

Een ondernemingsstrategie voor vervoersbeleid

Het wegverkeer speelt een voorwaardenscheppende rol voor een belangrijke functie van de Nederlandse economie, namelijk die van transport en distributie. Nederland wordt wel beschouwd als de 'gateway to Europe'. Met het langzaam dichtslippen van het wegennet in de Randstad kan die functie in gevaar komen. Anderzijds groeit steeds meer het besef dat het wegverkeer ook een van de belangrijkste veroorzakers is van luchtverontreiniging, aantasting van de natuur en geluidhinder. De maatschappelijke wens hiervoor oplossingen te bieden wordt sterker.

In Den Haag verschijnt de ene na de andere nota die een vermindering van de nadelige effecten van het wegverkeer bepleit¹. Al deze overheidsstukken bevestigen het belang van een goede bereikbaarheid en het oplossen van de fileproblematiek die het wegverkeer met zich mee brengt. Stuk voor stuk willen de nota's het woon-werkverkeer terugdringen om zo bescherming te bieden aan het zakelijk verkeer. Tegelijkertijd maken ze echter duidelijk dat het wegverkeer in zijn huidige vorm een te groot beslag legt op het milieu.

Een goede bereikbaarheid wordt van het grootste belang geacht voor het bedrijfsleven. Wanneer deze door steeds vaker voorkomende en langere files wordt bedreigd, loopt de aantrekkingskracht van het Nederlandse bedrijfsleven terug. Goederen en diensten verschijnen te laat op de gewenste plek, klanten worden afgeschrikt. Een verminderde bereikbaarheid brengt relatieve voordelen voor concurrerende economische centra met zich mee. Hun marktaandeel zal hier zeker profijt van hebben, evenals de wervingskracht van de daar gevestigde bedrijven op de arbeidsmarkt.

Naar een selectief autogebruik

De auto is voor veel mensen nog altijd de heilige koe. Niemand propageert haar te slachten. Een samenleving zonder auto is welhaast ondenkbaar geworden. Toch worden in toenemende mate uit zeer verschillende bronnen geluiden gehoord voor een selectief auto-

gebruik. Allereerst is het natuurlijk de milieubeweging die al sinds jaar en dag wijst op de onafwendbare nadelige gevolgen voor natuur en milieu van het ongeremd doorgroeien van bezit en gebruik van personenauto's. Ook de rijksoverheid besteedt veel aandacht aan de personenauto; in het *Tweede structuurschema verkeer en vervoer (svv-II)* staat betoegeling van het autogebruik bijna als vanzelfsprekend geagendeerd. Daarbij dient te worden aangekend dat de uitwerking in concreet beleid minder voortvarend verloopt.

Verder hebben de vakbeweging en de werkgeversverenigingen zich duidelijk uitgesproken tegen verdergaande groei van het autogebruik. De werknemers zijn zelfs bereid de werkgelegenheidsconsequenties in de sectoren die direct en indirect van het autoverkeer afhankelijk zijn te aanvaarden². De Vervoersbond FNV gaat nog een stap verder. Zij is bereid concrete acties te ondernemen om vermijdbaar autogebruik terug te dringen³. Een gedurfd koers voor een vervoersbond maar noodzakelijk voor behoud van werkgelegenheid op lange termijn.

Ook uitspraken van het NCW laten aan duidelijkheid niets te wensen over. De werkgeversvereniging roept de bij haar aangesloten werkgevers op reiskosten voor werknemers die dagelijks naar en van een vaste werkplek reizen niet meer te vergoeden dan in het geval deze aantoonbaar met het openbaar vervoer reizen. Ook de autokostenvergoeding voor het zakelijk gebruik van de privé-auto zou volgens haar strikter dienen te worden toegepast⁴.

Minister Nijpels van Milieubeheer steunt deze trend. Hij stelt ondubbelzinnig dat de ernst van de toestand van het milieu vereist dat bedrijven op hun verantwoordelijkheden worden gewezen. Ook het svv-II geeft een belangrijke rol aan het bedrijfsleven zelf voor de oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek en daarmee voor een stukje van de door het verkeer veroorzaakte milieuproblematiek. Hoe kan het bedrijfsleven deze handschoen oppakken en door middel van een creatief, efficiënt en milieuvriendelijk voorziensingenpakket haar werknemers met in de regel een vaste werkplek stimuleren tot een andere vervoerwijzekeuze?

