nemen. En voor bureaus waar je met één telefoontje een reis per auto, trein en fiets kan regelen én betalen." ...

en trein. In de toekomst gaan leasebedrijven hun klanten mobiliteit in plaats van autovervoer aanbieden. Ook zal Internet een steeds grotere rol gaan spelen bij het verstrekken van reisinformatie en het doen van reserveringen.

Openbaar vervoer bedrijven zijn momenteel bezig met de ontwikkeling van chipkaarten waarmee het doen van betalingen makkelijker en flexibeler wordt.

Minister van V&W tijdens Intertraffic '98, Openingstoespraak

... "Op drie VINEX-locaties krijgen de bewoners een chipkaart waarop een bedrag staat dat alleen voor openbaar vervoer of een taxi gebruikt kan worden. Dat is een revolutionair nieuwe manier van subsidieverlening. Het geld gaat deze keer niet naar de bedrijven maar naar de burger zelf." ...

De laatste ontwikkelingen

LightRail in regeerakkoord

LightRail is in het regeerakkoord 1998 opgenomen (zie kader). Dit is onder meer voortgekomen uit advies van een samenwerkingsverband tussen de ANWB, AVBB, EVO, FNV, Mobis, Stichting Natuur en Milieu, Transport en Logistiek Nederland en de Vereniging Milieudefensie.

Regeerakkoord 1998:

Om de openbaar vervoersprojecten op regionaal niveau te versnellen zal de samenwerking tussen diverse openbaar vervoersbedrijven, provincies en gemeenten bevorderd worden en zal de Tweede Kamer over een Uitvoeringsplan Sneltrams/LightRail binnen een jaar worden gerapporteerd.

Interesse in People Movers

Nijkerk Systems heeft een gesprek gevoerd met de gemeente Amsterdam over de mogelijkheden om People Movers te gebruiken in de Zuid-as. Verschillende andere steden - waaronder Almelo - hebben naar aanleiding van de Intertraffic interesse getoond in het People Mover concept van Nijkerk Systems.

Workshop 5

Ketenmobiliteit in het stadsvervoer

Inleiding

Bij de ontwikkeling van openbaar vervoer in steden wordt steeds meer vanuit ketenmobiliteit gedacht. De regio Dordrecht is voorloper op dit gebied. Daar is de afgelopen jaren intensief samengewerkt door gemeenten, vervoerbedrijven en ondernemers om een geïntegreerd vervoerssysteem te ontwikkelen. Gericht op de gebruikers en met een vooruitziende blik naar de toekomst. Dordrecht is daarmee een uitstekend voorbeeld van de ontwikkeling van vraaggerichte vervoersketens.

Presentatie

In de Regio Dordrecht is een ketenrevolutie gaande

Henk van der Beek van Stadsvervoer Dordrecht is als geen ander bekend met de bereikbaarheidsproblemen van de stad. Een jaar geleden was het centrum van Dordrecht

nauwelijks bereikbaar - niet voor de auto, maar ook niet voor het openbaar vervoer. In het afgelopen jaar is een aantal drastische maatregelen genomen om deze situatie te verbeteren. Intensieve samenwerking tussen de regionale overheden, vervoersbedrijven en ondernemers is hiervoor essentieel gebleken. Men heeft samen het risico durven nemen om financiële reserves in te zetten voor een daadwerkelijk nieuwe aanpak. Ondanks de sterk teruggelopen Rijksbijdrage aan het openbaar vervoer (een verlaging van 23%) hebben de partijen enorm geïnvesteerd in proefprojecten en nieuwe ontwikkelingen.

Ondertussen is de verkeerssituatie rond Dordrecht aanzienlijk veranderd. Mobilisten hebben nu de beschikking over een netwerk van individueel en collectief vervoer waarin verschillende vervoersvormen goed op elkaar afgestemd zijn. Bij de ontwikkeling is expliciet uitgegaan van de wensen van de mobilist.

Raad voor verkeer en waterstaat, Advies bereikbaarheid:

... "De bestaande stedelijke openbaar vervoerssystemen bieden in dit opzicht onvoldoende substitutiemogelijkheden omdat zij van oudsher sterk centrumgericht zijn. Daardoor voldoen zij nog wel aan de traditionele vervoervraag van randgebied naar het centrum, maar steeds minder aan de huidige vervoervraag van het ene stedelijke randgebied naar het andere." ...