Zo divers als het bedrijfsleven zelf is samengesteld, zo complex is de vervoersbehoefte van zijn werknemers. Het is dan ook een lastige opgave deze vervoersbehoefte te sturen. Desondanks kunnen de eerste voorzichtige stappen van bedrijventra worden signaleerd om de gestaag groeiende bereikbaarheidsproblematiek het hoofd te bieden.

Zo kan gewezen worden op het bedrijventra gebied Amsterdam-Zuidoost. Dit bedrijventra gebied dat een enorme stroom woon-werkverkeer per auto oproept, ziet de aantrekkelijkheid van vestiging, de bereikbaarheid voor werknemers, klanten en leveranciers en de leefbaarheid van het gebied als geheel sterk achteruit lopen. De eerste tekenen van een verminderde aantrekkingskracht voor vestiging in het bedrijventra gebied zijn reeds waarneembaar. De Bedrijvenvereniging Amsterdam-Zuidoost onderkent dit probleem en beaamt zich over een programma dat aan bovengenoemde problematiek tegemoet komt. Een stap verder gaan de plannen die op initiatief van de FNV zijn opgesteld voor onder andere het vervoer van werknemers op en rond de nationale luchthaven Schiphol. In samenwerking met werkgevers en openbaar vervoersbedrijven is een plan gemaakt dat moet voorzien in de levensvatbaarheid van Schiphol, ook op lange termijn⁵.

Veel bedrijven (centra) zullen de vergelijking met deze twee voorbeelden niet kunnen doorstaan, al was het maar om de schaalverschillen waar dan sprake van is. Bedrijventra als Amsterdam-Zuidoost en Schiphol kennen een heel eigen karakteristiek met specifiek daaraan verbonden problemen, waaronder de congestieproblematiek⁶. Dit wil niet zeggen dat andere bedrijven

1. Genoemd kunnen worden van de Ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, *Notitie verkeer en milieu*; de projectgroep Mobiliteitsscenario Randstad, *Bereikbaarheidsplan Randstad*; het ministerie van VROM, *De vierde nota over de ruimtelijke ordening*; en uiteindelijk van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM het recent verschenen *Tweede structuurschema verkeer en vervoer*.

2. FNV, *Een vakbondsbasis voor milieubeleid*, Amsterdam, juni 1988.

3. Vervoersbond FNV, *Leefbaar en bereikbaar*, concept-nota personenvervoer, Utrecht, augustus 1988.

4. Persbericht NCW, 2 maart 1988.

5. FNV, VNO, N.V. Luchthaven Schiphol en het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid; onderzoek- en adviesbureau Regio-plan, *De arbeidsmarkt van Schiphol in perspectief*, Amsterdam, augustus 1988.

6. In het vervolg van dit betoog spreek ik van bedrijf of bedrijven, ook waar kan worden bedoeld bedrijventra, -terrein, -gebied of -groep, respectievelijk industrieterrein of -gebied.

niet ook langzamerhand tot het besef komen dat zij de oorzaken van congestie zelf ter hand moeten nemen. Willen de op de huidige bedrijfslokatie gedane investeringen op termijn rendend blijven, dan dienen bedrijven een strategie te formuleren die de kosten-efficiëntie van een verminderde bereikbaarheid bestrijdt. Er bestaan talloze mogelijkheden om naar Amerikaans voorbeeld een bedrijfsspecifiek pakket van maatregelen of een vervoersplan samen te stellen waardoor met succes de automobilititeit kan worden afgeremd.

Bedrijfsspecifieke maatregelen

Allereerst kunnen in zo'n door het bedrijf opgesteld vervoersplan maatregelen worden opgenomen die ander vervoer dan per auto – om te beginnen voor werknemers met een vaste werkplek – aantrekkelijk maken. Voor de uitvoering van een dergelijk plan wordt een vervoersmanager aangesteld. In het geval er sprake is van één enkel bedrijf zal dit in de regel een medewerker van de personeelsafdeling zijn. Betreft het een groep bedrijven (bedrijvencentra/industrieterreinen) dan kan men overwegen van een aparte organisatiestructuur voor het uitvoeren van het vervoersplan in het leven te roepen. We spreken in dat geval van vervoersmanagementsystemen.