Servicebussen zijn door ontwerp, route en dienstverlenend personeel aantrekkelijk voor bijvoorbeeld ouderen.

Verschillende soorten busvervoer voor verschillende mobilisten

Bezoekers vanuit de regio die de stad bezoeken kunnen vanaf verscheidene P+R terreinen elke 3 minuten met een Citybus naar het centrum reizen. Het buskaartje is inbe-

grepen bij de parkeerkosten. Het losse kaartje voor de Citybus kost slechts één gulden en is gedurende een langlopende actie door verschillende winkeliers gratis aan klanten uitgedeeld. Ook vanaf het treinstation rijden de bussen met grote regelmaat naar het centrum. De bussen komen tot ver in de smalle straatjes van het historische centrum. Door de nieuwe aandrijftechniek op LPG bezorgt deze bus geen overlast in geluid of stank.

Voor dagelijks woon-werkverkeer zijn Expressebussen opgenomen. Deze bussen rijden rechtstreekse routes met weinig haltes, maar met een hoge frequentie. In samenhang met vrije busbanen, busvoorrang bij stoplichten en een beperkend parkeerbeleid, vormt dit busvervoer een goed alternatief voor de auto.

Regeerakkoord 1998:

De komende vier jaar moet de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap daadwerkelijk verbeteren. Alle betrokkenen dienen daarop te worden aangesproken.

De Servicebussen zijn in eerste instantie ontwikkeld voor ouderen en mensen met handicaps. Dordrecht stimuleert ouderen om zo lang mogelijk in hun eigen huis en buurt te blijven wonen. Eén van de voorwaarden daarvoor is het aanbieden

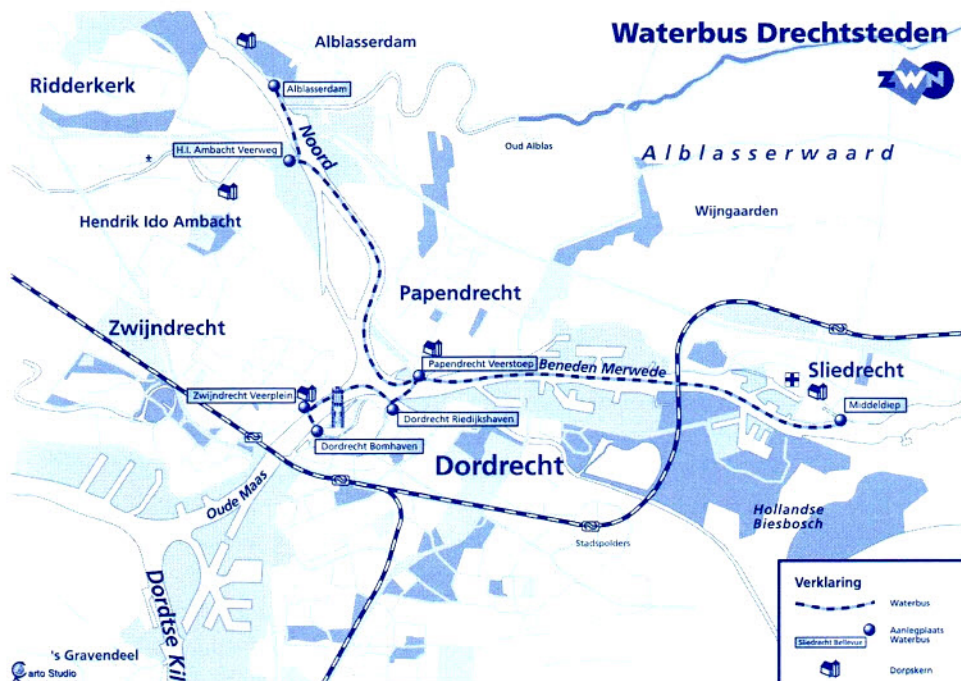
van geschikt vervoer naar de stad. De Servicebussen hebben een bijzonder lage instapdrempel, rijden in een rustig tempo en hebben veel haltes in de woonwijken. Bovendien is de buschauffeur altijd bereid een handje te helpen.