Het vervoersplan moet bestaan uit elementen die een zodanige aantrekkingskracht op de automobilist uitoefenen dat deze alternatieve vervoerswijzen verkiest boven vervoer per eigen auto. Deze aanpak wordt ondersteund door maatregelen die het vermijdbare autogebruik ontmoedigen.

Openbaar vervoer

De gewenste alternatieven kunnen voor een deel nu al door het openbaar vervoer worden geleverd. Het is echter zaak dat de openbaar vervoerfaciliteiten in de omgeving van het bedrijf in kwestie zoveel mogelijk worden afgestemd op de vervoersbehoefte. Net als elk ander alternatief dat voor de auto wordt geboden, moet het openbaar vervoer dan kwalitatief hoogwaardig zijn. Nadat de vervoersmanager het vervoerspatroon van de in het plan betrokken werknemers in kaart heeft gebracht, treedt deze hiertoe in overleg met de stads- en streekvervoerbedrijven. Voor sommige bedrijfslokaties kan het gewenst zijn ook de Nederlandse Spoorwegen in dit overleg te betrekken. Het betreft dan vooral aansparingen om het aantal P&R-faciliteiten bij NS-stations in de regio uit te breiden.

Een dergelijk initiatief moet resulteren in een openbaar-vervoerpakket dat voldoet aan een aantal eisen buiten de relatieve voordelen die het openbaar vervoer al van zichzelf heeft ten opzichte van de auto⁷. Deze eisen zijn:

- het is in snelheid vergelijkbaar met de auto;
- het biedt hetzelfde comfort als de auto;
- het gaat waar mogelijk de files voorbij; en
- het is financieel aantrekkelijker dan de auto.

Aan deze laatste voorwaarde kan de werkgever op diverse manieren meewerken, zonder dat dit tot hogere uitgaven leidt ten laste van het vervoersbudget⁸.

Op basis van het vervoerspatroon dat door de vervoersmanager in kaart is gebracht, kan de bedrijfsleiding besluiten – na overleg met de ondernemingsraad – reiskostenvergoedingen voor werknemers die gezien hun functie niet afhankelijk zijn van het gebruik van een personenauto en die deze dus alleen voor hun woon-werkverplaatsingen gebruiken, af te schaffen. Daar staat tegenover dat de werkgever tegelijk deze werknemers de mogelijkheid biedt op een financieel aantrekkelijke wijze van het openbaar vervoer gebruik te maken. Hiertoe wordt deze werknemers een op hun woonplaats en gezinssituatie toegesneden reductie op een openbaar vervoerabonnement verleend. Dergelijke ontwikkelingen kunnen o.a. waargenomen worden in Zwitserland, de Verenigde Staten en Frankrijk. Zo'n dertien jaar geleden werd in de agglomeratie Parijs de zogenaamde 'carte orange' ingevoerd. Met deze kaart kan gebruik worden gemaakt van alle openbaar vervoermiddelen in de agglomeratie. Bij de oprichting en exploitatie van dit systeem is een groot aantal ondernemingen betrokken. De aangesloten werkgevers stimuleren hun werknemers zo'n kaart aan te schaffen door voor de helft bij te dragen in de aanschafkosten. De kaart is bijzonder populair: op het moment worden er jaarlijks ruim twee miljoen stuks van verkocht⁹.

Blijkt het op grote schaal verstrekken van een dergelijk abonnement geen haalbare kaart binnen de Nederlandse verhoudingen dan kan worden overwogen binnen een bedrijf een verkooppunt te installeren, waar openbaar vervoerkaartjes tegen gereduceerd tarief kunnen worden gekocht. Uit onderzoek blijkt dat dit de drempel voor het gebruik van openbaar vervoer verlaagt.

Bedrijfsspecifiek vervoer

Wanneer bestaande openbaar vervoerverbindingen naar het bedrijf on-

toereikend zijn kan een speciaal hierop gerichte pendeldienst worden overwogen. In en rond Amsterdam neemt het gebruik van de in april 1988 gestarte 'shuttle-bussen' duidelijk toe. Vooralsnog rijden deze van het predikaat 'business class' voorziene bussen nog slechts naar en van het bedrijvengebied Amsterdam-Zuidoost. Spoedig zal echter ook een pendeldienst voor Schiphol worden gestart.