Vervoer over water

Naast de initiatieven voor busvervoer maakt de gemeente handig gebruik van haar ligging door ook vervoer over water te organiseren. Er komen waterbussen naar de verschillende gemeenten rondom Dordrecht (de Drechtsteden) en een snelferry tussen Dordrecht en Rotterdam. Dit vervoer is met name bedoeld voor woon-werk verkeer. Ook de fiets kan meegenomen worden op de boten. Een aantrekkelijk aspect gezien het feit dat fietsers maar liefst 55% van de vervoersbewegingen in de stad uitmaken. Naar verwachting gaan de nieuwe boten in 1999 varen. Tot die tijd blijven de huidige veren in gebruik.

Ook de taxi doet mee

Tot slot zijn er speciale service-taxi's - die aansluitend op een busreis - de mobilist voor slechts één gulden naar een recreatieterrein brengen. Zo maakt een netwerk van verschillende (collectieve) verkeersvormen het steeds aantrekkelijker om de auto te laten staan.



De Drechtsteden rondom Dordrecht maken handig gebruik van het water voor nieuw collectief vervoer.

Discussie

Veel aandacht voor de fiets

Bij de ontwikkeling van het vervoer over water wordt expliciet rekening gehouden met fietsers. Bij Fastferry haltes zijn bewaakte fietsenstallingen gepland, bij de waterbussen nog niet. Hoewel een fietskaartje nu nog apart gekocht moet worden, zal geïntegreerde betaling in de toekomst worden ingevoerd. Verder is het mogelijk om de eigen fiets in Dordrecht te stallen en in Rotterdam op een huurfiets verder te reizen. Dat systeem zal in prijs concurrerend zijn met het meenemen van de eigen fiets op de ferry. Op de Fastferry zijn bovendien veel zitplaatsen en aansluitingen voor laptops of televisies.

Regeerakkoord 1998:

De Rijksoverheid zal vanuit haar verantwoordelijkheid het gebruik van de fiets stimuleren, en de gemeenten en provincies ondersteunen.

Mobilisten moeten wennen aan het nieuwe vervoerssysteem

In eerste instantie waren reizigers zeer kritisch over de veranderingen in het openbaar vervoer. Ondanks het feit dat er veel aandacht is besteed aan de communicatie, zijn er veel klachten binnengekomen. Kritiek betreft met name het feit dat busroutes zijn veranderd en dat sommige busreizigers vaker moeten overstappen om in het centrum te komen. Ondanks deze bezwaren en het feit dat de prijzen voor openbaar vervoer flink omhoog gegaan zijn als gevolg van een herzonering, is het aantal passagiers licht gestegen. De gemeente verwacht maar liefst een groei van 20% in 3 jaar. De startproblemen geven eigenlijk vooral aan dat de mensen aan de veranderingen moeten wennen.

De inzet van hybride voertuigen

In principe zouden ook hybride voertuigen (voertuigen die verschillende aandrijvingstechnieken hebben) deel uit kunnen maken van collectief stadsvervoer. In Dordrecht is de inzet van hybride voertuigen enige tijd geleden uitvoerig getest. Op het Citybus traject hebben als proef bussen gereden die buiten het centrum diesel gebruiken, maar in het centrum op een elektromotor voortbewegen. Daarnaast is het gebruik van volledig elektrisch aangedreven bussen onderzocht. Door hoge vervoerskosten en de grote hoeveelheid benodigd onderhoud zijn deze vervoersvormen nu nog geen redelijk alternatief. Het vervoerbedrijf volgt echter nauwlettend de (technologische) ontwikkelingen en is in de toekomst zeker bereid hybride alternatieven opnieuw te bekijken.

**Financiële regelgeving
bemoeilijkt ketenintegratie**

Het bekostigingssysteem van het rijk heeft een regionale benadering. De regio waar het vervoer heen gaat, ontvangt een vergoeding van het Rijk. Dit maakt het lastig

om een integraal regionaal vervoerssysteem op te zetten. Een ander punt is de geringe tariefvrijheid voor openbaar vervoer. Na veel overleg met de rijksoverheid is het invoeren van een guldenkaartje voor de Citybus toegestaan. Maar verdere integratie en koppeling van verschillende vervoersbewijzen is binnen de huidige regelgeving erg lastig.

In Europees verband is een onderzoek gaande naar de organisatiestructuur van openbaar vervoer in verschillende lidstaten. Op de langere termijn geeft dit de mogelijkheid om van andere landen te leren. Aan de andere kant is feitelijke inmenging van Brussel op dit gebied beperkt en speelt deze voor Dordrecht zeker op korte termijn geen rol van betekenis.

Workshop 6

Ketenmobiliteit en parkeervoorzieningen

Inleiding

Parkeerfaciliteiten maken een integraal onderdeel uit van ketenmobiliteit. Een automobilist wil er zeker van zijn dat hij zijn auto in goede handen achterlaat. Dit geldt voor parkeerterreinen bij de plaats van bestemming, maar evenzeer voor parkeerfaciliteiten op overstappunten. Ook hierbij geldt dat een uitstekende serviceverlening essentieel is voor succes. Parkeerexploitanten zijn bezig met een belangrijke transformatie: van verhuurder van vierkante meters beton naar klant-gerichte dienstverleners.

Presentatie

PMN kruipt in de huid van de consument

Bij Parkeer Management Nederland (PMN) probeert men daadwerkelijk in de huid van de consument te krui-
pen, om begrip te krijgen voor zijn gedrag. *Tom Visser*

geeft een aantal voorbeelden van vragen die binnen PMN gesteld worden:

- Waarom blijven automobilisten zo hardnekkig in de auto zitten, ondanks de nadelen? Wat is zo aantrekkelijk aan de auto?
- Kan ketenmobiliteit net zo aantrekkelijk worden? Hoe dan?
- Wat is de rol van parkeren hierin?

Regeerakkoord 1998:

... "Het kabinet zal onderzoek laten verrichten naar de publieke kosten van parkeren (omvang en de vraag wie voor de kosten opdraaien), de rol van de gemeente en het Rijk en de mogelijke bijdrage van parkeerbeleid aan de oplossing van congestieproblematiek." ...

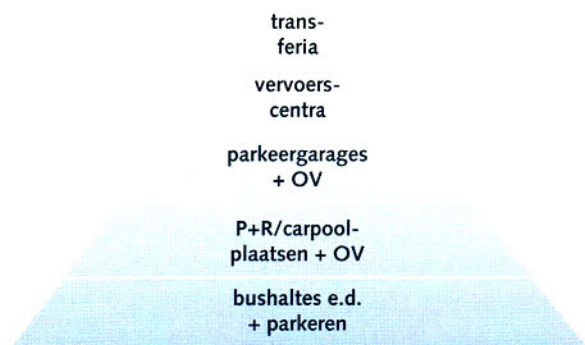
De auto is tot nu toe verreweg het aantrekkelijkst

Collectief vervoer draagt tot nog toe wel bij aan het maatschappelijk, maar amper aan het individuele nut. Om te slagen moet ketenmobiliteit als alternatief voor de auto

dus een duidelijk individueel nut hebben. De aantrekkelijkheid van de auto is in drie kernbegrippen samen te vatten: vrijheid, comfort en imago. Het huidige openbaar vervoer kan daar niet mee concurreren. Kan ketenmobiliteit ook vrijheid, comfort en imago bieden?

Piramide van overstappunten

veel kleinschalige (5) en weinig grootschalige (1) overstappunten



Eén samenhangende formule...

Ketenmobiliteit als serieuze concurrent van de auto

Ketenmobiliteit moet daarvoor uitmunten op de volgende aspecten:

<i>Vervoer</i>	goede aansluitingen, snelle verbindingen, hoge frequentie;
<i>Verblijf</i>	veel op- en overstappunten; gebruikersvriendelijk en goede parkeervoorzieningen;
<i>Organisatie</i>	snel, betrouwbaar en dynamisch vervoer;
<i>Informatie</i>	vertrek- en aankomsttijden, vervoersmogelijkheden, kosten;
<i>Distributie</i>	goed bereikbare overstappunten én info-/verkoopkanalen;
<i>Extra</i>	producten en diensten om de reis te veraangename.