Deze oplossing is ook op kleinere schaal toepasbaar. Bedrijven kunnen stads- en streekvervoer wijzen op de hiaten in hun aanbod en in overleg een 'tailor made pendeldienst' oprichten. De kosten van een dergelijke bedrijfsgerichte buslijn zijn voor de betrokken busonderneming en het initiërend bedrijf, met dien verstande dat dit laatste een bijdrage levert door met bovengenoemde reductiekaart of kaartverkoop haar werknemers te stimuleren van zo'n nieuwe buslijn gebruik te maken.

Van een (stelsel van) 'eigen' busdienst(en) is het nog maar een kleine sprong naar bedrijfsvervoer. Over deze vorm van personeelsvervoer zijn de meningen in het bedrijfsleven verdeeld. Bedrijfsvervoer zal voor de hand liggen wanneer het terrein waarop het bedrijf gevestigd is niet voor personenauto's toegankelijk is, een situatie die bij voorbeeld in de chemische industrie nogal eens voorkomt. Ook blijkt bedrijfsvervoer sneller opgepakt te worden door bedrijven die te kampen hebben met een tekort aan parkeergelegenheid (een apart punt van aandacht waarover hierna meer).

Lang niet alle bedrijven die een systeem van eigen personeelsvervoer hebben, slagen erin dit op een rendabele wijze te organiseren. Wanneer zij hier niet in slagen, doen zij soms zelfs pogingen hun werknemers te stimuleren gebruik te maken van de eigen auto. Het personeel blijkt in het algemeen echter zeer gesteld op bedrijfsvervoer en tracht dit door middel van haar vertegenwoordigers in de ondernemingsraad te behouden.

Er zijn ook werkgevers die zeer enthousiast zijn over hun systeem van bedrijfsvervoer en het prijskaartje dat

7. Voordelen inherent aan het openbaar vervoer ten opzichte van de auto zijn: minder uitstoot milieuvriendelijke stoffen, minder energie- en ruimtegebruik, per saldo minder geluidsoverlast, goedkoper en veiliger en gelegenheid tot een efficiëntere tijdsbesteding.

8. Dit wordt onder andere duidelijk uit de ontwikkelingen aan het werkgeversfront in Californië, waar het juist de werkgevers zijn die een initiërende rol hebben in het zoeken naar andere vervoersmogelijkheden voor hun werknemers. Zie ook D.J. van der Laan, Ook werkgevers kunnen forensagedrag beïnvloeden, *Verkeerskunde*, jg. 40, nr. 9, 1988.

9. Le Syndicat des Transports Parisiens, *De la carte orange au système orange*, Parijs, oktober 1985.

daaraan hangt. Daf Trucks in Eindhoven is daar een voorbeeld van. Dit bedrijf gebruikt voor het woon-werkverkeer van zijn werknemers personenauto's en -busjes die voor minimaal 60% bezet dienen te zijn. Dit systeem lijkt in alle opzichten op in Californië functionerende carpool-systemen.

Carpooling

Hiermee is een volgend aandachtspunt van een verstandig vervoersbeleid aangestipt, namelijk carpooling¹⁰. Uit onderzoek van de ANWB blijkt dat carpooling een uiterst geschikt instrument kan zijn om met name het woon-werkverkeer af te remmen. Ruim drie en een half jaar geleden zette onder andere de ANWB daarom een zogenaamd 'landelijk carpool register' op. Dit initiatief was echter niet succesvol¹¹. De voornaamste reden voor het falen van het inmiddels opgeheven project betrof de schaalgroottes. Projecten via bedrijven blijken succesvoller te werken dan een landelijk opgezet experiment. Een grootscheepse voorlichtingscampagne heeft minder rendement dan informatie op bedrijfsniveau.

Daarom krijgt de vervoersmanager tot taak een carpoolbank voor het bedrijf op te zetten en te zorgen voor een bedrijfsgerichte informatievoorziening. Overigens dient bedacht te worden dat reclame van mond tot mond in dit opzicht nog altijd het beste werkt.

Carpooling en openbaar vervoer zijn elkaar beïnvloedende vervoerssystemen. Uit onderzoek blijkt dat de afwezigheid van kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer een positieve invloed heeft op het slagen van pogingen carpooling binnen een bedrijf tot gemeengoed te maken¹². Bij het opstellen van bedrijfsvervoersplannen moet met een dergelijke wisselwerking rekening worden gehouden.