Piramide van overstappunten

Overstappunten zijn cruciale schakels in de keten. In de toekomst moet er een dicht, samenhangend netwerk van overstappunten zijn. Daar waar een mobilist de auto uit wil - meestal bij de staart van een file - moet hij dat kunnen. Hiervoor zijn met name veel kleine overstappunten nodig. Er kan een vergelijking gemaakt worden met de supermarktketen Albert Heijn: binnen één samenhangende en bekende formule bevinden zich vele grotere en kleinere winkels.

Raad voor verkeer en waterstaat, Advies bereikbaarheid:

... "Ook de inrichting van de overstappunten luistert erg nauw. Het parkeren van vervoermiddelen en het overstappen moet comfortabel en (sociaal) veilig geregeld zijn. Behalve hoogwaardig openbaar vervoer moeten ook andersoortig (na)transport (fiets- en autoverhuur, people movers, taxi's, bedrijfsvervoer, e.d.) en goede bewaar- en bezorgdiensten worden aangeboden" ...

Overstappunten ontwikkelen als winkelformule

Kenmerkend voor een goede winkelformule is een sterk en helder concept, met een krachtige aansturing en actief beheer van de formule. Dit is evenzeer van belang bij het ontwikkelen van een netwerk met overstappunten. Herkenbaarheid is een van de belangrijke aspecten; bijvoorbeeld in uiterlijk, kwaliteit en assortiment. Dit vergt een goed gecoördineerde ontwikkeling en een actief beheer van de verschillende punten. Marktpartijen zouden hierin een belangrijke rol kunnen spelen.

De rol van parkeren

Parkeervoorzieningen op overstappunten moeten klantgericht worden ontwikkeld en geëxploiteerd. Net als andere ondernemers willen parkeerexploitanten dan ook vanaf het vroegste stadium bij de ontwikkeling van overstappunten betrokken zijn.

Discussie

Factoren die het succes van ketenmobiliteit bepalen

Uit discussie met panel en publiek blijkt dat naast snelheid en comfort, het succes van ketenmobiliteit ook sterk afhangt van de betrouwbaarheid, vertrouwdheid, toegankelijkheid, informatie en kosten. Een aantal factoren - zoals snelheid - hoeft niet gelijk te zijn aan de auto, mits andere aspecten het verschil compenseren. Zo nemen sommige mobilisten genoegen met een langere reisduur als ze onderweg kunnen werken.

Gebruik van bestaande en nieuwe locaties

Voor de ontwikkeling van een netwerk van overstappunten kan gebruik gemaakt worden van bestaande locaties zoals trein- en busstations, P+R locaties, carpoolplaatsen en parkeergarages. Daarnaast zijn er echter ook nieuwe (typen) locaties nodig om ketenmobiliteit tot stand te brengen.

Gedragsverandering door aansluiting bij behoeften

Bij de ontwikkeling van ketenmobiliteit mag het niet in eerste instantie de bedoeling zijn om de mentaliteit van mobilisten te veranderen. De insteek is juist om met een aanbod van vervoersvormen aan te sluiten op de bestaande behoeften van de mobilist. Daarmee krijgen consumenten de mogelijkheid om bewuster en beter te kiezen.

Ministerie V&W, Beleidsnota Dienstverlening en Ketenmobiliteit:

Tot nog toe stappen mobilisten nog niet op grote schaal over op gebruik van het openbaar vervoer. Dit terwijl Nederland in vergelijking tot andere landen hoogwaardig openbaar vervoer kent. Voor gedragsverandering is meer nodig, waarbij de gedachte dat gedrag van mensen (vanuit de overheid) stuurbaar is minder centraal komt te staan.