Naast op deelnemers aan een carpoolinitiatief afgestemde informatievoorziening zijn ondersteunende maatregelen van het grootste belang voor het succes van carpooling. Een afgewogen parkeerbeleid is hiervoor het meest geschikte instrument. Daarom kan worden overwogen in een op te stellen vervoersplan aan werknemers die gebruik maken van carpooling comfortabele, dat wil zeggen gereserveerde, dicht bij het bedrijf gelegen parkeerplaatsen ter beschikking te stellen. Tegelijkertijd moet dan het parkeerregime ten aanzien van medewerkers die individueel met de auto naar hun werk komen strenger worden. Zij zullen naar een parkeerplaats moeten zoeken en deze is niet vanzelfsprekend nabij het bedrijf gelegen. Ook kan een dergelijke werknemer worden gevraagd een bij-

drage te leveren voor de aanleg- en exploitatiekosten van een parkeerplaats, om nog maar niet te spreken van de alternatieve opbrengsten van een parkeerplaats. Dit alles terwijl werknemers die helemaal geen gebruik maken van de parkeermogelijkheden van het bedrijf hiervoor een periodieke vergoeding krijgen.

De carpools kunnen gebruik maken van op termijn van het reguliere verkeer vrij te maken respectievelijk aan te leggen busbanen. Financieel worden carpools verder gestimuleerd doordat niet wordt getoerd aan hun reiskostenvergoeding; dit zoals bovenstaand al vermeld in tegenstelling tot werknemers die niet over wensen te stappen van hun eigen auto op alternatief vervoer.

Een andere vorm van pooling kan worden bereikt door een bedrijfsauto-pool op te zetten. Deze auto's kunnen worden gebruikt door medewerkers die onregelmatig een auto nodig hebben om hun beroep uit te oefenen. Dit effect kan men ook bereiken door het taxibudget te verruimen en voor meer medewerkers toegankelijk te maken.

Fietsgebruik

Naast het aanbieden van gemotoriseerde alternatieven kan men ook denken aan het stimuleren van het fietsgebruik. Vervoer per fiets is beperkt tot kleinere afstanden. In de praktijk zullen niet veel mensen bereid zijn een woon-werkafstand groter dan tien kilometer per fiets te overbruggen. De potentiële fietsers onder de werknemers kunnen over de drempel worden geholpen door hun een premie in het vooruitzicht te stellen wanneer zij voortaan de auto thuis laten staan en in plaats daarvan de fiets nemen. Verder moeten veilige stallingsmogelijkheden en fietsroutes in overleg met de lokale autoriteiten worden aangelegd dan wel verruimd. Met het introduceren van zo'n fietspromotieplan appelleert de vervoersmanager bovendien aan de heersende fitnessrage.

Flexibele werktijden

Bij gebrek aan mogelijkheden een adequaat vervoersplan te introduceren kan worden bezien of de bedrijven in aanmerking komen voor werktijdspreiding. Door flexibele werktijden wordt het nu gebruikelijke spitsverkeer gespreid over een groter aantal uren en kan efficiënter gebruik worden gemaakt van de bestaande openbaar vervoerscapaciteit. Ook wanneer bepaalde werkzaamheden zich lenen voor thuis-

werk, bij voorbeeld mogelijk gemaakt door telematica-voorzieningen, kan een, zij het beperkte vermindering van bestaande verkeersstromen worden bereikt. Hierbij dient aangetekend dat deze voorstellen gevoelig liggen bij de vakbeweging.

Informatievoorziening en samenwerking

Essentieel voor het welslagen van een bedrijfsvervoersplan is het aanstellen van een af enkele malen genoemde vervoersmanager in het bedrijf die de verantwoording krijgt voor het opstellen en uitvoeren van zo'n plan. De vervoersmanager dient de bedrijfsleiding en de werknemers van het bedrijf te doordringen van de aan een verbeterde bereikbaarheid verbonden voordelen. De vervoersmanager stelt een pakket maatregelen samen waarbij de hierboven opgesomde elementen als bouwstenen kunnen fungeren.