De laatste ontwikkelingen

Een klantgericht initiatief

Een goed voorbeeld van klantgerichte ontwikkeling van mobiliteitsdiensten is de onlangs gestarte Parkeer Reserveer Lijn. Consumenten kunnen door middel van één telefoontje een parkeerplaats in Amsterdam reserveren. De centrale van de Parkeer Reserveer Lijn selecteert een parkeergarage dichtbij de bestemming en regelt de reservering. PMN heeft het concept ontwikkeld met de gemeentelijke parkeerexploitant Parkeergebouwen Amsterdam, terwijl attracties zoals het Muziektheater,

NewMetropolis en Artis hun medewerking verlenen door publiciteit aan de dienst te geven. In juli 1998 is het product kleinschalig van start gegaan, in oktober vindt de officiële opening plaats. Als het concept bij de consument aanslaat, zal het - in beginsel - naar heel Nederland worden uitgebreid en zullen er aanvullende diensten ontwikkeld worden, zoals route-informatie en file-informatie.



De sprekers en panelleden

Panelleden



Harrie Fransen

Dhr. H.M. Fransen

Hoofd Arbeidszaken bij Koninklijke Nedlloyd N.V. Voorzitter van de Stichting Bereikbaarheid Rijnmond, die het vervoerscoördinatiecentrum Rijnmond beheert. Heeft bij Nedlloyd een aantal maatregelen doorgevoerd waaronder leen-auto's (Greenwheels), een fietsenprogramma, carpoolen en een contract met de NS. Zelf woont hij bewust in de buurt van zijn kantoor en probeert zakelijk zoveel mogelijk met de trein en vouwfiets te reizen.

Koninklijke Nedlloyd



Ed Graumans

Ing. A.F.C. Graumans

Senior adviseur Arends & Samhoud Verkeers- en Vervoerkundige Diensten. Betrokken bij projectmanagement van HOV-netwerk gemeente Utrecht en OPIUM-project gemeente Utrecht. Houdt zich bezig met de ontwikkeling van een marketingaanpak transferia en informatievoorziening (samenwerking, organisatie, productontwikkeling, gebruikerseisen).

Arends & Samhoud



Alexander Hablé

Drs. A.G.Th. Hablé

Vanaf 1994 coördinator van het programma ketenmobiliteit binnen de Directoraat-Generaal Personenvervoer van V&W. Vanuit zijn achtergrond als veranderingskundige is hij betrokken bij de marktontwikkeling van ketenmobiliteit in Nederland. Heeft een grote affiniteit met dienstverlening en een consumentgerichte benadering. Was daarvoor werkzaam bij het onderwerp Prijsbeleid als projectleider Spitsvignet.

V&W - DGP



Jim Koot

Dhr. J.M. Koot

Algemeen directeur van De Lage Landen Translease B.V. Mobiliteitsprovider van fietsen, personen-, bestel-, en bedrijfswagens in Nederland en Duitsland. Bestuurslid VNA (branchevereniging autoleasemaatschappijen). Forumlid PIM (Partners in Mobiliteit, Verkeer en Waterstaat).

De Lage Landen



Hans Rat

Drs. J.W. Rat

Secretaris generaal van de UITP (Union Internationale des Transports Publiques). Was tot voor kort lid van de Raad van Bestuur van de VSN Groep (Verenigd Streekvervoer Nederland) (tot 1-11-'97). Verantwoordelijk voor de marketing en informatietechnologie en gedeelde verantwoordelijkheid voor strategie en internationale ontwikkelingen. Tevens voorzitter van de Voetgangers Vereniging.

VSN



Theo Versnel

Dhr. Th. Versnel

Senior consultant bij DynaVision Management Consultancy. Werkzaam op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Kernwoorden daarbij zijn: dienstverlening, consumentenmarkt, ketenmobiliteit, economische verkenningen en telematicatoepassingen. Heeft nationale en internationale ervaring in het organiseren van samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven. Vervulde in het verleden verschillende managementfuncties binnen de ANWB.

DynaVision

Sprekers



Dhr. H. van der Beek

Directeur stadsvervoer Dordrecht. Verantwoordelijk voor de exploitatie en de planontwikkeling van het openbaar vervoer in de gemeente Dordrecht. Oprichter van het Vervoers Coördinatiecentrum Zuid-Holland Zuid en tevens directeur tol-tunnel Dordrecht-Hoekse Waard.

Henk van der Beek

Stadsvervoer Dordrecht

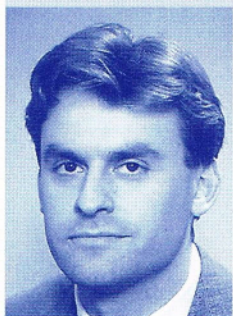


Dhr. H. Blaauw

Manager Onroerend Goed bij McDonald's Nederland. Verantwoordelijk voor de expansie en het locatiebeleid in Nederland. Coördineert de uitbreiding van de huidige 178 vestigingen met een groei van 25 vestigingen per jaar. Heeft leiding gegeven aan de realisatie van McDonald's vestigingen op een StenaLine catamaran, in een C&A in 's Hertogenbosch en achter de douane op Schiphol.

Hans Blaauw

McDonald's Nederland



Dhr. M.W. van Gessel (B.A.)

Marketing en Sales manager bij GIN, GSM Information Network B.V. Houdt zich voornamelijk bezig met de doorontwikkeling van het dienstenpakket en het stimuleren van de acceptatie van SMS services door middel van marketing en public relations.

Thijs van Gessel

GIN



Alex Roedoe

Ir. A. Roedoe

Adviseur verkeer, vervoer, infrastructuur en geluid bij RBOI, adviesbureau voor ruimtelijk beleid, ontwikkeling en inrichting. Vanaf 1996 als adviseur van het Dolfinarium betrokken bij het onderzoek naar een bereikbaarheidsoplossing in het kader van de Waterfrontvisie Harderwijk. Had een coördinerende rol bij het opstellen van een vervoersplan voor het Dolfinarium in samenwerking met NS-Reizigers en Midnet.

Dolfinarium Harderwijk



Jaap Rog

Ing. J.J. Rog

Adjunct-directeur bij Amsterdam RAI. Verantwoordelijk voor het bedrijfs onderdeel Operations & Facilities, de afdeling die ervoor zorgt dat huurders, bezoekers en standbouwers van de RAI professionele ondersteuning krijgen bij de totstandkoming van hun evenement. Tevens als project-directeur verantwoordelijk voor de geplande nieuwbouw van Amsterdam RAI en alle infrastructurele aspecten die daarmee samenhangen.

Amsterdam RAI



Christian Stehmann

Ir. C.J. Stehmann

Projectmanager afdeling Verkeer en Vervoer bij Siemens Nederland N.V. Verantwoordelijk voor het project RDS/TMC (Radio Data System / Traffic Message Channel) als projectmanager van het consortium Nikita. Tevens verantwoordelijk voor het MTM (Motorway Traffic Management) project wegsignalering op de A2 en A76 in Limburg.

Siemens Nederland



Gé van Toorenborg

Ir. G.A. van Toorenborg

Coördinator reisinformatie en telematica zaken bij de directie Mobiliteitsmarkt, Directoraat-Generaal Personenvervoer van V&W. Nauw betrokken bij het oprichten van ITS-NL en lid van de Supervisory-Board van ERTICO-ITS-Europe. Heeft veel ervaring op het gebied van openbaar vervoer systemen, informatie-technologie en individueel personenvervoer.

V&W - DGP



Tom Visser

Dhr. T.A. Visser

Directeur van PMN, Parkeer Management Nederland C.V. Heeft als specifieke aandachtsgebieden marketing, communicatie, acquisitie en ontwikkelingsprojecten. Een belangrijk PMN-project is de ontwikkeling van een keten van kwalitatief hoogwaardige, publieksvriendelijke parkeergarages onder het merk ANWB Parkings.

PMN



Tony Weggemans

Dr. T.J. Weggemans

Directeur van AYIT Research & Consultancy B.V. Houdt zich op het gebied van verkeer en vervoer met name bezig met het thema gedragsbeïnvloeding. Als adviseur betrokken bij diverse beleidsprojecten van V&W, op zowel landelijk als regionaal niveau. Heeft als mede-auteur drie brochures verzorgd met gedragskundige adviezen voor de beleidspraktijk.

AYIT Research & Consultancy

Discussieleider



Frits Dekker

Drs. F. Dekker

Directeur - aandeelhouder Teach & Train B.V. Geeft trainingen op het gebied van communicatieve vaardigheden, commerciële vaardigheden, management vaardigheden en persoonlijke effectiviteit.

Teach & Train B.V.

M

Freintaxi