Uit een overzichtsstaat kan iedere werknemer eenvoudig afleiden wat de (financiële) consequenties van een bepaalde vervoerswijzekeuze voor hem of haar zullen zijn. Deze selectieve stimuli hebben ieder voor zich betrekkelijk weinig invloed op de automobilititeit, maar als ze in pakketvorm worden aangewend, is een ommekeer in het vervoersbeeld mogelijk. Buitenlandse ontwikkelingen hebben dat inmiddels duidelijk laten zien.

Periodiek wordt gerapporteerd over de vorderingen bij de uitvoering van het plan en wordt aan de werknemers zowel als aan de bedrijfsleiding een financieel overzicht gepresenteerd van de resultaten van het vervoersplan. Hieruit blijkt het verloop van de besparingen die worden gerealiseerd nadat van onder andere individueel autovervoer en traditionele reiskostenvergoedingen is overgestapt op het door het bedrijf gepropageerde vervoerssysteem. Naast financiële rapportage is informatie nodig over de ontwikkeling van de bereikbaarheidsproblematiek in het gebied en de effecten van het bedrijfsvervoers-

10. Bonsall onderscheidt 'carsharing', 'carpooling' en 'vanpooling'. Deze hebben alle drie betrekking op een hoge bezettingsgraad van privé-voertuigen. Carsharing omvat zowel het geven van een lift als carpooling, dat uitgaat van het beurtelings zorgen voor een vervoermiddel voor de woon-werk-verplaatsing. Vanpooling is een meer gespecialiseerde vorm van carpooling waarbij een mini-bus (gekocht, geleased of gehuurd) dienst doet als vervoermiddel. Peter Bonsall, *Car sharing in the United Kingdom, a policy appraisal*, Institute for Transport Studies, University of Leeds, 1980.

11. M.E.K. Onnen en C.W.F. van Knippenberg, *Evaluatie van het landelijk carpool register*, Verkeerskundig Studiecentrum Rijksuniversiteit Groningen, 1986.

12. Bonsall, op. cit., blz. 40.

systeem op het (milieu-)imago van de onderneming(en).

De vervoersmanager initieert verder een actieve promotiecampagne die werknemers nadrukkelijk voorlicht over de mogelijkheden die het vervoersplan biedt. Promotie van openbaar vervoer en eigen busdiensten geschiedt onder andere door informatie te geven over vertrek- en aankomsttijden, (alternatieve) routes en bijbehorende prijzen. Verder kan de vervoersmanager de voordelen die het bedrijf geeft aan werknemers die gebruik maken van bedrijfsvervoer, carpooling, bedrijfspoolauto's of de fiets uitgebreid onder de aandacht brengen.

Voor de langere termijn is het succes van het vervoersplan afhankelijk van een aantal externe factoren, die het bedrijf slechts indirect kan beïnvloeden. Toch kan ook bij voorbeeld een actieve lobby bij de gemeentelijke en regionale overheden en openbaar vervoerbedrijven voor bedrijven zijn vruchten afwerpen. Met dit werk kan worden gestimuleerd dat rijstroken voor het busvervoer en carpools worden vrijgemaakt of aangelegd en dat er systemen van toeritdoserings worden ontwikkeld zodat de doorstroming van het verkeer kan worden beïnvloed. Ook de NS kan voor infrastructurele voorzieningen worden benaderd. Een ruimere beschikbaarheid van parkeergelegenheid voor de werknemers bij de stations is zo'n voorziening.

Uiteindelijk is het succes van een strategie om ontwikkelingen als verminderde bereikbaarheid, congestie en milieuvervuiling ten goede te keren afhankelijk van de mate waarin actieve betrokkenheid kan worden opgewekt. Werkgevers zowel als werknemers moeten zich medeplichtig voelen met het doel van het vervoersplan en de voorwaarden creëren voor het succes van vervoersmanagementsystemen. Dat komt in de praktijk neer op het opschonen van vervoersregelingen in de CAO's, het ontnemen van aan het autogebruik verbonden financiële voordelen en de bereidheid tot het doen van investeringen in een effectief vervoersplan dat de gestelde doelen dichterbij brengt. Het bedrijfsleven is aan het woord.

Ward Verkuylen

De auteur is projectmedewerker verkeer en vervoer bij de Stichting Natuur en Milieu te Utrecht.